



Toelichting bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Doel bestemmingsplan	3
1.3 Ligging plangebied en plangrens	3
Geldende bestemmingsplannen	4
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Het plangebied	5
2.1 Historie	5
2.2 Beschrijving huidige situatie	7
2.3 Flexibiliteitsbepalingen in bestemmingsplan	10
2.4 Ontwikkelingen	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	15
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)	16
3.1.3 Meerjarenplanning Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	17
3.2 Provinciaal beleid	18
3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	18
3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	19
3.3 Gemeentelijk beleid	20
3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	20
3.3.2 Verordening op het binnenwater 2010	20
3.4 Stadsdeelbeleid Zeeburg	21
3.4.1 Nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003	21
3.4.2 Groenbeleidsplan Zeeburg 1999	21
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	22
4.1 Milieuzonering bedrijven	22
4.1.1 Beleidskader	22
4.1.2 Plangebied	22
4.2 Luchtkwaliteit	22
4.2.1 Wettelijk kader	22
4.2.2 Beleidskader	23
4.2.3 Plangebied	24
4.3 Geluidhinder	24
4.3.1 Wettelijk kader	24
4.3.2 Plangebied	25
4.4 Bodemkwaliteit	25
4.4.1 Wettelijk kader	25
4.4.2 Plangebied	26
4.5 Externe veiligheid	27
4.5.1 Wettelijk kader	27
4.5.2 Beleid	29
4.5.3 Plangebied	30
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	33
5.1 Water	33



5.1.1	Beleid	33
5.1.1	Waterparagraaf	34
5.2	<i>Archeologie en cultuurhistorie</i>	36
5.2.1	Archeologie	36
5.3.2	Cultuurhistorie	40
5.3	<i>Duurzaamheid</i>	40
5.4	<i>Flora en fauna en ecologie</i>	42
5.4.1	Wettelijk kader	42
5.4.2	Plangebied	45
5.4.3	Conclusie	48
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	49
6.1	<i>Algemeen</i>	49
6.1.1	Verbeelding	49
6.1.2	Regels	49
6.1.3	Toelichting	49
6.2	<i>De bestemmingen</i>	49
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	55
3.1	<i>Inleiding</i>	55
3.2	<i>Plangebied</i>	55
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	56
8.1	<i>Voortraject</i>	56
8.2	<i>Inspraak</i>	56
8.3	<i>Vooroverleg</i>	56
8.4	<i>Zienswijzen</i>	56
Bijlagen	57	
1.	Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Nieuwe Diep. Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 15 februari 2012.	
2.	Verantwoording groepsrisico.	
3.	Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Het Nieuwe Diep. Stadsdeel Oost. BO 11-053 Amsterdam 2011. Bureau Monumenten & Archeologie.	
4.	Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Groene Staart. Stadsdeel Oost. BO 11-065 Amsterdam 2011. Bureau Monumenten & Archeologie.	
5.	Nota van beantwoording vooroverleg.	
6.	Nota van beantwoording zienswijzen.	

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost is bezig met het actualiseren van bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, dienen alle gemeenten te beschikken over actuele bestemmingsplannen voor het *gehele* grondgebied. Een actueel bestemmingsplan is een plan van maximaal 10 jaar oud. Een niet actueel bestemmingsplan betekent dat er geen leges meer ingevorderd kunnen worden. Met de Wro is er een stimulans ontstaan voor het hebben van bestemmingsplannen, welke maximaal 10 jaar oud zijn.

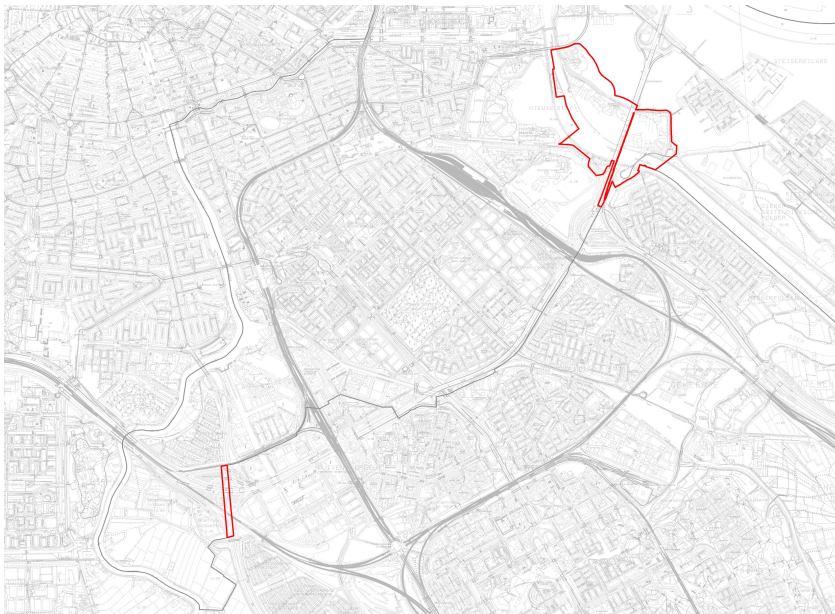
1.2 Doel bestemmingsplan

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

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

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor een deel van het meer het Nieuwe Diep. Het nieuwe bestemmingsplan sluit aan bij de plangrenzen van bestemmingsplannen Indische Buurt en Flevopark, Science Park (grootstedelijk gebied, waar de centrale stad bevoegd is het bestemmingsplan op te stellen), IJburg 1-ste fase en Algemeen uitbreidingsplan / Zeeburg – Schellingwoude (grootstedelijk, waar de centrale stad bevoegd is het bestemmingsplan op te stellen). Het plangebied wordt zowel aan de noord- als de zuidzijde bepaald door de ligging van grootstedelijk gebied. Aan de zuid-oost zijde grenst het bestemmingsplangebied aan de gemeentegrens van Diemen.



Aanvullend is er een deel van het knooppunt Amstel toegevoegd aan dit bestemmingsplan. Het betreft de rijbaan, met bijbehorend talud, van de A2 welke binnen de grenzen van het stadsdeel vallen.



Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht (onthefingen en bestemmingsplanherzieningen zijn niet opgenomen in dit overzicht):

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
Het Nieuwe Diep	25 november 2003	26 augustus 2004
Brug 2013	8 december 2003	19 maart 2004
Circusexploitantenterrein Oosterringdijk (Watergraafsmeer)	26 juni 1996	11 februari 1997
Circusexploitantenterrein Oosterringdijk (Zeeburg)	25 juni 1996	11 februari 1997
Uitbreidingsplan Het Nieuwe Diep	22 februari 1950	09 augustus 1950
Algemeen uitbreidingsplan	2 maart 1938	28 december 1938 (KB 1939)
Industriegebied Amstel 1977	18 maart 1980	20 januari 1981

1.4 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie, regio, gemeente en het eigen stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

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

Een toelichting op de juridische systematiek en een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen staan beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de procedures die hebben geleid tot de totstandkoming van dit bestemmingsplan.



Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen.

2.1 Historie

De grootschalige ontginning van het veenlandschap rond Amsterdam gedurende de late middeleeuwen leidde tot een proces van bodemdaling. Hierdoor kreeg de zee steeds meer vrij spel en overstroomde het veenweidegebied regelmatig. Er ontstonden grote binnenmeren zoals de Haarlemmermeer, de Bijlmermeer en de Watergraafsmeer. Om verder landverlies tegen te gaan gaven de graven van Holland in het begin van de 13-de eeuw opdracht tot de aanleg van een zeedijk langs de hele IJ-kust. Aan de zuidzijde werd de kustwering gevormd door een dijklint van de Spaarndammerdijk, de Haarlemmerdijk, de Zeedijk, de St. Anthonis- of Zeeburgerdijk en de Diemerzeedijk.

Diemerzeedijk

Voor afwatering vanuit de Diempolder op de Zuiderzee werd in ca. 1413 in de Diemerzeedijk de Ipenslotersluis gebouwd. In de topografie van het landschap is duidelijk een smalle landtong herkenbaar. Dat is het gevolg van een dijkdoorbraak in 1422, waarmee binnendijs het Nieuwe Diep ontstond. Naar aanleiding van de breuk werd bepaald dat tweemaal per jaar de dijk moest worden geïnspecteerd, en er werd een begin gemaakt met het verstevigen van de aarden dijk met paalwerk en beplating van hout en ijzer. Toch vonden nog vele doorbraken plaats, enkele zware in de jaren 1651, 1675 en 1702.

De Diemerzeedijk loopt van Amsterdam tot voorbij Muiden. De dijk van klei is in de 13e eeuw aangelegd om het land tegen de Zuiderzee te beschermen. In de dijk liggen twee uitwateringssluizen, de Ipenslotersluis (aan de Diemerzeedijk, direct naast de Zeeburgerbrug) en de Diemerdammersluis, die voor de uitwatering van resp. de Watergraafsmeer/Nieuwe Diep en het riviertje de Diem ingericht zijn. Nabij de Ipenslotersluis bevindt zich het Gemeenlandshuis van Amstelland

De Diemerzeedijk is in de loop der eeuwen diverse keren doorgebroken, waardoor het achterliggende land onder water kwam te staan. Ook heeft de dijk een rol gespeeld in de verdediging van Amsterdam. Tijdens de tachtigjarige oorlog raakten de Geuzen en Spaanse troepen hier slaags. Ook in 1787 werd slag geleverd aan de Diemerzeedijk, toen Pruisische troepen optrokken naar Amsterdam. Aan het einde van de 19e eeuw werd als onderdeel van de Stelling van Amsterdam het fort Diemerdam aangelegd. Met de aanleg van het Merwedekanaal - nu het Amsterdam-Rijnkanaal - in 1892 kwam de Diemerzeedijk tamelijk geïsoleerd te liggen.

Langs de dijk verrezen herbergen, voor reizigers en vissers. Zo ontstond het buurtschap Jaap Hannis met de herberg 'de Jaeger'. Er meerden grote schepen af met spek van gevangen walvissen, dat werd omgesmolten tot traan. In 1609 werd 'de Jaeger' in gebruik genomen door het Hoogheemraadschap van Zeeburg en Diemerzeedijk. De herberg werd omgebouwd tot Gemeenlandshuis. Een eeuw later werd op dezelfde plek een nieuw gemeenlandshuis met twee bijgebouwen gebouwd. Een statig pand dat paste bij de functie en status van het hoogheemraadschap. Het pand staat er nog steeds.



Gemeenlandshuis

Begin 18^e eeuw werd een klein deel van het Nieuwe Diep gedempt en ingericht voor tuinbouw. Deze gronden zijn momenteel in gebruik door natuurspeelplaats Jeugdland (wat buiten het plangebied ligt).

Sinds 1924 hebben zich in het Nieuwe Diep meerdere watersportverenigingen en jachthavens gevestigd aan de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg. In 1940 – 1945 werd een groot deel van de loodsen en opstallen door de bezettende macht gesloopt. In het algemeen Uitbreidingsplan uit 1935 was het gebied langs de IJsselmeerkust, inclusief de Diemerzeedijk, al bestemd als recreatiegebied met parken en een plassengebied voor watersport.

In het zuiden van het plangebied vormt de voormalige kadijk aan de Diempolder de begrenzing. Het buitendijsks stuk land, deel van het plangebied, was rietland. Verdere was er ook bebouwing, zoals een klein gebouw, dat op Topografische Militaire Kaart van 1854 voorkomt onder de naam 'Land en Zeezicht huisje'. Ten zuiden van het Nieuwe Diep lag de Watergraafsmeer, een klein deel van dit ingepolderde meer ligt in het plangebied. Verder komen in het plangebied kleine delen van de ringdijk, de ringvaart en mogelijk de restanten van een poldermolen voor.

In navolging van het Noordzeekanaal en het Merwedekanaal, werd in 1952 het Amsterdam - Rijnkanaal geopend. Dit 'grote' kanaal was met name nodig voor het verbeteren van de verbinding met het achterland. Met de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal rond 1950 werd het Nieuwe Diep in tweeën gedeeld. Het deel tussen het kanaal en de Diemerzeedijk ligt in het plangebied, en wordt ook het Bovendiep genoemd. In de 20ste eeuw zijn daar drie jachthavens aangelegd. Verder naar het noorden is op buitendijsks land Camping Zeeburg ingericht.

In 1960 is één van de twee schutsluizen vervangen door een hoogwaterkeersluis. Hiermee verviel de wegverbinding over de sluizen. Een paar jaar eerder was met de opening van de Zuiderzeeweg met de Amsterdamse brug al een nieuwe verbinding gemaakt. Een tweede grote verbinding over het kanaal is in jaren negentig van de vorige eeuw gerealiseerd: de Zeeburgerburg.

De Diemerzeedijk is jarenlang door de gemeente Amsterdam gebruikt als vuilstortplaats. Met de komst van de nieuwbouwwijk IJburg is een saneringsplan bedacht. Het vervuilde gebied is 'ingepakt', geïsoleerd. Aan de bovenkant zijn op het afval over een dikte van zo'n twee meter verschillende deklagen aangebracht, inclusief een afsluitende laag. Op de afsluitende laag is een leeflaag aangebracht waarop kleine bomen zoals krenten, struiken en bloemen goed kunnen groeien.

Om het gebied zijn schermwanden geplaatst met een omtrek van 5 km en een diepte van 26 meter. De grondwaterstand binnen de isolatie wordt verlaagd, zodat de vervuiling zich niet naar de omgeving kan verspreiden. De schermwanden staan aan de onderkant op een reeds aanwezige dikke kleilaag en bovenop bevinden zich deklagen. De belangrijkste is een afsluitende laag van zandbentoniet



waaraan een polymeer is toegevoegd. Bovenop ligt een leeflaag van minstens 80 cm dik waarop het park wordt ingericht. Er is een soort afgesloten doos ontstaan. Doordat de grondwaterstand in de doos lager is dan in de omgeving, kan vervuild water niet naar buiten lekken. Hoogstens lekt een klein beetje schoon water naar binnen.

Langs de Diemerzeedijk is nabij de nieuwbouwwijk IJburg het Diemerpark aangelegd. Dit park werd geopend in 2004.

IJ

De huidige loop van de rivier van het IJ is het resultaat van landschappelijke ontwikkelingen in de 12^{de} – 14^{de} eeuw. Tijdens stormvloed in die periode werd de veenrug tussen het Oer-IJ en het meer Almere weggeslagen en werd het IJ aanzienlijk breder door veenafslag. Het Almere werd na doorbraken bij de Waddeneilanden een zee (Zuiderzee) waardoor getijwerking optrad in het IJ.

Amsterdam was daarmee gunstig gelegen tussen de Hollandse vaarwegen en de Zuiderzee. Mede daardoor namen in de middeleeuwen de haven- en handelsactiviteiten toe. Vanaf het einde van de 16de eeuw trad een schaalvergroting op; er werd niet meer alleen binnen Europa gevaren, vanuit Amsterdam werden handelsposten over de hele wereld aangedaan.

Na een periode van economische recessie nam koning Willem I begin 19de eeuw een reeks van maatregelen die voor een impuls voor de haven moesten zorgen. De haven en het IJ slibden ondanks veelvuldig baggeren dicht, waardoor het voor grotere zeeschepen moeilijker en tijdrovender werd om Amsterdam te bereiken.

Om te voorkomen dat de haven- en handelsactiviteiten zich verplaatsten naar Den Helder werd in 1819-1824 het Groot Noordhollandsch Kanaal tussen Amsterdam en Den Helder aangelegd. Toch werd in 1851 Den Helder tot inklaringshaven verklaard en moest lading bestemd voor Amsterdam daar worden overgeladen op binnenschepen. In 1876, toen het Noordzeekanaal gereed kwam, nam IJmuiden de functie van voorhaven over.

Verdedigingswerken

Vanwege het strategisch belang van de Diemerzeedijk, waren al in de 17de-eeuw batterijen (militair geschat) geplaatst op de dijk. In 1809 werd begonnen met de aanleg van een permanent stelsel van verdedigingswerken rond Amsterdam. Op de kaart van ingenieur Krayenhoff uit 1808-1823 is ook aan het oostelijke eind van de landtong aan de Diemerzeedijk een verdedigingswerk ingetekend. De Topografisch Militaire Kaart van 1854 is gedetailleerder; daarop staan twee batterijen weergegeven. Omdat het onderhoud te wensen over liet en de verdedigingslinie verouderde, werd vanaf 1883 het hele stelsel gemoderniseerd en uitgebreid. De ring van verdedigingswerken die daarmee ontstond staat bekend als de Stelling van Amsterdam.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Functionele beschrijving

Het plangebied bestaat voornamelijk uit water. De volgende activiteiten zijn te onderscheiden in het waterrijke plangebied:

1. Camping Zeeburg.

Aan de Diemerzeedijk ligt één van de twee campings in Amsterdam: camping Zeeburg (omvang van circa 3,5 ha.). De camping biedt plaats aan 450 tenten en 65 campers / caravans. De camping wil graag uitbreiden om de topdrukke in de zomer te kunnen opvangen. Voor meer informatie hierover, wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

2. Jachthavens.

Binnen het plangebied zijn de volgende jachthavens aanwezig:

- a. Jachthavenbedrijf Bouwmeester aan de Diemerzeedijk 3;
- b. Jachthavenbedrijf Bakker aan de Diemerzeedijk 4;
- c. Jachthavenbedrijf Bovendiep aan de Diemerzeedijk 6;
- d. Jachthaven PEEK aan de Diemerzeedijk 35;
- e. Jachthaven Pampus aan de Bouterkerkerweg 7;
- f. Jachthaven De Vioolsleutel aan de Bouterkerkerweg 7A;
- g. Jachthaven Het Einde aan de Bouterkerkerweg 7B.



3. Twee watersportverenigingen.

Binnen het plangebied zijn de volgende watersportverenigingen aanwezig:

- a. Watersportvereniging Het Nieuwe Diep aan de Diemerzeedijk 7;
- b. Watersportvereniging Watergeuzen aan de Diemerzeedijk 34.

Zowel de jachthavens als de watersportverenigingen hebben diverse bebouwing staan. De opstallen worden voor verschillende doeleinden gebruikt: als bedrijfswoning, als onderhoudsloodsen, als opslag en als clubhuis/kantine. De jachthavens en de watersportverenigingen spelen met name een rol voor de motorboten. Relatief weinig eigenaren van zeilboten maken gebruik van de geboden faciliteiten.

Zowel de jachthavens als de watersportverenigingen hebben erfpachtovereenkomsten met stadsdeel Oost en huurovereenkomsten met het Rijk (rIJKS Vastgoed Ontwikkelingsbedrijf, ministerie van financiën). Per bedrijf is op kaarten vastgelegd tot waar de gronden en het water gebruikt mogen worden voor hun bedrijfsvoering. Deze begrenzing is overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

4. Stalling en onderhoud van rondvaartboten door rederij Kooy aan de Buitenkerkerweg 1-5.

Rederij Kooy voert aan de Buitenkerkerweg de bedrijfsactiviteiten uit, welke noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering (het laten varen van de rondvaartboten). Naast onderhoudswerkzaamheden vindt hier ook stalling van rondvaartboten plaats.

5. Woonboten aan de Diemerzeedijk.

De aanwezige 8 woonboten, welke aan de Diemerzeedijk liggen, hebben allen een gedoogbeschikking (het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1939 is hier nog rechtsgeldig en maakt woonboten niet mogelijk). Een negende woonboot had ook een gedoogbeschikking, maar is afgebrand. Momenteel wordt er een plan van aanpak voor deze woonboten opgesteld, waarin wordt aangegeven of de woonboten kunnen blijven liggen of dat ze verplaatst gaan worden. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

6. Volkstuinen aan de Diemerzeedijk.

Aan de Diemerzeedijk zijn volkstuinen aanwezig. In vrijwel iedere volkstuin is een tuinhuisje aanwezig. De volkstuinen zijn voor dagrecreatie bedoeld en overnachtingen zijn niet toegestaan.

7. Het circusexploitanten terrein aan de Ooster Ringdijk.

Aan het einde van de Ooster Ringdijk is een terrein aanwezig, wat ingericht is ten behoeve van standplaatsen voor circusexploitanten. Volgens het vigerende bestemmingsplan (Circusexploitantenterrein Oosterringdijk van zowel het voormalige stadsdeel Zeeburg als Oost-Watergraafsmeer) zijn daar dertien woonwagenstandplaatsen toegestaan van 10 bij 17 meter per standplaats.

Er zijn momenteel elf huurovereenkomsten afgesloten voor elf woonwagenstandplaatsen. Er is daarmee nog ruimte voor twee extra standplaatsen ten behoeve van wonen. In totaal zijn er 21 plaatsen te onderscheiden. Naast de dertien woonwagenstandplaatsen zijn er nog acht standplaatsen, welke gebruikt mogen worden ten behoeve van bedrijfsruimten. Deze bedrijfsruimten (ook wel 'pakvakken' genoemd) mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van circusgebonden activiteiten, met inbegrip van het verzorgen en stallen van dieren.

8. Gemeenlandshuis + villa Zomerlust:

Het terrein van het Gemeenlandshuis heeft naast een historische betekenis (zie hiervoor) ook een ecologische en landschappelijke waarde. Met het vele groen en riet vormt het een kerngebied in de ecologische verbindingszone. Het pand wordt incidenteel gebruikt als vergaderlocatie. De verdieping heeft een kantoorfunctie en biedt plaats aan het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Op de splitsing van de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg staat villa Zomerlust. In de villa, een voormalig horecabedrijf, wordt gewoond. Tevens is hier een aannemersbedrijf gevestigd.

Overige ruimtelijke aspecten

In het plangebied ligt verder een deel van het Amsterdam – Rijnkanaal (tot de Zuiderzeeweg), een deel van de rijksweg A10- oost, een (geplande) ecologische verbindingszone, de Nesciobrug, diverse waterkeringen en een gasleiding.

Amsterdam – Rijnkanaal:

Het kanaal vormt een doorvaartroute voor vrachtscheepvaart op regionaal en nationaal niveau. Door de toenemende scheepvaart is het Amsterdam-Rijnkanaal in de zestiger en zeventiger jaren verbreed van 50 naar 100 meter. De passage Zeeburg, in Amsterdam, is toen niet aan bod gekomen. Het Am-



sterdam-Rijnkanaal is het drukst bevaren kanaal van Nederland. Dagelijks varen er ongeveer 200 vracht- en recreatieschepen over en dat worden er in de toekomst alleen maar meer. Voor de toekomstige plannen, wordt verwezen naar paragraaf 2.4.

Rijksweg A10:

Door het plangebied loopt de A10-oost. De A10 'kruist' het plangebied in de vorm van de Zeeburgerbrug, welke over het Amsterdam – Rijnkanaal en het Nieuwe Diep loopt. Dit deel van de A10 valt buiten de verbreding van de A10 –oost, welke in het kader van de 'Schiphol – Amsterdam – Almere' lijn wordt uitgevoerd. De ruimte onder de A10, ter plaatse van de Diemerzeedijk, wordt gebruikt als parkeerterrein door de naastgelegen watersportvereniging.

Nesciobrug

In 2005 werd in Amsterdam de op dat moment langste voetgangers- en fietsersbrug van Nederland naar de schrijver Nescio genoemd, de Nesciobrug. De naam is gekozen omdat de brug de verbinding vormt tussen de stad en de Diemerzeedijk, de dijk waarlangs Nescio en zijn *Titaantjes* lange wandelingen maakten, daarvan verhaalde (1918) en aldus de 'Diemerzeedijk' een plaats gaf in het collectieve literaire geheugen.

Om de brug te ontwikkelen, waren gronden nodig van de nabij gelegen jachthavens. Ter compensatie zijn er stukken grond uitgegeven aan de jachthavens in de directe nabijheid van de Nesciobrug, welke momenteel worden gebruikt voor, met name, parkeerplaatsen.

Ecologische en landschappelijke waarde:

De Diemerzeedijk (inclusief het Gemeenlandshuis en de volkstuintjes) vervult een belangrijke rol voor de ecologische en landschappelijke waarden. Alle gronden aan de Diemerzeedijk worden in de structuurvisie van de gemeente Amsterdam aangemerkt als Hoofdgroenstructuur (zie paragraaf 5.4). Tevens is in de nabijheid, in het water, een ecologische verbindingszone geprojecteerd. In 2012 starten de werkzaamheden voor de aanleg van de ecologische verbindingszone. Daarmee wordt de aanwezige natuurwaarde verder versterkt. De Westelijke Merwedekanaaldijk is een bestaande ecologische verbindingszone.

Voor een nadere beschrijving van de ecologische en landschappelijke waarden wordt verwezen naar paragraaf 5.4.

Waterkeringen en gasleiding:

Binnen het plan gebied zijn de volgende waterkeringen aanwezig:

- Een primaire waterkering in beheer bij Rijkswaterstaat (de Westelijke Merwedekanaaldijk en de Zuider IJdijk);
- Een primaire waterkering in beheer bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) (de Diemerzeedijk);
- Een secundaire directe waterkering in beheer bij Waternet.

Daarnaast is, aan de oostkant van het plangebied, een gasleiding aanwezig. Voor meer informatie over de waterkeringen en de gasleiding, wordt verwezen naar de paragrafen 4.5 en 5.1.

Sluizen

Aan de Diemerzeedijk is een spuisluis aanwezig: de Ipenslotersluis. In paragraaf 2.1 is kort de historie omtrent deze sluis besproken. Aan de Westelijke Merwedekanaaldijk is een keersluis aanwezig, welke als scheiding van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Nieuwe Diep / Oosterringvaart dient.

Het sluizencomplex en de schutskolken waren vroeger met hoge en lage sluisdeuren uitgerust. De hoge deuren waren nog uit de tijd dat het Buiten IJ en het Binnen IJ nog een geheel vormden. Eb en vloed hadden toen een grote invloed op de waterstanden rond Amsterdam. Ook elders in de stad had je sluizen. Allen hadden van die hoge sluisdeuren om Amsterdam toen nog tegen een mogelijke overstroming te beschermen (wat bij een hoog zeeniveau niet ondenkbaar was).

Later hebben de Oranjesluizen de functie van bescherming overgenomen, samen met de IJmuiderluizen. De Oranjesluizen vormen een lang gerekt deel dat loopt vanaf Schellingwoude tot aan het noordpunt van het Zeeburgereiland.

Bereikbaarheid

Het plangebied ligt voor autoverkeer enigszins geïsoleerd. Per fiets is het gebied makkelijker te bereiken. Het spreekt voor zich dat de bereikbaarheid over het water goed is.



Per auto

De functies aan de Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg zijn voor autoverkeer uitsluitend te bereiken via de Zuiderzeeweg en de Zuider IJdijk. De Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg zijn dijkwegen met een smal profiel. Op verschillende plekken zijn er passeerstroken (vakken) aangebracht waardoor tegemoetkomend autoverkeer veilig kan passeren. Het circusexploitanten terrein is via het Science Park en de Ooster Ringdijk te bereiken.

Per fiets

Het plangebied is per fiets via verschillende 'routes' te bereiken.

1. Via Science Park, Ooster Ringdijk en het Westelijke Merwedekanaaldijk is er een fietsverbinding over het Amsterdam - Rijnkanaal aanwezig met de Buitenkerkerweg: de Nesciobrug.
2. In de scherpe bocht in de Diemerzeedijk is er een brug naar Steigereiland gerealiseerd. Hierdoor is er een directe fietsroute tussen Steigereiland en Diemen en het Science Park. Autoverkeer tussen Steigereiland en het Science Park zal via de A10 oost moeten (in afstand gezien verder dan de afstand die het fietsverkeer aflegt).
3. De Diemerzeedijk en de Buitenkerkerweg zijn door fietsers ook via de Zuiderzeeweg en de Zuider IJdijk te bereiken.

Over het water

De jachthavens en de watersportverenigingen in het Nieuwe Diep zijn te bereiken via het Amsterdam – Rijnkanaal. Er is geen directe verbinding tussen het Amsterdam – Rijnkanaal en de woonboten aan de Diemerzeedijk. De woonboten en de camping Zeeburg zijn per water te bereiken via het Buiten IJ.

2.3 Flexibiliteitbepalingen in bestemmingsplan

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

Optie 1: direct bestemmen

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

Optie 2: wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsplicht

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

Indien de mogelijke ontwikkeling na het inwerking treden van het bestemmingsplan concreter wordt, kan er gebruik gemaakt worden van de wijzigingsbevoegdheid of de uitwerkingsverplichting. Er zal dan eerst een wijzigingsplan (of uitwerkingsplan) opgesteld en in werking moeten treden, voordat er een bouwtitel aanwezig is. Aanvullend op de bestemmingsplanprocedure, wordt er dus nog een juridisch-planologische procedure voor het wijzigingsplan doorlopen. Bij vaststelling van het 'moederplan' zal een inschatting gemaakt moeten worden of de ontwikkeling haalbaar is uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. Alle benodigde onderzoeken worden bij de wijzigings- of uitwerkingsprocedure uitgevoerd.

Optie 3: niet meenemen in dit bestemmingsplan

Initiatieven die nog onvoldoende concreet zijn, worden niet meegenomen in het bestemmingsplan. Wel worden deze in de toelichting genoemd. Te zijner tijd zal het bouwplan een eigen procedure moeten doorlopen (een bestemmingsplanherziening of een afwijking van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning).



2.4 Ontwikkelingen

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

1. Woonboten aan de Diemerzeedijk.

De aanwezige 8 woonboten, en een woonboot die in 2010 is afgebrand, hebben alle een gedoogbeschikking (tot op heden is het Algemeen Uitbreidingsplan uit 1939 hier geldig, welke de woonboten niet mogelijk maakt). De boten zouden verplaatst worden naar IJburg. Aangezien de benodigde ligplaatsen op IJburg nog niet gerealiseerd zijn, zijn de boten tot op heden niet verplaatst. Het beleid tot nu toe, met betrekking tot deze woonboten, is vertaald in de afgegeven gedoogbeschikkingen. Momenteel wordt er een plan van aanpak voor deze woonboten opgesteld, waarin wordt aangegeven of de woonboten kunnen blijven liggen of dat ze verplaatst gaan worden.

Consequentie bestemmingsplan

Alleen als er sprake is van vastgesteld beleid of een onherroepelijke vergunning, wordt dit vertaald in het bestemmingsplan. Het beleid tot nu toe is erop gericht om de boten te verplaatsen. De boten hebben allemaal een gedoogbeschikking. De boten worden daarom niet bestemd met het voorliggende bestemmingsplan. Indien alsnog besloten wordt om de boten te laten liggen aan de Diemerzeedijk, dan zal daar een aparte juridisch-planologische procedure voor gevolgd moeten worden.

2. Verbreding Amsterdam – Rijnkanaal.

Door de toenemende scheepvaart is het Amsterdam-Rijnkanaal in de zestiger en zeventiger jaren verbreed van 50 naar 100 meter. De passage Zeeburg in Amsterdam is toen niet aan bod gekomen. Het doel van het project "verruiming passage Zeeburg" is om het scheepvaartverkeer in de toekomst zodanig de ruimte te geven dat een goede en veilige doorstroming mogelijk blijft. Het Amsterdam-Rijnkanaal is het drukst bevaren kanaal van Nederland. Dagelijks varen er ongeveer 200 vracht- en recreatieschepen over en dat worden er in de toekomst alleen maar meer.

In het project 'Verruiming Passage Zeeburg' wordt het kanaal verdiept en verbreed. Hiervoor wordt het sluiseland gesloopt. Het project bestaat uit verschillende deelprojecten: in de periode 2000 – 2007 zijn er verschillende 'voorbereidende' maatregelen getroffen (de schuif van de keersluis Zeeburg is weggehaald, de twee heftorens waar de schuif tussen hing zijn gesloopt en er is een nieuwe, dieper liggende sifon aangebracht, zodat de scheepvaart geen last meer heeft van ondiepte). Naar verwachting wordt in 2012 / 2013, het hele sluiseland Zeeburg afgegraven. Langs de westelijke Merwedekanaaldijk wordt een natuurvriendelijke oever gerealiseerd.

Vigerende regeling

In het huidige bestemmingsplan 'het Nieuwe Diep' heeft het gehele Amsterdam – Rijnkanaal, inclusief het sluiseland, de bestemming 'vaarwater'. Ten behoeve van een verdere verbreding aan de oostzijde van het kanaal is een wijzigingsbevoegdheid 'reservering ARK (Amsterdam – Rijnkanaal)' opgenomen. Met deze wijzigingsbevoegdheid kan de bestemming 'groen' gewijzigd worden in 'waterkering en verkeersareaal'. Aan de wijzigingsbevoegdheid is een bouwverbod gekoppeld.

Consequentie bestemmingsplan

Het sluiseland is tot op heden niet afgegraven en is in strijd met de bestemming 'vaarwater' van het vigerende bestemmingsplan. Op grond van het overgangsrecht in het vigerende bestemmingsplan mocht het eiland evenwel aanwezig blijven. Het is echter niet mogelijk om een situatie in twee elkaar opvolgende bestemmingsplannen onder het overgangsrecht te plaatsen. De keus waar het stadsdeel voor staat is: toestaan in het bestemmingsplan (positief bestemmen) of niet toestaan in het bestemmingsplan (wegbestemmen) en handhaven.

Rijkswaterstaat heeft laten weten nog steeds plannen te hebben voor het verbreden van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) aan de oostzijde ter hoogte van de Amsterdamsebrug en het Nieuwe Diep. Rijkswaterstaat heeft de wens geuit dat de strook die hier voorheen voor gereserveerd was, behouden blijft. Rijkswaterstaat kan niet concreet maken wanneer de verbreding plaats vindt. Er kan niet uitgesloten worden dat deze verbreding de komende 10 jaar gebeurt.

Voor de verbreding van het ARK in oostelijke richting dient een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld te worden. Voor het behoud van de wijzigingsbevoegdheid, voor het verbreden van het ARK,

moet aannemelijk gemaakt worden dat er ook gebruik gemaakt kan worden van de wijzigingsbevoegdheid.

Rijkswaterstaat heeft laten weten dat de planvorming voor de verbreding van het ARK nog niet gestart is. De verbreding van het ARK tot 100 meter wordt, samen met het verwijderen van het sluseiland, in het MIRT-projectenboek genoemd als een project (zie paragraaf 3.1.3). Daarbij wordt vermeld dat de aanbesteding van het verwijderen van het sluseiland in 2012 plaats vindt en dat de oplevering hiervan in 2015 plaats vindt.

Uit overleg met Rijkswaterstaat is duidelijk geworden dat het onbekend is wanneer de verbreding van het ARK plaats vindt. Het kan zijn dat de verbreding tussen nu en 10 jaar gebeurt, maar het is ook denkbaar dat het ARK pas in de periode na 2022 verbreed wordt. Wel duidelijk is dat de planvorming voor de verbreding nog niet is gestart. Het is niet aannemelijk dat op korte termijn (komend jaar) de plannen voor de verbreding concreet worden. Het is daarmee onmogelijk om de gevolgen van de verbreding voor het milieu in kaart te brengen in een plan-MER. Het behouden van de wijzigingsbevoegdheid voor de verbreding is daarom niet mogelijk.

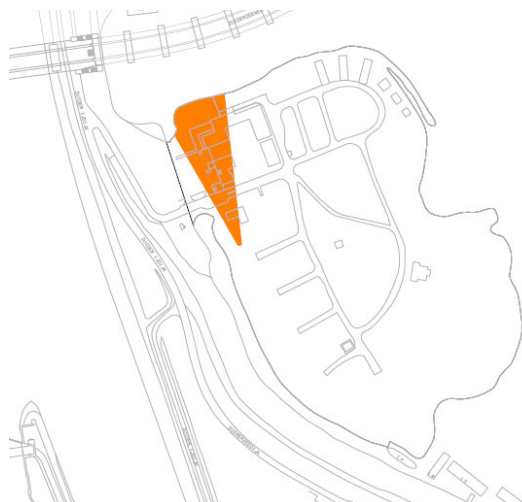
Gevolgen van het niet opnemen van een reserveringstrook

Binnen het geldende bestemmingsplan is een bouwverbod gekoppeld aan de wijzigingsbevoegdheid. Met het vervallen van de wijzigingsbevoegdheid vervalt ook het bouwverbod. De gevolgen hiervan zijn beperkt. De redenen hiervoor zijn:

- Het merendeel van de gronden, welke binnen de reserveringstrook vallen, vallen binnen de beschermingszone van de primaire waterkering of hebben een ecologische waarde. In het voorliggende bestemmingsplan zijn beide aspecten vertaald in een dubbelbestemming, waarvoor een bouwverbod geldt. In de onderstaande kaartje is te zien tot hoever de beide zones lopen en hoe deze zich verhouden tot de reserveringszone.



- De gronden waar nog wel gebouwd kan worden, vallend binnen de reserveringstrook, is beperkt. Bovendien is een deel van deze grond al bebouwd.



Gronden die bebouwd kunnen worden, vallend binnen de reserveringszone, zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan dat rechtsgeldig was vóór de inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan.

- De bestaande bebouwing in de reserveringstrook zijn gebouwen van de camping Zeeburg. Het receptiegebouw (het entree-gebouw) van de camping is het eerste pand wat je tegenkomt bij het betreden van de camping. Uit oog van de bedrijfsvoering is het niet aannemelijk dat er nieuwe gebouwen voor deze bebouwing gerealiseerd wordt. Ook is de kans klein dat de camping een verzoek indient om deze bebouwing te vervangen, aangezien deze panden in goede bouwkundige staat zijn.
- Er geldt een bebouwingspercentage van 5% voor de gehele camping. Momenteel is 4% hiervan gebruikt. Hiermee is er nog ruimte voor 1% (circa 400 m²). De camping heeft plannen voor een uitbreiding. Indien deze uitbreiding gerealiseerd wordt, dan zullen er extra toiletvoorzieningen e.d. gerealiseerd moeten worden. Deze uitbreiding zal ook binnen de 5% bebouwing (= maximaal 2.025 m²) moeten plaats vinden.

Vervolgprocedure voor de verbreding van het ARK

De verbreding van het ARK ligt voor ongeveer de helft op het grondgebied van stadsdeel Oost. De andere helft ligt in grootstedelijk gebied. De centrale stad heeft, in tegenstelling tot stadsdeel Oost, tot op heden geen reservering in een bestemmingsplan opgenomen voor de verbreding van het ARK. Gezien de aard en omvang van de verbreding is het aan te bevelen om te zijner tijd (als de plannen concreet zijn en de milieugevolgen in beeld zijn gebracht) één juridisch-planologische procedure te volgen. Gedacht kan worden aan het opstellen van één bestemmingsplan of inpassingsplan, waarmee er één procedure gevolgd wordt.

3. Camping Zeeburg.

Circa 10 jaar geleden heeft de eigenaar van camping Zeeburg een verzoek om uitbreiding van de camping ingediend. Het plan betrof de aanleg van een nieuw eiland.

Camping Zeeburg is een goed lopende camping (160.000 overnachtingen op jaarbasis); in de zomerperiode kan de camping de vraag niet aan. Aangezien toerisme een speerpunt is binnen Amsterdam en er maar twee campings zijn, zou realisatie van de uitbreiding bij kunnen dragen aan versterking van het toerisme in Amsterdam. Er is van een aantal mogelijke locaties door de eigenaar onderzocht welke van de mogelijke locaties het meest geschikt is voor een uitbreiding.

Consequentie bestemmingsplan

Vanwege de onzekerheden die nog rond de uitbreiding van de camping aanwezig zijn, is het niet mogelijk om een eventuele uitbreiding van de camping mogelijk te maken met het voorliggende bestemmingsplan. In het voorliggende bestemmingsplan wordt daarom de huidige, bestaande camping opgenomen. Voor de uitbreiding van de camping kan te zijner tijd een apart (postzegel-) bestemmingsplan worden opgesteld.



4. Realisatie ecologische verbindingzone

Op 21 maart 2011 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op verzoek van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost, besloten om het EVZ-project over te nemen. De te realiseren EVZ ligt tussen het Zeeburgereiland en het Diemerpark en is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

De EVZ maakt het mogelijk dat beschermde en zeldzame doelsoorten (als de ringslang, de waterspitsmuis en de meervleermuis) zich optimaal kunnen verplaatsen tussen het Zeeburgereiland en het Diemerpark. Daarnaast vervult de EVZ een uitbreiding van het leefgebied van de hiervoor genoemde diersoorten, de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad.

De EVZ sluit aan bij de bestaande moerasstrook tussen het Dick Hilleniuspad en de brug van de Jan Olphert Vaillantlaan. Hier wordt gebruik gemaakt van het natuurlijk proces van aanslibben. Inmiddels heeft zich hier de afgelopen 5 tot 7 jaar een ruim 20 meter brede moerasstrook ontwikkeld.

De werkzaamheden voor de aanleg van de EVZ starten in 2012. Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) is bezig met het uitwerken van het ontwerp. Op een natuurlijke wijze wordt het water ondiep gemaakt, waardoor er eilandjes worden gecreëerd. Onder het waterniveau worden de eilandjes, aan de 'buitenkant', voorzien van een wand met stortstenen. De eilandjes bevinden zich net onder water-niveau. Daarop wordt water- en landriet geplant door middel van afbreekbare matten of per plantje geplant.

Consequentie bestemmingsplan

De realisatie van de EVZ is een provinciale opgave. Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan is de EVZ gerealiseerd. Voor het bestemmingsplan is er daarmee sprake van een 'bestaande situatie'. Voor zo ver de EVZ binnen het plangebied van het bestemmingsplan Nieuwe Diep valt, wordt deze met een dubbelbestemming 'waarde – ecologie' opgenomen. Met een dubbelbestemming wordt de ecologische waarde van het gebied maximaal beschermd.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De SVIR is op 22 november 2011 door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid was nodig, omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden..

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - nationaal belang 2: ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - nationaal belang 3: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - nationaal belang 4: efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. Bereikbaar = het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
 - nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
3. Leefbaar & veilig = het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - nationaal belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - nationaal belang 10: ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - nationaal belang 12: ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.



De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- nationaal belang 13: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het afgraven van het sluiseland was al mogelijk binnen het nu geldende bestemmingsplan, maar is ook passend binnen de drie doelstellingen van de structuurvisie 'infrastructuur en ruimte'.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Het besluit van 22 augustus 2011, houdende algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening), is in werking getreden op 30 december 2011.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Huidige Status

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen: project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Met ingang van 1 oktober 2012 is het besluit worden aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen: rijkswaardwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Voor de onderwerpen die met name van belang zijn voor het plangebied, namelijk de rijkswaardwegen en de hoofdwegen, worden in 2012 aanvullende voorschriften opgesteld. Dit resulteert in:

1. Het opnemen van een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – vaarweg' van 25 meter voor het Amsterdam – Rijnkanaal.

Binnen de voor 'vrijwaringszone - vaarweg' aangewezen gronden wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. het belemmeren van de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en vaardiepte;
- b. het hinderen van de zichtlijnen voor de scheepvaart;
- c. het hinderen van zichtlijnen voor bedienings- en begeleidingsobjecten;



- d. het beperken van de toegankelijkheid voor hulpdiensten vanaf de wal;
het belemmeren van de mogelijkheid tot het uitvoeren van beheer en onderhoud.
2. Het opnemen van een gebiedsaanduiding 'overig - reserveringsgebied – verbreding hoofdweg' voor het verbreden van de A10 met 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg. Binnen de voor 'reserveringsgebied – verbreding hoofdweg' aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van:
 - a. het bouwen van bouwwerken, waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, uitgezonderd een tijdelijk bouwwerk als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van die wet of een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in bijlage II, artikel 1, eerste lid, bij het Besluit omgevingsrecht;
 - b. een stortplaats voor afvalstoffen;
 - c. een bergingsgebied als bedoeld in artikel 1.1 van de Waterwet.

3.1.3 Meerjarenplanning Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)

Het MIRT Projectenboek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bevat een overzicht van alle ruimtelijke programma's en projecten waar de Rijksoverheid samen met de regio's aan werkt. Op Prinsjesdag wordt het nieuwe MIRT Projectenboek aan de Tweede Kamer aangeboden. Het projectenboek begon in 2001 als Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Het gaf toen een overzicht van alle infrastructuurprojecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Sinds 2008 is het projectenboek uitgegroeid tot een compleet beeld van ruimtelijke projecten.

Het MIRT Projectenboek is departementoverschrijdend van karakter. Het heeft zijn wortels in de grote nationale beleidsnota's van de vier ruimtelijke ministeries. Het gaat om de (voormalige) Nota Ruimte (VROM), Nota Mobiliteit (VenW), Pieken in de Delta (EZ) en Agenda Vitaal Platteland (LNV). Het ruimtelijk fysieke domein is bij uitstek geschikt voor het creëren van meerwaarde door de diverse belangen vanuit hun onderlinge samenhang met elkaar te verbinden. Om dit te realiseren heeft het kabinet in 2007 besloten tot de introductie van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). In het MIRT staat de samenhang tussen ruimtelijke projecten centraal. Hierbij wordt niet alleen tussen departementen samengewerkt, maar ook met decentrale overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties. Zo wordt een hogere ruimtelijke kwaliteit bereikt, met meerwaarde voor de samenleving als geheel op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, water en natuur.

Het MIRT kent op dit moment drie instrumenten die tezamen waarborgen dat de doelstellingen van het MIRT gerealiseerd worden. Dit zijn de bestuurlijke overleggen tussen rijk en regio in het voor- en na-jaar, het MIRT Spelregelkader en het MIRT Projectenboek.

Jaarlijks presenteert het kabinet op Prinsjesdag het rijksinvesteringsprogramma voor het ruimtelijk fysieke domein in het MIRT Projectenboek. Het MIRT Projectenboek is een bijstuk bij de begroting van het Infrastructuurfonds. Het kabinet kiest ervoor in het MIRT investeringsprojecten en -programma's op te nemen, waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waar het rijk direct financieel bij betrokken is. Het MIRT kan hierom worden beschouwd als het huidige investeringsprogramma van het rijk in het ruimtelijk fysieke domein.

Onlangs is er een vijfde MIRT Projectenboek gepresenteerd. Dit boek biedt een integraal overzicht van de ruimtelijke opgaven, programma's en projecten van nationaal belang. Er zijn twee grote veranderingen van betekenis voor het MIRT Projectenboek 2012.

Allereerst is het MIRT met de Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte als samenhangend investeringsprogramma in een actueel beleidskader gezet. Daarmee is het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Vanuit het idee om de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk te brengen bij degene die het aangaat (burgers en bedrijven) laat ik meer over aan provincies en gemeenten. Zo is besloten om verschillende projecten uit het MIRT te decentraliseren. In dit boek geef ik een overzicht van de projecten die inmiddels al gedecentraliseerd zijn.

Daarnaast is met het Regeerakkoord van het kabinet Rutte de horizon van het MIRT verlengd tot 2028. In de brief Prioritering investeringen mobiliteit en water heb ik 3/8ste deel van het verlengd Infrastructuurfonds tot en met 2028 gevuld met projecten die de mainports, brainports, greenports én hun achterlandverbindingen – en daarmee de BV Nederland – als geheel versterken. Ik zie het MIRT kortom als een investeringsprogramma ten behoeve van een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.



Consequenties voor dit bestemmingsplan

In het MIRT projectenboek 2012 (op pagina 120) is het verwijderen van de keersluis Zeeburg, het vervangen van het sifon en het verruimen van het Amsterdam-Rijnkanaal ter plaatse van de passage Zeeburg tot klasse VIb (4-baks duwvaart), met minimaal 6 meter waterdiepte en 100 meter vaarwegbreedte aangemerkt als project. Daarbij is de opleveringstermijn van 2015 genoemd. Rijkswaterstaat heeft laten weten nog steeds plannen te hebben voor het verbreden van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) aan de oostzijde ter hoogte van de Amsterdamsebrug en het Nieuwe Diep. Rijkswaterstaat kan niet concreet maken wanneer de verbreding plaats vindt. Er kan niet uitgesloten worden dat deze verbreding de komende 10 jaar gebeurt. Voor de verbreding van het ARK in oostelijke richting dient een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld te worden. De verbreding van het ARK ligt voor ongeveer de helft op het grondgebied van stadsdeel Oost. De andere helft ligt in grootstedelijk gebied. De centrale stad heeft, in tegenstelling tot stadsdeel Oost, tot op heden geen reservering in een bestemmingsplan opgenomen voor de verbreding van het ARK. Gezien de aard en omvang van de verbreding is het aan te bevelen om te zijner tijd (als de plannen concreet zijn en de milieugevolgen in beeld zijn gebracht) één juridisch-planologische procedure te volgen. Gedacht kan worden aan het opstellen van één bestemmingsplan of inpassingsplan, waarmee er één procedure gevolgd wordt.

In het MIRT is de uitbreiding van de A10 tussen knooppunt Watergraafsmeer en Coenplein ook als project opgenomen. Daarmee is de uitbreiding mogelijk voor 2023 aan de orde. De weg is opgenomen in de aanvulling op het Barro: 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg zal gereserveerd moeten worden ten behoeve van een mogelijke verbreding van de A10. Voor zover de A10 binnen het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan valt, wordt deze reservering als gebiedsaanduiding binnen dit bestemmingsplan opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De directe aanleiding hiervoor was dat op 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel deel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemening zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

De doorwerking naar gemeenten toe vindt plaats in de 'Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie'.



3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 november 2010 worden ingediend.

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

De Prvs is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichtingen opleggen aan bestemmingsplannen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen.

De regels uit de Prvs, welke relevant zijn voor het plangebied, zijn:

1. Een bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid van permanente bewoning van recreatiewoningen en stacaravans;
2. Voor de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische Verbindingszones geldt, o.a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten;
3. Voor primaire waterkeringen geldt een vrijwaringszone waterkeringen van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs, waarbinnen een bestemmingsplan nieuwe bebouwing of gebruik anders dan voor bebouwing, uitsluitend onder strikte voorwaarde gerealiseerd mag worden.

Voor de ecologische verbindingzones geldt:

- a. dat in een bestemmingsplan geen nieuwe bestemmingen en regels worden opgenomen die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur significant aantasten;
- b. dat in een bestemmingsplan ten minste bestemmingen en regels worden opgenomen die de natuurfunctie mogelijk maken en;
- c. dat in een bestemmingsplan de ruimtelijke kernkwaliteiten van het gebied in acht worden genomen.

Voor de primaire waterkeringen geldt:

Voor de hele kust van het IJsselmeer, Markermeer en de kusten van het Gooi en IJmeer, Waddenzee en Noordzee geldt voor primaire waterkeringen een vrijwaringszone waterkeringen van 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs, waarbinnen een bestemmingsplan nieuwe bebouwing of gebruik anders dan voor bebouwing, uitsluitend mag toestaan indien:

- a. er sprake is van niet- onomkeerbare ontwikkelingen naar oordeel van de waterbeheerder;
- b. een toekomstige landwaartse versterking van de waterkering niet wordt belemmerd en;
- c. kan worden meebewogen met het peil van IJssel- en Markermeer en Noordzee.

Voor meer informatie over de waterkeringen en de ecologische verbindingzone, wordt verwezen naar paragraaf 5.1 en 5.4.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de gestelde regels uit de Prvs:

- conform artikel 8 wordt op de camping Zeeburg geen permanente bewoning toegestaan;
- conform artikel 19 is de ecologische verbindingzone, welke overgenomen is in de 'Structuurvisie Amsterdam 2040', met een dubbelbestemming opgenomen in het bestemmingsplan;
- conform artikel 20 zijn de primaire waterkeringen (incl. de vrijwaringszones) binnen het plangebied met een dubbelbestemming opgenomen in het bestemmingsplan.



3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 *Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam*

De gemeenteraad heeft de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen van de centrale stad en stadsdelen aan de structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

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

Uitvoering

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

Instrumentarium

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

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

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

Ecologische verbindingszone en hoofdgroenstructuur

De grote groengebieden rond Amsterdam hebben hoge natuurwaarden. Er leven veel verschillende soorten planten en dieren. Die verscheidenheid aan natuur noemen we biodiversiteit. Om de biodiversiteit te bevorderen heeft het Rijk in het Natuurbeleidsplan de ecologische hoofdstructuur (EHS) ingesteld. Deze EHS moet gaan bestaan uit een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuur oevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden. Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven. Welke waarden binnen het plangebied liggen, wordt nader beschreven in paragraaf 5.4.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de structuurvisie. Binnen de hoofdgroenstructuur worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt.

3.3.2 *Verordening op het binnenwater 2010*

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

Consequenties voor dit plan

Alle boten, met uitzondering van de boten aan de Diemerzeedijk welke een gedoogbeschikking hebben, hebben een (al dan niet tijdelijke) ligplaatsvergunning. De boten met een ligplaatsvergunning worden opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.



3.4 Stadsdeelbeleid Zeeburg

3.4.1 *Nota woonbotenbeleid Zeeburg 2003*

Deze nota is op 24 juni 2003 door de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Zeeburg vastgesteld. De in deze nota beschreven uitgangspunten ten aanzien van woonboten worden in het bestemmingsplan vertaald. Zo ontstaat één helder toetsingskader. De relevante hoofdlijnen van het beleid zijn:

- het stadsdeel zal op korte termijn geen nieuwe ligplaatsen voor woonboten uitgeven;
- in het bestemmingsplan wordt uitgegaan van het huidige woonbotenbestand met een ligplaatsvergunning;
- maatvoering van woonboten wordt in bestemmingsplannen geregeld;
- aan kades die voor woonboten bestemd worden, zullen aanlegmogelijkheden (zoals palen, bolders of openbare steigers) worden gerealiseerd;
- in bestemmingsplannen wordt geregeld dat "bijbehorende voorzieningen" bij woonboten zijn toegestaan;
- in bestemmingsplannen wordt geregeld of en tot welke maat drijvende tuinen en terrassen voor woonboten toegestaan worden;
- in bestemmingsplannen wordt geregeld hoe de oever waar een woonschip aan ligt wordt bestemd en hoe de oever mag worden gebruikt;
- het uitoefenen van beroep, ambt of praktijk aan huis, wordt ook op woonboten toegestaan tot maximaal 40% van de oppervlakte.

Consequenties voor dit plan

De woonboten met een (tijdelijke) ligplaatsvergunning worden bestemd in het bestemmingsplan. Woonboten zonder ligplaatsvergunning (Diemerzeedijk) worden niet opgenomen in het bestemmingsplan.

3.4.2 *Groenbeleidsplan Zeeburg 1999*

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

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

In het beleidsplan wordt een onderscheid gemaakt in:

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

De gronden binnen het plangebied, gelegen ten noorden van het Amsterdam – Rijnkanaal, worden in het groenbeleidsplan aangemerkt als hoofdgroenstructuur en als provinciaal ecologische hoofdstructuur. De Diemerzeedijk wordt gezien als een potentieel moerasbos waar een gevarieerde vegetatiestructuur met rietlanden, verlandingsvegetaties, moerasbos, nat grasland en open water tot ontwikkeling moet komen. Riet- en takkenhopen en ontwortelde bomen bieden schuilplaats voor dieren.

Voor de ontwikkeling van de Diemerzeedijk is het volgende opgenomen: 'de Diemerzeedijk krijgt bij de realisering van IJburg naast een ecologische, een recreatieve functie'.

Het groenbeleidsplan is in 2010 opgenomen in de 'Structuurvisie Amsterdam 2040'. In de structuurvisie is de Diemerzeedijk ook opgenomen als hoofdgroenstructuur en als ecologische verbindingzone (zie paragraaf 5.4).

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is in lijn met het groenbeleidsplan (en de structuurvisie). Er worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt in de hoofdgroenstructuur.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Beleidskader

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

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van de diverse jachthavens, de watersportverenigingen en de ligging van de A10 worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar), zoals besproken in voorgaande en volgende hoofdstukken, is echter niet toelaatbaar.

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

4.1.2 Plangebied

Nieuwe functies worden niet mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan. De bedrijvigheid die momenteel aanwezig is in het plangebied zijn jachthavens en watersportverenigingen (voor deze functies geeft de VNG een richtlijn afstand af van 50 meter voor geluid. Er dient rekening gehouden te worden met deze richtlijn, indien er sprake is van een nieuwe jachthaven of watersportbedrijf). In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig, die een beperking opleveren voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe bedrijven mogelijk die worden begrepen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (de voormalige 'A-inrichtingen').

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

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



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

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is op 31 oktober 2007 in werking getreden. De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Consequenties voor het bestemmingsplan

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ruimtelijke projecten mogelijk gemaakt. Het besluit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Binnen 300 meter vanaf de rand van de rijksweg zijn de volgende functies niet toegestaan:

- basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen;
- kinderopvang;
- verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis;
- een combinatie van de hiervoor genoemde functies.

Consequenties voor het bestemmingsplan

Binnen het plangebied worden de hiervoor genoemde functies niet mogelijk gemaakt. Het besluit vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.2.2 Beleidskader

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moeten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moeten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Het actieplan geeft aan dat voor het plangebied geen overschrijding van de NO₂ norm geldt.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het College van burgemeester en wethouders op 5 januari 2010 vastgesteld. De belangrijkste uitgangspunten zijn:



1. Binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, worden *geen* gevoelige bestemmingen geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding.
2. Bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter, gemeten van de rand van de weg, worden geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing geprojecteerd.
3. Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan *gemotiveerd* worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit heeft het College zichzelf strengere beleidsregels opgelegd dan de regelgeving van Europa voorschrijft. Deze richtlijn geldt alleen voor ruimtelijke projecten die vallen onder de bevoegdheid van de centrale stad en niet voor ruimtelijke projecten die vallen onder de bevoegdheid van de stadsdelen. Vanuit de wens om in Amsterdam vanuit eenzelfde beleidskader te handelen, wordt de richtlijn wel betrokken bij de voorbereiding van ruimtelijke besluiten. Voor het plangebied betekent dit dat binnen een zone van 300 meter van de A10 oost, en binnen 50 meter van de Zuiderzeeweg geen nieuwe gevoelige functies gerealiseerd mogen worden zonder nadere motivering.

Bij de vaststelling van de richtlijn is besloten om in het kader van de Structuurvisie Amsterdam 2040 te bekijken of de werking van de richtlijn kan worden uitgebreid naar de stadsdelen. Het college van Burgemeester en wethouders zal dit aanvullende toetsingskader - na consultatie van de stadsdelen - te zijner tijd ter vaststelling aan de gemeenteraad voorleggen.

4.2.3 Plangebied

Het bestemmingsplan is puur op beheer gericht en staat geen nieuwe ontwikkelingen toe die kunnen leiden tot (verdere) overschrijding van normen. Het (conserverende) plan zal daarom Niet In Betekenende Mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan is derhalve in overeenstemming met de Wet milieubeheer, het Besluit gevoelige bestemmingen en met de Amsterdamse richtlijn.

Gezien het karakter van de wegen en het conserverende karakter van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren. Een verdere toetsing is dus niet nodig.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Wettelijk kader

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Wegverkeerslawaaï

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

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

Met het bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk gemaakt.

Railverkeerslawaaï

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. De zonebreedte bedraagt in Amsterdam maximaal 600 meter. Het plangebied ligt op tenminste 750 meter van het spoor (het rangeerterrein) en ligt daarmee buiten de zone.

Industrielawaai

Binnen het voorliggende bestemmingsplan is geen geluidszone, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, gelegen.

SWUNG 1

Per 1 juli 2012 is de nieuwe wet in werking getreden met de werknaam SWUNG 1. Eén van de grootste wijzigingen is dat woonboten met de nieuwe wet aangemerkt worden als geluidsgevoelig object. Indien een ontwerp bestemmingsplan, waarmee nieuwe woonboten worden mogelijk gemaakt, ter inzage wordt gelegd voordat de nieuwe wet in werking treedt, dan is de Wet Geluidhinder (Wgh) nog van toepassing op dit bestemmingsplan (met het overgangsrecht ex. artikel XI, lid 2, onder a, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds blijkt dat als het ontwerpbestemmingsplan binnen een jaar na de inwerkingtreding van de nieuwe wet ter inzage is gelegd, de Wet Geluidhinder nog van toepassing is). Voor het voorliggende bestemmingsplan heeft SWUNG 1 geen gevolgen, aangezien met dit plan geen nieuwe ligplaatsen voor woonboten mogelijk worden gemaakt.

Geluidbeleid

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

Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen, waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere waarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen, zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

4.3.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe weginfrastructuur mogelijk. Het plangebied ligt buiten de spoorzone en buiten de geluidszone van een gezoneerd bedrijventerrein. Vanuit de Wgh is er daarmee geen wettelijke verplichting voor het verrichten van akoestisch onderzoek.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.



Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

4.4.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe functies mogelijk. Wel wordt het sluseiland afgegraven. De werkzaamheden hiervoor vinden in 2012 / 2013 plaats. De juridisch-planologische situatie voor het eiland verandert niet: in het nu geldende bestemmingsplan is het sluseiland niet bestemd en met dit nieuwe bestemmingsplan verandert dat niet. Voor het bestemmingsplan is er daarom geen noodzaak voor het verrichten van een bodemonderzoek.

Rijkswaterstaat (RWS) is bezig met de voorbereidingen. De kosten van het afgraven van het eiland komen voor rekening van RWS. Voordat de werkzaamheden voor het afgraven van start gaan, wordt er een nieuw bodemonderzoek verricht. In het verleden is er reeds een verkennend bodemonderzoek (december 2008) en een verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd (d.d. 10 september 2008).

De conclusie uit het verkennende bodemonderzoek (d.d. 2008) blijkt dat de grond op het talud ter plaatse van de westelijke Sluiskolkwand matig tot sterk verontreinigd is met PAK. Op het talud ter plaatse van de Oostelijke Sluiskolkwand is een sterke verontreiniging van PAK en een matige verontreiniging met koper aangetoond. De verontreinigingen worden gerelateerd aan de bijmenging van bodemvreemd materiaal. De overige geanalyseerde parameters komen op de taluds in licht verhoogde concentraties voor.

Op de overige delen van de onderzoekslocatie zijn in de grond incidenteel licht verhoogde gehalten van diverse zware metalen, PAK en minerale olie gemeten. Het grondwater ter plaatse van de beide sluiskolkwanden is niet verontreinigd. Ter plaatse van de verdachte deellocatie op het Sluseiland is in de grond en in het grondwater sprake van maximaal lichte verontreinigingen.

Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de voorgenomen graafwerkzaamheden nader onderzoek uit te voeren om de omvang van de sterke verontreinigingen met PAK op de taluds van de beide sluiskolkwanden te bepalen. Voor graafwerkzaamheden in sterk verontreinigde grond (meer dan 25 m³) dient een melding Besluit Uniforme Saneringen (BUS) opgesteld te worden. Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de graafwerkzaamheden in verontreinigde grond, de veiligheidsmaatregelen te bepalen. Bij hergebruik van grond is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing.

Ten behoeve van de voorgenomen baggerwerkzaamheden is er een milieuhygiënisch waterbodemonderzoek verricht. Uit dit onderzoek worden ook de afvoermogelijkheden van het sediment en de hergebruikmogelijkheden duidelijk. De conclusies uit het verkennende waterbodemonderzoek zijn:

- Het te baggeren materiaal betreft klasse 2-3 / klasse A-B baggerspecie. Voorafgaand aan de uit te voeren werkzaamheden, dient er een melding via Senternovem / Bodem+, in het kader van de Wet Bodembescherming, verricht te worden.
- De fysische eigenschappen van het materiaal is van belang voor de hergebruikmogelijkheden. Ter bepaling van een definitieve kwaliteitsindeling zal het vrijkomende materiaal eerst ontwaterd moeten worden. Daarna kunnen partijkeringen, conform het Besluit bodemkwaliteit, uitgevoerd worden.
- Een definitieve uitspraak over de hergebruikmogelijkheden kan pas worden gedaan na melding en overleg met het bevoegd gezag over de toepassingslocaties conform het Besluit bodemkwaliteit.

Conclusie

Voor dat de werkzaamheden voor het afgraven van het sluseiland beginnen, zal nader aanvullend bodemonderzoek verricht moeten worden. Eventueel zal er een BUS-melding verricht worden.



4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen.

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM, 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van V&W, 2004). Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Ministerie van I&M, 2011). De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Het GR heeft ten opzichte van het PR een extra dimensie; het wordt namelijk beïnvloed door het aantal personen dat zich binnen de invloedssfeer van mogelijke ongevallen bevindt. Het groepsrisico zet de kans op een ongeval uit tegen het aantal mogelijke slachtoffers. Hoe groter de groep slachtoffers kan zijn, hoe lager de kans op een dergelijk ongeval mag zijn. Het GR kent een richtwaarde, de zogenaamde oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde, vaak aangeduid met "1", geeft weer wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Door het groepsrisico te vergelijken met de oriëntatiewaarde legt het bevoegd gezag verantwoording af of de kans op een groep slachtoffers acceptabel is.

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico te verantwoorden. Voor transportgerelateerde risico's hoeft dit alleen als er sprake is van (significante) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Er dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

Het bestuur van de veiligheidsregio/regionale brandweer dient in de gelegenheid te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. In de verantwoording van het groepsrisico moeten samengevat de volgende punten worden behandeld:

- het groepsrisico;
- de bijdrage van de ontwikkeling aan het groepsrisico;
- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico;
- de mogelijkheden voor de hulpverlening voor beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

(Beperkt) kwetsbare objecten

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



Risicovolle activiteiten

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

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

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

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Uitgaande van de in het Bevb vastgelegde normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

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

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

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

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

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

Stand van zaken herziening regelgeving

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

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

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

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



Het Basisnet spoor is in juli 2010 vastgesteld. Sindsdien moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het basisnet:

- Woningen, scholen, zorginstellingen, kantoren en dergelijke mogen niet te dicht bij het spoor worden gebouwd. De afstand die gemeenten moeten aanhouden verschilt per spoorlijn en is afhankelijk van de vastgestelde risicoplafonds (link naar 'Risicoplafonds').
- Voor nieuwe gebouwen die worden gebouwd binnen 30 meter van een spoorlijn waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gaan extra bouwvoorschriften gelden.
- Voor nieuwe bestemmingsplannen binnen 200 meter van het spoor moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Mensen moeten zich bij een ongeluk zelf kunnen redden (bijvoorbeeld door voldoende vluchtwegen) en hulpdiensten moeten hun werk goed kunnen doen (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

4.5.2 *Beleid*

Gemeentelijk beleid

Amsterdam heeft in juni 2012 het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam vastgesteld. Dit beleidstuk gaat over de wijze waarop Amsterdam omgaat in de besluitvorming met de risico's van gevaarlijke stoffen.

De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid.

Het uitvoeringsbeleid draagt bij aan een ontwikkeling van Amsterdam als duurzame stad en biedt extra bescherming aan minder zelfredzame personen. Daarnaast voorkomt het dat in gemeentelijke besluiten op verschillende wijze met risico's wordt omgegaan en draagt het bij aan een efficiënt proces van besluitvorming.

Het uitvoeringsbeleid bevat een beleidslijn om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen onder 12 jaar, zieken, bejaarden, gehandicapten) te verminderen. Voorkomen moet worden dat deze groepen al te dicht bij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit is in lijn met de richtlijn gevoelige bestemmingen in het kader van luchtkwaliteit. De betreffende objecten voor slecht zelfredzame personen moeten buiten de afstand voor 100%-letaliteit van risicobronnen worden gevestigd.

Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen langs rijkswegen (80 meter), enkele spoortrajecten (100 meter), hogedruk aardgasleidingen (80 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe bestemmingen die specifiek bestemd zijn voor deze groepen. Hierbij valt te denken aan scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar de minder zelfredzame groepen ook aanwezig kunnen zijn. Ook minderjarigen die ouder zijn dan 12 jaar worden niet als minder zelfredzaam aangemerkt. Afwijkingen van het uitvoeringsbeleid worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur. In de onderhavige toelichting is getoetst aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid.

De 'minder zelfredzame groepen', zoals die in het gemeentelijk beleid zijn geformuleerd omvat een beperktere groep dan de kwetsbare objecten, zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.



4.5.3 Plangebied

Risicovolle bedrijven

Binnen het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig, welke vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

Medio 2013 treedt het Btev in werking. Op dit moment is echter de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen nog van toepassing.

De A10 –oost wordt in Basisnet Weg aangemerkt als een weg zonder veiligheidszone. De PR contour van de snelweg A10 ligt binnen het wegprofiel. Een deel van het plangebied ligt binnen 200 meter van de weg (relevante zone voor het groepsrisico). Uit de berekeningen die ten behoeve van het Basisnet Weg zijn uitgevoerd blijkt dat op dit gedeelte van de A10 het groepsrisico lager is dan de oriëntatiewaarde.

GR en 100% letaliteitzone

De circulaire “Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen” geeft aan dat een verantwoording van het groepsrisico GR is vereist indien er sprake is van een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Omdat het plan niet leidt tot een hogere personendichtheid binnen deze zone, zal het groepsrisico niet toenemen. Derhalve is op grond van de Circulaire geen verantwoording voor het groepsrisico en geen advies van de brandweer nodig.

Het huidige GR ligt beneden de oriëntatiewaarde en met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe functies binnen 80 meter van de weg mogelijk gemaakt. Ook buiten 80 meter vindt geen intensieve verdichting plaats. Bebouwing buiten de 80 meter van de weg heeft nauwelijks invloed op de hoogte van het groepsrisico. Hoewel het effect van een ongeval met brandbaar gas verder kan reiken, gaan de modellen er vanuit dat mensen in gebouwen voldoende beschermd zijn op een dergelijke afstand. Het GR zal door het bestemmingsplan niet toenemen en blijft dus onder de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het GR als gevolg van het vervoer over de weg is daarom niet nodig.

Basisnet Weg heeft dit deel van de A10 aangemerkt als weg zonder veiligheidszone. De gemeente Amsterdam heeft recent beleid vastgesteld, waarin aangegeven wordt dat het niet wenselijk is dat er nieuwe functies binnen de 100% van de gemeente Amsterdam. Om die reden is 100% letaliteitzone in dit bestemmingsplan opgenomen als ‘veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen’.

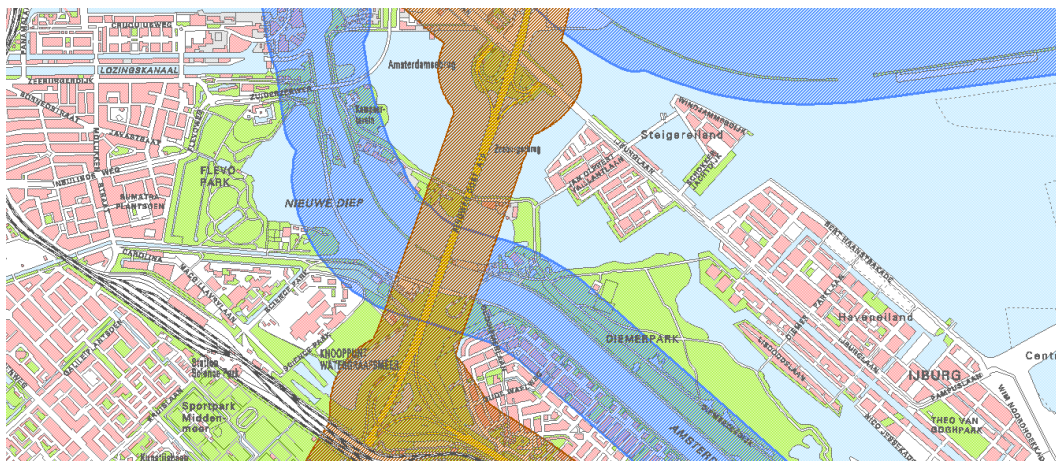
Vervoer over het spoor

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied (200 meter) van het spoor.

Vervoer over het water

Het Amsterdam – Rijnkanaal wordt in Basisnet Water aangemerkt als ‘binnenvaartverbinding chemische clusters & achterlandverbindingen met toetsingsafstand’. Het is een vaarweg waar regelmatig vervoer van brandbare vloeistoffen plaats vindt.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk. Uit de berekeningen die ten behoeve van het Basisnet Water zijn uitgevoerd blijkt dat op deze vaarroute het groepsrisico (veel) lager is dan de oriëntatiewaarde. Omdat dit plan niet leidt tot een hogere personendichtheid binnen de 200 meter zone, zal het groepsrisico niet toenemen. Derhalve is geen verantwoording voor het groepsrisico nodig. Uit de risicoatlas van de gemeente Amsterdam blijkt dat er geen contour voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6} per jaar) aanwezig is waardoor deze contour geen gevolgen heeft voor het bestemmingsplan.



Risicozones A10 oost en Amsterdam – Rijnkanaal en het Nieuwe Diep

Vervoer buisleidingen

Door het plangebied ligt een hogedruk gasleiding (16"-40bar) van de Nederlandse Gasunie. Buisleidingen zijn per 1 januari 2011 opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Plaatsgebonden risico

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht of aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) kan worden voldaan. De resultaten zijn beschreven in de rapportage van DMB "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Nieuwe Diep", S.M. Musch, d.d 15 februari 2012 (bijlage 1). In dit rapport wordt geconcludeerd dat het PR nergens hoger is dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Het PR vormt daarmee geen belemmering voor de bestaande situatie.

Belemmeringenstrook

In de bestaande situatie is een tuinhuis op de gasleiding gesitueerd. Het tuinhuis ligt binnen de belemmeringenstrook van de leiding. Het Bevb (artikel 14) eist m.b.t. de belemmeringenstrook het volgende:

1. Een bestemmingsplan geeft de ligging weer van de in het plangebied aanwezige buisleidingen alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding.;
2. Een bestemmingsplan waarbij aan gronden de bestemming wordt toegewezen die de aanwezigheid van een buisleiding toelaat, bevat in elk geval voor de belemmeringenstrook:
 - a. geen nieuwe bestemmingen die het oprichten van bouwwerken toestaan;
 - b. een vergunningstelsel als bedoeld in artikel 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening, voor werken of werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de buisleiding, niet zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten.

De exploitant van de leiding (Gasunie) adviseert m.b.t. bouwen binnen de belemmeringenstrook de volgende planregels op te nemen:

1. Op of in de belemmeringenstrook mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bedoelde leiding(en) worden gebouwd. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan uit oogpunt van externe veiligheid en energieleveringszekerheid.
2. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

100% letaliteitszone

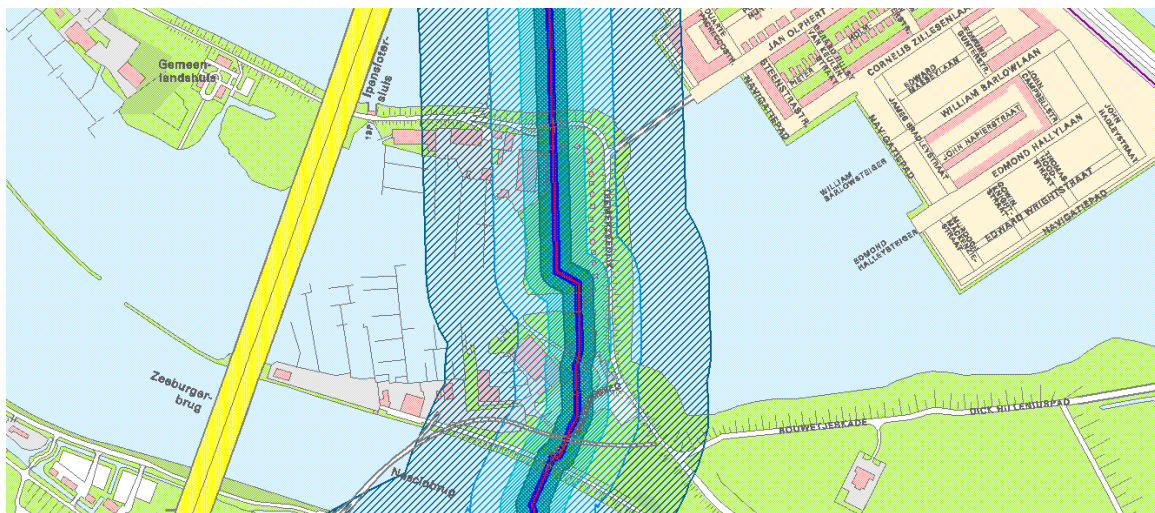
De gemeente Amsterdam heeft recent beleid vastgesteld, waarin aangegeven wordt dat het niet wenselijk is dat er nieuwe functies (welke minder zelfredzame personen aantrekken) binnen de 100% van de gemeente Amsterdam worden toegevoegd. De 100% letaliteitszone van de gasleiding en de A10 ligt op 80 meter aan weerszijden van de leiding. Overeenkomstig het gemeentelijke beleid worden

binnen deze zone geen nieuwe functies mogelijk gemaakt, welke minder zelfredzame personen aantrekken. De 100% letaliteitzone is in dit bestemmingsplan opgenomen als 'veiligheidszone – leiding – gas'.

Groepsrisico

In het kader van het bestemmingsplan is onderzocht wat de hoogte is van het GR. De resultaten zijn beschreven in de rapportage van DMB "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen bestemmingsplan Nieuwe Diep", S.M. Musch, d.d 15 februari 2012. In dit rapport wordt geconcludeerd dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. De maximum hoogte van het groepsrisico is kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en neemt niet toe als gevolg het plan. Op grond van het Bevb is geen onderzoek nodig naar maatregelen die het GR kunnen reduceren.

Omdat het huidige GR kleiner is dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde en het bestemmingsplan geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten toelaat, is er sprake van een conserverend bestemmingsplan. Er kan volstaan worden met het opstellen van een beperkte verantwoording van het groepsrisico (bijlage 2).



Ligging gasleiding



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

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

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

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

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP is verder uitgewerkt in het Beheer- en ontwikkelingsplan voor de Rijkswateren 2010-2015. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Waterbeheerplan

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

Breed water

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

Keur

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



5.1.1 Waterparagraaf

Algemeen

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

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening. RWS Dienst Utrecht is vaarwegbeheerder en waterbeheerder van het Amsterdam-Rijnkanaal en tevens waterkwaliteits- en –kwantiteitsbeheerder van het Bovendiep.

Waterkeringen

In het plangebied bevinden zich:

- Een primaire waterkering in beheer bij Rijkswaterstaat (de Westelijke Merwedekanaaldijk en de Zuider IJdijk);
- Een primaire waterkering in beheer bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) (de Diemerzeedijk);
- Een secundaire directe waterkering in beheer bij Waternet (beschermingszone: 40 meter aan weerszijden van de kering).

In de verbeelding is de zonering van deze waterkeringen opgenomen als dubbelbestemming. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van de secundaire directe waterkering moet vergunning worden aangevraagd bij Waternet. Voor de primaire waterkeringen geldt dat er een vergunning aangevraagd dient te worden bij Rijkswaterstaat, respectievelijk het hoogheemraadschap AGV indien er werkzaamheden worden uitgevoerd, welke binnen de zonering van de keringen plaats vinden. In het kader van ‘doelmatig waterbeheer’ hebben RWS en de Unie van Waterschappen een bestuursakkoord gesloten om primaire waterkeringen, welke in beheer bij RWS zijn, over te dragen aan de waterschappen. Momenteel zijn er overleggen gaande tussen RWS en AGV over de mogelijkheid van overdracht van de primaire waterkering de Zuider IJdijk en de Diemerzeedijk.

In het kader van het bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering. Voor meer informatie hierover, wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

Binnen het plangebied is een keersluis / noodkering aanwezig aan de Westelijke Merwedekanaaldijk. Aan de Diemerzeedijk is, nabij de A10 een spuisluis aanwezig.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Wateropgave

Het projectgebied bevindt zich in de Watergraafsmeerpolder. In het Nationaal Bestuursakkoord Water is berekend dat voor deze polder een wateropgave geldt van 0,1 – 5 hectare. Vanwege de conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.



Demping en verharding

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. Het bestemmingsplan maakt geen toename van verharding mogelijk. Compensatie is daarom niet noodzakelijk. Door het afgraven van het sluseiland is er juist sprake van een toename van het waterbergend vermogen.

Alternatieve berging

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

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

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

Riolering, hemelwaterafvoer

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

Woonboten

In het plangebied liggen woonboten. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Keur 2011. De belangrijkste punten uit het beleid zijn hieronder genoemd:

1. De onderhoudsplichtigen (= eigenaar van de woonboot) voor gewoon onderhoud dragen zorg voor een goede toestand van het in de onderhoudplicht vastgelegde deel van oppervlaktewaterlichaam, waaronder in ieder geval wordt verstaan:
 - a. het vrijhouden van het tussen het woonschip of drijvende inrichting en de oever liggende water van overmatige plantengroei en van ongeremd groeiende planten;
 - b. het te allen tijden op diepte houden van de ligplaats tot tenminste 0,30 meter onder het woonschip of drijvende inrichting bij het streefpeil;
 - c. het verwijderen van vuil uit het water tussen het woonschip of drijvende inrichting en de oever.
2. De onderhoudsplichtigen dienen het onderhoud zodanig uit te voeren dat de ecologische toestand van het water en de oevers zo min mogelijk wordt geschaad.
3. Bij het verwijderen van verlanding wordt tenminste het onderwaterprofiel, zoals opgenomen in de Keur 2011 in acht genomen.

RWS Noord-Holland en AGV werken samen in het project 'SchoonSchip' om de lozingen van ongezuiverd huishoudelijk afvalwater uit woonboten voor 2017 te saneren. In dat kader zullen ook de lozingen van de woonboten in het plangebied aangepakt gaan worden, indien deze boten blijven liggen.

Kabels en leidingen

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

Grondwater

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



5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag voor de bescherming van het archeologisch erfgoed ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag van Malta in 1998 goedgekeurd. Het verdrag ziet toe op de bescherming van het Europees archeologisch erfgoed. Inmiddels is de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht (zie hierna). Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag, en de nieuwe wet, is dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk in de bodem ("in situ") bewaard blijft. Alleen als het ongestoord bewaard blijven van de archeologische resten in de bodem niet mogelijk is, moet de in de bodem aanwezige informatie door middel van opgravingen worden veiliggesteld.

Een belangrijk uitgangspunt van het verdrag is de integratie van archeologie en ruimtelijke ordening. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het belang bij behoud van archeologische waarden vanaf het begin onderdeel zijn van de besluitvorming. Dit uitgangspunt is onder meer terug te vinden in de Cultuurnota 2001-2004 en de Nota Belvédère uit 1999. In verband met de implementatie van het Verdrag van Malta zijn de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten gewijzigd met de Wet op de archeologische monumentenzorg (AMZ).

In de wet is onder meer opgenomen dat de gemeenteraad bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Voor zover deze verplichting voor de gemeente leidt tot kosten als gevolg van het doen van opgravingen, kunnen deze kosten worden verhaald op degenen ten behoeve van wie medewerking wordt verleend ("de-veroorzaker-betaalt"). Van de aanvrager van een aanlegvergunning, een reguliere bouwvergunning, afwijkingsbesluit of bestemmingsplanherziening wordt verlangd dat hij/zij een rapport overlegt, waarin de archeologische waarde van het terrein dat volgens de aanvraag wordt verstoord, wordt vastgesteld en waarin duidelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van de geplande bodemingreep zullen zijn voor het eventueel aanwezige bodemarchief. Dit advies dient te worden opgesteld door een gecertificeerd archeologisch bureau. Dat bureau dient zich te conformeren aan de Kwaliteitsnorm Archeologie (KNA). De aanvrager mag daarvoor zelf een keuze maken uit de erkende marktpartijen.

Conform het veroorzakerprincipe zijn de kosten voor de bodemverstoorder c.q. aanvrager van vergunning, afwijkingsbesluit of bestemmingsplanherziening. In zijn algemeenheid geldt dat het bevoegd gezag bepaalt of met het rapport voldoende informatie is verzameld om een afgewogen oordeel te nemen over het vervolgtraject. Dit oordeel kan zijn dat geen verder onderzoek nodig is (vergunning kan worden verleend), behoud van archeologische waarde in situ (geen vergunning of aanpassing van het bouwplan) of verder onderzoek middels proefsleuven/boringen en/of opgraving nodig is.

Inventarisatie van bestaande situatie en beheer bestaande situatie

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke orderingsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. Tegen deze achtergrond is de afdeling Archeologie van de BMA in 2001 gestart met een nadere inventarisatie van archeologische verwachtingen in elk afzonderlijk stadsdeel. Hiertoe worden onder meer verschillende historische kaartbeelden van het stadsdeelgebied met elkaar vergeleken. Deze inventarisatie is bedoeld als een verfijning van het verwachtingsbeeld van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland, en de landelijke Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) waarin de stedelijke gebieden niet gekarteerd zijn.

Plangebied

Specifiek voor dit bestemmingsplan heeft BMA archeologisch bureauonderzoeken¹ uitgevoerd (bijlagen 3 en 4). In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Binnen het plangebied geeft de IKAW één verwachtingszone aan. Onder water in het IJ geldt een middelhoge

¹ Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Het Nieuwe Diep. Stadsdeel Oost. BO 11-053. Amsterdam 2011. Bureau Monumenten & Archeologie en Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Groene Staart. Stadsdeel Oost. BO 11-065 Amsterdam 2011. Bureau Monumenten & Archeologie.



trefkans op scheepsvondsten. Dit betekent dat op de bodem scheepsvondsten bewaard kunnen zijn die door sedimenten zijn afgedekt.

Op de AMK is geen wettelijk beschermd archeologische monument binnen het plangebied aangewezen. Wel ligt er een terrein van archeologische waarde, de Diemerzeedijk. De archeologische verwachting van het plangebied op de AMK is echter algemeen van aard en dient nader te worden uitgewerkt.

Uit het bureau onderzoek van BMA blijkt dat het plangebied de volgende verwachtingszones met een archeologische verwachtingswaarde kent:

Zone A: Diemerzeedijk

Archeologische verwachting: hoog

Het betreft de middeleeuwse dijk, die als waterkering en verkeersas diende. De materiële neerslag kan bestaan uit: lagen ter aanleg en versteviging van de dijk, aanplantingen, beschoeiingen en sporen van een weg. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en sterke samenhang, de verwachting is daarom hoog.

Zone B: Bewoning langs de Diemerzeedijk

Archeologische verwachting: hoog

De materiële neerslag betreft funderingen en sporen zoals beerputten, tuinen en afvallagen.

Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en sterke onderlinge samenhang. De verwachting is daarom hoog.

Zone C: Buitenplaats / hoeve Land en Zeezicht / Zomerlust

Archeologische verwachting: hoog

Hier wordt een buitenplaats en/of hoeve verwacht. De materiële neerslag betreft funderingen en sporen zoals beerputten en afvallagen. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.

Zone D: Traankokerij en herberg Jaap Hannes

Archeologische verwachting: hoog

Betreft resten van 17de-eeuwse traankokerijen en op dezelfde plek funderingen, beerputten en losse vondsten die in relatie staan tot de herberg Jaap Hannes. De kleine oppervlakte is intensief gebruikt waardoor de dichtheid van verwachte sporen hoog is. De archeologische verwachting is daarom hoog.

Zone E: Batterijen

Archeologische verwachting: hoog

Een batterij uit de 17de eeuw en twee batterijen uit de eerste helft van de 19de eeuw. Sporen hiervan kunnen zijn: ophogingspakketten, funderingen en resten van de batterijen zelf. De ruimtelijke en structurele samenhang is sterk, daarom is de verwachting hoog.

Zone F: Molens

Archeologische verwachting: hoog

Betreft de resten van molens op twee verschillende plaatsen. Het zijn structuren die door historisch kaartmateriaal nauwkeurig zijn te lokaliseren. De verwachting voor aanwezige bodemsporen is daarom hoog.

Zone H: IJ

Archeologische verwachting: laag

Hier kunnen overblijfselen aanwezig zijn die verband houden met scheepvaart vanaf de 13de eeuw of stadsafval uit de historische periode van Amsterdam. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. De archeologische verwachting is daarom laag.

Zone I: Nieuwe Diep

Archeologische verwachting: laag

In dit door een dijkdoorbraak ontstane water kunnen losse vondsten uit verschillende periodes voorkomen. Het betreft voorwerpen zonder samenhang en met een grote spreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.



Zone J: Ringdijk Watergraafsmeer

Archeologische verwachting: hoog

Betreft een klein deel van de 17de-eeuwse ringdijk. De materiële neerslag kan bestaan uit aanplempingslagen ten behoeve van de dijk aanleg, sporen van de dijkstructuur en –beschoeiingen en losse vondsten. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang.

Zone K: Ringvaart Watergraafsmeer

Archeologische verwachting: laag

De materiële neerslag betreft losse vondsten en afval: in de vaart gegooide of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding.

Zone L: Kadijk

Archeologische verwachting: hoog

De materiële neerslag in verband met deze lage dijk kan bestaan uit ophogings- en aanplempingslagen en vondsten die verband houden met het gebruik als weg. Voor het deel dat niet is vergraven voor het Amsterdam-Rijnkanaal, is de archeologische verwachting hoog.

Zone M: Moestuinen

Archeologische verwachting: laag

Op de voormalige locaties van moestuinen kunnen losse vondsten voorkomen die verband houden met de bewerking van het land. Deze resten hebben weinig dan wel geen samenhang; de archeologische verwachting is daarom laag.

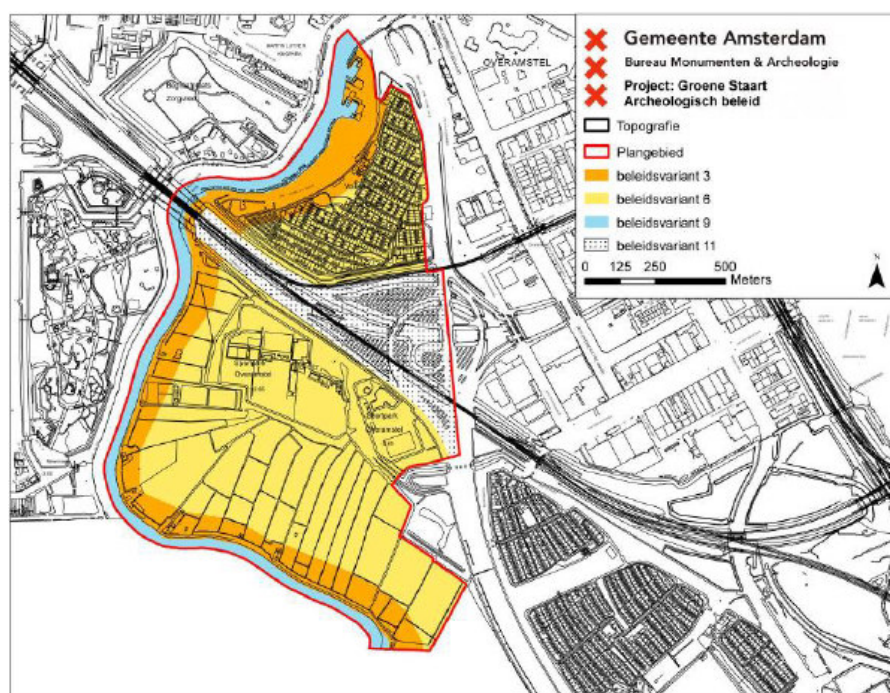
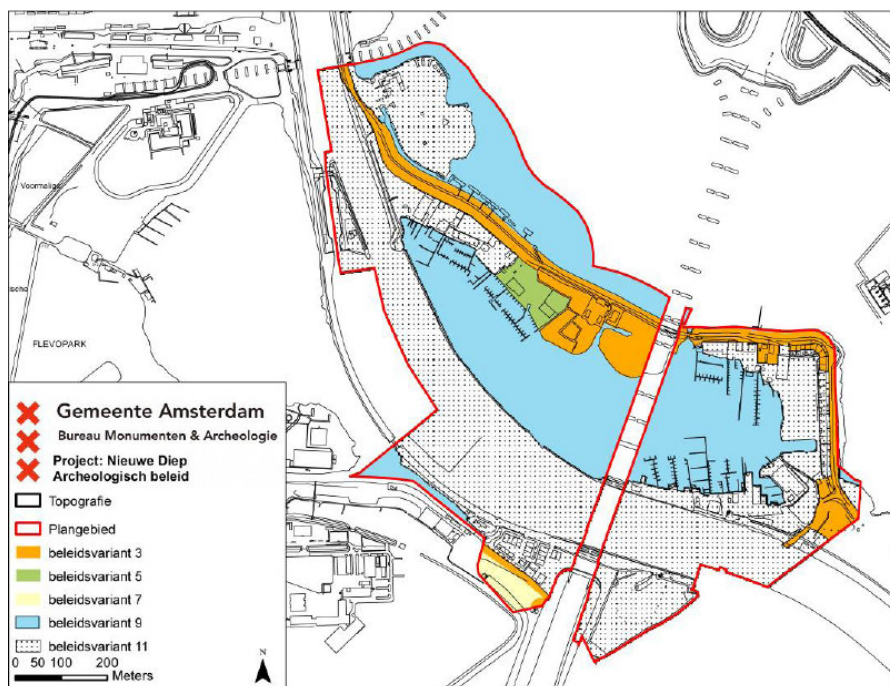
Zone N: Diemerpolder & Rietland

Archeologische verwachting: laag

Betreft een klein deel van de Diemerpolder en vooral buitendijks rietland. Bodemsporen hier houden verband met landgebruik en bewoning vanaf de ontginning tot verstedelijking (geen samenhang, wijde verspreiding). In het rietland worden hiervan geen sporen verwacht.

De mogelijkheid dat in de grond aanwezige archeologische waarden worden verstoord is afhankelijk van de grootte en de diepte van het te verstoren oppervlak bij toekomstige bouwingrepen. Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld waarin vijf beleidsvarianten worden onderscheiden.

- Voor de eerste beleidsvariant (**verwachtingszone A, C t/m F, J, K, deels B en L**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 0,5 m onder maaiveld.
- Voor de tweede beleidsvariant (**deel van verwachtingszone B**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 0,5 m.
- Voor de derde beleidsvariant (**verwachtingszone M**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m² of minder diep dan 0,5 m.
- Voor de vierde beleidsvariant (**verwachtingszone I en deel van H**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- Voor de vijfde beleidsvariant (**verwachtingszones N, O, P, deels H en L**) geldt een uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij elke bodemingreep, ongeacht de omvang en diepte.



Beleidskaart archeologische verwachtingswaarde

Voor de uitvoering van elk archeologisch veldwerk, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

De gebieden die op het hiervoor opgenomen kaartje oranje, groen, geel en blauw zijn, krijgen een dubbelbestemming in het bestemmingsplan. Op de verbeelding hiervoor zijn de gronden, welke een dubbelbestemming hebben gekregen aangegeven (zie ook hoofdstuk 6).

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetrof-



fen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.3.2 Cultuurhistorie

Beleid

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en projectbesluiten gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad landschap en Cultuurhistorie en de Cultuur Historische Waardenkaart (CHW). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de CHW zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. De waardestellingen van de CHW zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Plangebied

Voor de cultuurhistorische beschrijving wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

5.3 Duurzaamheid

Motie Van Doorninck en Van Pinxteren

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

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

Het college zegt toe begin 2008 met een notitie te komen over de milieuambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om deze te implementeren middels de gunning van bouwenveloppen. Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

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

Nieuwbouw

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

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

Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen

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

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



Stadsdeel Oost

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

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

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

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

Deze maatregelen zijn slechts in beperkte mate toepasbaar op het plangebied voor het Nieuwe Diep. Per relevante maatregel wordt aangegeven of en hoe het voorliggende bestemmingsplan dit mogelijk maakt.

Groene daken

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

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken, ten behoeve van het groene dak, gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak. Zo'n bouwwerk is vergelijkbaar met een dakopbouw t.b.v. de toegang van het dakterras) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. In het bestemmingsplan is hier een regeling voor opgenomen.

Buitengevelisolatie

Buitengevelisolatie zal in veel gevallen aan de binnenkant van de (oorspronkelijke) gevel plaatsvinden. In deze gevallen is extra gevelisolatie mogelijk binnen de diverse bestemmingsplannen. DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwvlak), is het *niet* gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom is in het bestemmingsplan geregeld dat overschrijdingen van het bouwvlak toegestaan is, mits de overschrijding niet meer dan 30 cm bedraagt.

Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

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

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

In de welstandnota Oost/Watergraafsmeer is aangegeven in welke situaties een zonnecollector, een zonnepaneel of een kleine windmolen op een dak wenselijk is (indien ze dus niet vergunningsvrij zijn). Van belang is dat per aanvraag een afweging plaats vindt. Daarom is er in het bestemmingsplan een algemene afwijkingsregel hiervoor opgenomen in artikel 24.

Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windturbines op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windturbines geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt (in artikel 24).

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

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van +/- 1,5 meter hoog (zie foto's van verschillende oplaadpalen). Deze palen zijn m.n. gewenst binnen de bestemmingen 'verkeer' en 'verkeer-verblijfsgebied'. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn.

De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de bestemmingen 'verkeer' en 'verkeer-verblijfsgebied'; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming. Binnen deze bestemming is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen deze bepalingen.



Voorbeelden van oplaadpalen

5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

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



Natura 2000

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

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

Flora- en faunawet

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

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

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

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de AMvB artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

Natuurbeheerplan 2012, Noord-Holland

Op 20 september 2011 heeft Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het Natuurbeheerplan 2012 vastgesteld. In het Natuurbeheerplan zijn de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de ecologische verbindingzones, de landschapselementen en de agrarische gebieden met natuurwaarden, waaronder het weidevogelleefgebied, aangeduid ('begrensd'). De begrenzing van de EHS en de ecologische verbindingzones is vastgelegd op de begrenzingenkaart. Daarnaast bepaalt het Natuurbeheerplan wat de huidige en de gewenste beheerdoelen zijn voor de EHS en agrarische natuurgebieden. Dit gebeurt in respectievelijk de beheertypenkaart en de ambitiekaart.

Het Natuurbeheerplan heeft geen planologische consequenties. Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS). Deze documenten bevatten ook de begrenzing van de EHS, de ecologische verbindingzones en het weidevogelleefgebied.

Voor gebieden die zijn begrensd als EHS, ecologische verbindingzones en weidevogelleefgebied geldt een planologisch beschermingsregime. Ingrepen in de EHS, ecologische verbindingzones en weidevogelleefgebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op deze gebieden, of als negatieve effecten kunnen worden tegengegaan door het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken). Heeft een ingreep wel een significant negatief effect op de *wezenlijke kenmerken en waarden* van een EHS gebied, dan geldt het



'nee, tenzij-regime'. Een project kan dan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van een groot openbaar belang. Als een ingreep wordt toegestaan moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit beschermingsregime is verankerd in de Structuurvisie, de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) en de Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland.

Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden verstaan:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

Het natuurbeheerplan geeft per gebiedsbeschrijvingen een nadere invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Dit betekent echter niet dat voor elk gebied in Noord-Holland uitputtend is vastgelegd wat de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. Van de initiatiefnemer van het plan waarvoor gecompenseerd moet worden, wordt daarom verwacht dat hij/zij een eigen inschatting geeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Gedeputeerde Staten beoordelen deze inschatting. Naast compensatie voor de aantasting van de EHS zijn er ook andere kaders waarbinnen een compensatieregeling voor aantasting van natuur- en recreatiegebieden geldt, zoals de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet, de Boswet en de Waterwet.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

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

Structuurvisie Amsterdam 2040

De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken.



Ligging ecologische verbindingzone

Hoofdgroenstructuur

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

Ieder initiatief in de hoofdgroenstructuur wordt beoordeeld op inpasbaarheid. Uitgangspunt daarbij is behoud van het groene karakter en typologie van het betreffende gebied. De beoordeling of nieuwe functies naar aard, omvang en locatie inpasbaar zijn vindt plaats op basis van de richtlijnen die zijn uitgewerkt per groentype. Daarvoor geldt globaal het onderstaande:

1. *Inpasbaar*: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
2. *Niet inpasbaar*: bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt of niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.

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

5.4.2 Plangebied

Praktisch alle gronden in het plangebied (niet zijnde water) vallen binnen de hoofdgroenstructuur. Alleen het circusexploitanten terrein en het (af te graven) sluseiland zijn niet aangemerkt als hoofdgroenstructuur.

De gronden in het plangebied worden aangemerkt als 'corridor'. Het gewenste gebruik van de gronden is gericht op het verplaatsen (wandelen of per fiets) via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkzone. Verkeer, met name langzaam verkeer, wordt op de wandel- en fietspaden gebundeld, welke een goed zicht op de ecologische verbindingzone biedt. Eventuele privétuinen, welke binnen de corridors vallen, mogen niet worden verhard.

**Hoofdgroenstructuur**

Binnen de hoofdgroenstructuur zijn er twee belangrijke ecologische structuren aanwezig:

1. de ecologische verbindingszone - ecologische hoofdstructuur Gooi-Waterland en
2. het ecolint

Ecologische verbindingszone – ecologische hoofdstructuur Gooi - Waterland

De ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland wordt in het provinciale natuurbeheerplan aangeduid met nr. 102. De verbindingszone heeft betrekking op het gebied Diemerpolder, Gemeenschapspolder, Vijfhoek en Muidense Moerassen. Het natuurbeheerplan geeft de volgende beschrijving van dit gebied: 'De voormalige graslandpolders zijn grotendeels beplant met loofbos. Verder liggen er open water, kruidenrijk grasland en ruigte. Langs de Diemen liggen stukjes rietmoeras, veenmosrietland en spontaan bos. De Vijfhoek en Muidense Moerassen bestaan uit rietland, moeras, vochtig schraalgrasland en spontaan bos'.

Het bestemmingsplan maakt geen ingreep mogelijk welke een significant negatief effect op de *wezenlijke kenmerken en waarden* van een EHS gebied heeft. Indien er gedurende de planperiode zo'n project zich wel voordoet, dan geldt het 'nee, tenzij-regime'. Een project kan dan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van een groot openbaar belang. Als een ingreep wordt toegestaan moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren.

De ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland, voor zover vallend binnen het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan, wordt op korte termijn verder vorm gegeven.

De ecologische verbindingszone (EVZ) Bovendiep is een moerasstrook van circa 1,6 kilometer lang en bestaat uit een luwtedam en een paar eilandjes met daarachter een moeraslandschap met water- en landriet. Deze moerasstrook maakt het straks mogelijk dat onder andere zeldzame en beschermde diersoorten, zoals ringslang, waterspitsmuis, meervleermuis en noordse woelmuis zich veilig kunnen verplaatsen langs de IJmeerkust tussen het Zeeburgereiland en het Diemerpark. Daarnaast gaat het nieuwe gebied ook functioneren als leefgebied voor genoemde soorten.



Ecologische verbindingszone Bovendiep

Op 21 maart 2011 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op verzoek van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost, besloten om het EVZ-project over te nemen. De te realiseren EVZ ligt tussen het Zeeburgereiland en het Diemerpark en is onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

De EVZ maakt het mogelijk dat beschermde en zeldzame doelsoorten (als de ringslang, de waterspitsmuis en de meervleermuis) zich optimaal kunnen verplaatsen tussen het Zeeburgereiland en het Diemerpark. Daarnaast vervult de EVZ een uitbreiding van het leefgebied van de hiervoor genoemde diersoorten, de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad.

De EVZ sluit aan bij de bestaande moerasstrook tussen het Dick Hilleniuspad en de brug van de Jan Olphert Vaillantlaan. Hier wordt gebruik gemaakt van het natuurlijk proces van aanslibben. Inmiddels heeft zich hier de afgelopen 5 tot 7 jaar een ruim 20 meter brede moerasstrook ontwikkeld.

De werkzaamheden voor de aanleg van de EVZ starten in 2012 afgerond. Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) is bezig met het uitwerken van het ontwerp. Op een natuurlijke wijze wordt het water ondiep gemaakt, waardoor er eilandjes worden gecreëerd. Onder het waterniveau worden de eilandjes, aan de 'buitenkant', voorzien van een wand met stortstenen. De eilandjes bevinden zich net onder waterniveau. Daarop wordt water- en landriet geplant door middel van afbreekbare matten of per plantje geplant.

Ecolint

Het ecolint verbindt de provinciale ecologische verbindingszone Gooi – Waterland met de provinciale ecologische hoofdstructuur de Groene As. Het ecolint is een ecologische verbindingszone van zoveel mogelijk aaneengesloten natuurvriendelijke zones en loopt van het Amsterdamse Bos / Nieuwe Meer naar het Nieuwe Diep / Flevopark. Het ecolint verbindt via natte oevers, rietkragen en watergangen in het Nieuwe Diep met de Amstel. Het doel van het ecolint is tweeledig:

- Het verbeteren van de kwaliteit van de watersystemen in Amsterdam; niet alleen de waterkwaliteit, maar ook de oevers en de waterbodem. In het gebied zijn onder meer natuurvriendelijke oevers aangelegd. Verder zijn in het Ecolint een groot aantal poelen voor amfibieën en looprichels onder drukke wegen aangelegd.
- Daarnaast verbindt het ecolint een aantal groengebieden. Kleine diersoorten kunnen zich zo langs het ecolint van het ene naar het andere groengebied verplaatsen. Om te toetsen of dieren baat hebben bij alle maatregelen, zijn er 'indicatorsoorten' aangewezen. De indicatorsoorten gebruiken elk een ander deel van het systeem en vertegenwoordigen een grotere groep dieren. De soorten zijn: gewone oeverlibel, kleine karekiet, ringslang, snoek, wezel, ringslang, egel, kleine karekiet, verschillende soorten vleermuizen en libellen.



Voor nieuwe ontwikkelingen geldt dat er geen verslechtering mag optreden aan de functie van het ecolint, er moet rekening mee gehouden worden dat de functie van het ecolint blijft behouden en/of versterkt wordt. In het bestemmingsplan wordt deze waarde beschermd door een dubbelbestemming.

Overig

Binnen het plangebied zijn geen natura-2000 gebieden aanwezig. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

5.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouw mogelijkheden mogelijk. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met de flora en fauna wet- en regelgeving. De hiervoor besproken ecologische waarden worden met een dubbelbestemming 'waarde-ecologie' opgenomen in het bestemmingsplan. Op de verbeelding hiernaast zijn de gronden, welke een dubbelbestemming hebben gekregen aangegeven.



Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

6.1.1 Verbeelding

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

6.1.2 Regels

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

6.1.3 Toelichting

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

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

6.2 De bestemmingen

Een belangrijk uitgangspunt bij de regels is dat, de tot nu toe, bestaande rechten maximaal behouden blijven. In deze paragraaf wordt een beschrijving van de gebruiks- en bouw mogelijkheden per bestemming (zoals opgenomen in hoofdstuk 2 van de regels) gegeven.

Bedrijf – nutsvoorziening (artikel 3)

Binnen het plangebied is er een nutsvoorziening aanwezig, namelijk ten zuid-westen van het circus-exploitantenterrein. Deze hebben de bestemming 'bedrijf – nutsvoorziening' gekregen. De aanwezige opstallen zijn met een bouwvlak en een bouwhoogte vastgelegd op de verbeelding.

Gemengd (artikel 4)

Het perceel aan de Diemerzeedijk, nummer 50, heeft de bestemming 'gemengd'. Naast wonen mag dit pand ook gebruikt worden als horeca (categorie I, III of IV) of als aannemersbedrijf. Deze gronden mogen tevens gebruikt worden voor de daarbij behorende aan-huis-verbonden beroepen- en bedrijven, in – en uitritten, tuinen en erven, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Maximaal 30% van het oppervlak van de woning (en de daarbij behorende bouwwerken) mag gebruikt worden ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven. Dit met een maximum van 50 m².

Gebouwen mogen uitsluitend binnen de bouwvlakken gebouwd zijn. De maximale goot- en bouw hoogten zijn op de verbeelding aangegeven. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag 2,5 meter zijn.

Groen (artikel 5)

Het gehele plangebied wordt aangemerkt als hoofdgroenstructuur. Daarmee hebben veel gronden de bestemming groen gekregen. Deze gronden mogen gebruikt worden ten behoeve van groen, natuur-



vriendelijke oevers (of overbeschoeiing), in – en uitritten, bestaande verharding (m.n. in de vorm van in- en uitritten en inspectiepaden), radarposten, water, waterstaatsdoeleinden, oevervoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Ter plaatse van de nadere aanduiding zijn parkeerplaatsen toegestaan.

Het bouwwerk van de spuisluis is vastgelegd met een bouwvlak. Daarbuiten zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

Veel gronden met de bestemming 'groen' hebben ook een dubbelbestemming 'waarde-archeologie', 'waarde-ecologie' of 'waterstaat – waterkering'. Voor een toelichting van de dubbelbestemmingen wordt verwezen naar de dubbelbestemmingen verderop.

Kantoor (artikel 6)

Het Gemeenlandshuis aan de Diemerzeerdijk heeft de bestemming 'kantoor' gekregen. Het gemeenlandshuis wordt o.a. gebruikt door het hoogheemraadschap. Naast het gebruik als kantoor, mogen deze gronden en panden gebruikt worden ten behoeve van maatschappelijke dienstverlening, een bedrijfswoning en aan-huis-gebonden beroepen en –bedrijven. Maximaal 30% van het oppervlak van de woning (en de daarbij behorende bouwwerken) mag gebruikt worden ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven. Dit met een maximum van 50 m².

De gronden mogen aansluitend gebruikt worden als parkeervoorziening, terrassen, nutsvoorzieningen, groen, water, laad- en losvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

Nieuwe geluidsgevoelige of (beperkt) kwetsbare objecten worden niet mogelijk gemaakt binnen deze bestemming. Dit gezien de ligging nabij de A10.

Gebouwen mogen uitsluitend binnen de bouwvlakken gebouwd zijn. De maximale goot- en bouwhoogten zijn op de verbeelding aangegeven. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

Recreatie – dagrecreatie 1 (artikel 7)

De aanwezige watersportbedrijven (jachthavens) en watersportverenigingen hebben de bestemming 'recreatie – dagrecreatie' gekregen. Rederij Kooy, waar met name onderhoudswerkzaamheden en stalling van rondvaartboten plaats vindt, heeft ook deze bestemming gekregen. De reden hiervoor is dat deze gronden in het nu geldende bestemmingsplan ook deze gebruiksrechten hebben. Het is niet wenselijk dat bestaande gebruiksrechten worden ingeperkt. Het bedrijf van rederij Kooy heeft aansluitend de aanduiding 'bedrijf' gekregen, waarmee een bedrijf dat gericht is op het stallen en/of onderhouden en/of repareren en/of het vervaardigen van passagiersvaartuigen is toegestaan.

Naast het hiervoor genoemde gebruik zijn deze gronden tevens bestemd voor: bedrijfswoneenheden (bedrijfswoningen en 'bedrijfswoonboten'), aan-huis-gebonden beroepen en –bedrijven, een tankplaats voor pleziervaartuigen, drijvende werktuigen en ondergeschikte horeca en –detailhandel. De aanwezige paardenbak is specifiek aangeduid op de verbeelding.

De gronden mogen aansluitend gebruikt worden als parkeervoorziening, stallingsruimten en werkplaatsen, nutsvoorzieningen, groen, water, terrassen, laad- en losvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

Het water dat onderdeel vormt van de watersportbedrijven en watersportverenigingen, waarvoor erfpachtovereenkomsten zijn afgesloten, valt binnen de bestemming 'recreatie – dagrecreatie 1'.

In de specifieke gebruiksregels is het volgende bepaald:

- maximaal 30% van het oppervlak van de woning (en de daarbij behorende bouwwerken) mag gebruikt worden ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen en –bedrijven. Dit met een maximum van 50 m²;
- per watersportbedrijf of watersportverenigingen mogen er maximaal 2 bedrijfswoneenheden aanwezig zijn;
- voor de ondergeschikte horeca geldt dat maximaal 10% (met een maximum van 350 m²) hiervoor gebruikt mag worden ten behoeve van de horeca categorieën I, III en IV.

Bedrijven, zoals bedoeld onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht worden aangemerkt als strijdig gebruik.



Gebouwen mogen uitsluitend binnen de bouwvlakken gebouwd zijn. De maximale goot- en bouwhoogten zijn op de verbeelding aangegeven. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels. Ook zijn er maximale hoogten opgenomen voor woonboten (bedrijfswoonboten) en drijvende werktuigen.

Recreatie – dagrecreatie 2 (artikel 8)

De aanwezige volkstuinen aan de Diemerzeedijk hebben de bestemming 'recreatie-dagrecreatie 2' gekregen. Naast volkstuinen zijn hier ook nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw toegestaan.

De bestaande tuinhuisjes in dit bestemmingsplan worden positief bestemd. Gezien de ligging van de volkstuinen in de hoofdgroenstructuur zijn de bestaande opstallen met een bouwvlak vastgelegd. Een uitbreiding van verhard oppervlak is niet wenselijk.

Permanente bewoning en nachtverblijf is niet toegestaan binnen deze bestemming.

Recreatie – verblijfsrecreatie (artikel 9)

Camping Zeeburg heeft de bestemming 'recreatie – verblijfsrecreatie' gekregen. Binnen deze bestemming zijn toegestaan: tijdelijke kampeermiddelen, *bestaande* gebouwde logeervoorzieningen, ondergeschikte horeca en - detailhandel, een bedrijfswoning, aan-huis-gebonden beroepen en – bedrijven en sanitaire voorzieningen.

De gronden mogen aansluitend gebruikt worden als parkeervoorziening, nutsvoorzieningen, groen, water, terrassen, speelvoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

Maximaal 5% van het bestemmingsvlak mag bebouwd worden. Gebouwen mogen maximaal 5 meter hoog zijn. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

In de specifieke gebruiksregels is het volgende bepaald:

- maximaal 30% van het oppervlak van de woning (en de daarbij behorende bouwwerken) mag gebruikt worden ten behoeve van aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven. Dit met een maximum van 50 m²;
- voor de ondergeschikte horeca geldt dat 500 m² hiervoor gebruikt mag worden ten behoeve van de horeca categorieën I, III en IV.

Verkeer – 1 (artikel 10)

Binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan ligt een deel van de ringweg A10-oost en een deel van knooppunt Amstel. De rijksweg heeft de bestemming 'verkeer – 1' gekregen. Naast het gebruik als snelweg zijn ook de volgende functie toegestaan: bermen, bruggen, viaducten, geluidsschermen, nutsvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden, oevervoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

Verkeer – 2 (artikel 11)

De overige wegen en straten hebben de bestemming 'verkeer – 2' gekregen. Ook het gebruik ten behoeve van fiets- en voetpaden, ongebouwde parkeervoorzieningen, in- en uitritten, nutsvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden, oevervoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw is toegestaan.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.



Water (artikel 12)

Het plangebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veel water. Vrijwel al het stromende water heeft de bestemming 'water' gekregen. Uitzondering hierop is het water, dat onderdeel uitmaakt van de bedrijfsvoering van de watersportverenigingen en – bedrijven.

De 'gronden' binnen deze bestemming mogen gebruikt worden ten behoeve van water, vaarwater, natuurvriendelijke oevers (of oeverbeschoeiing) radarposten, water, waterstaatsdoeleinden, oevervoorzieningen en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Ter plaatse van de nadere aanduiding zijn parkeerplaatsen toegestaan. Het gebruik als ligplaats ten behoeve van een woonboot is niet toegestaan.

Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

Wonen (artikel 13)

De gronden die vallen binnen de bestemming 'wonen', betreft de tuin, behorende bij de woning aan de Ouddiemerlaan 553. De gronden mogen gebruikt worden voor wonen, in- en uitritten, tuinen en erven, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. De bestemming maakt uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk.

Wonen – circus exploitantenterrein (artikel 14)

Aan de Westelijke Merwedekanaaldijk is een terrein gelegen, waar circusexploitanten aanwezig zijn. Dit terrein mag gebruikt worden ten behoeve van woonwagens van circusexploitanten (13 stuks), circusgebonden bedrijfsactiviteiten in – en uitritten, tuinen en erven, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Maximaal 70% van het terrein mag bebouwd worden.

De omvang van de vakken en de maximale goot- en bouwhoogten van de gebouwen zijn in de regels gespecificeerd. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is per type bouwwerk gespecificeerd in de regels.

Leiding – Gas (dubbelbestemming, artikel 15)

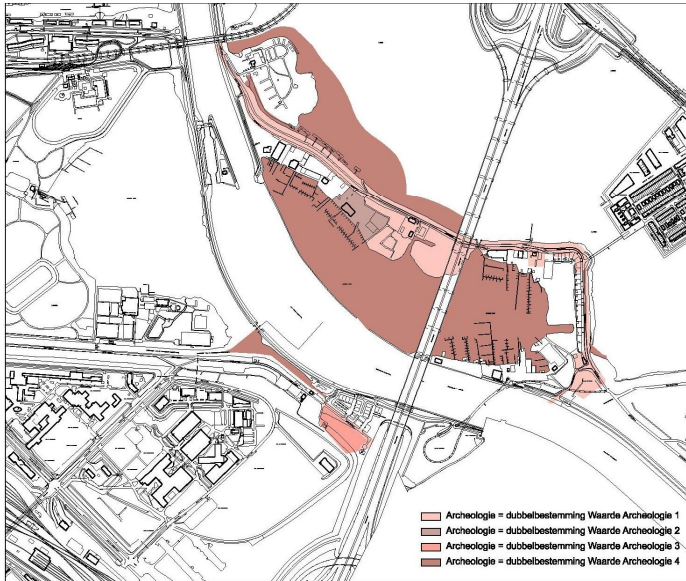
Aan de oostkant van het plangebied ligt een hogedruk gasleiding (16"- 40 bar) van de Nederlandse Gasunie. Op de verbeelding is de belemmeringsstrook opgenomen. Binnen deze strook mogen geen nieuwe bouwwerken opgericht worden uit oogpunt van veiligheid. Het bevoegd gezag kan, nadat schriftelijk advies is ingewonnen bij de leidingbeheerder, van dit bouwverbod afwijken.

Binnen de belemmeringsstrook mogen er ook geen werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uitgevoerd worden zonder een omgevingsvergunning (te denken aan o.a. het aanleggen van verharding of het verrichten van bodemwerkzaamheden). Voor het verrichten van normale onderhoudswerkzaamheden aan de gasleiding is het verkrijgen van een omgevingsvergunning niet nodig.

Waarde – Archeologie 1 t/m Waarde – archeologie 4 (dubbelbestemming, artikel 16 t/m 19)

Uit bureauonderzoek is gebleken dat grote delen van het plangebied een archeologische verwachtingswaarde hebben. Bouwactiviteiten kunnen die waarden verstoren, zodat deze activiteiten niet zonder meer zijn toegestaan in deze gebieden. Deze bescherming vindt plaats door middel van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie (1 t/m 4)'. Deze bestemming geldt primair aan de onderliggende bestemmingen.

In de gebieden waar een bepaalde archeologische waarde wordt verwacht, is een regime van toepassing. Indien bebouwing wordt gerealiseerd waarbij de diepte van het regime en de oppervlakte van het regime niet worden overschreden, kan de bebouwing zonder voorwaarden plaatsvinden. Indien er sprake is van overschrijding van de, in het regime, vastgelegde maximale diepte en maximale oppervlakte kunnen voorwaarden gesteld worden aan de omgevingsvergunning, zoals het treffen van technische maatregelen, het verplichten tot het doen van opgravingen of het instellen van begeleiding door een deskundige.



Verbeelding archeologische waarden

Waarde – Ecologie (dubbelbestemming, artikel 20)

Het karakter van het plangebied wordt in belangrijke bepaald door de aanwezigheid van verschillende ecologische waarden. Binnen het plangebied zijn er twee belangrijke ecologische verbindingen aanwezig, namelijk de ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland en het ecolint. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar paragraaf 5.4.2.

Om het behoud van de ecologische waarden te waarborgen (te behouden en verder te versterken) is een dubbelbestemming 'waarde – ecologie' opgenomen. Deze bestemming geldt primair aan de daar voorkomende overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming heeft een signalerende functie.

Binnen de belemmeringsstrook mogen er ook geen werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uitgevoerd worden zonder een omgevingsvergunning (te denken aan o.a. het aanleggen van verharding of het verrichten van bodenwerkzaamheden). Voor het verrichten van normale onderhoudswerkzaamheden aan de gasleiding is het verkrijgen van een omgevingsvergunning niet nodig.



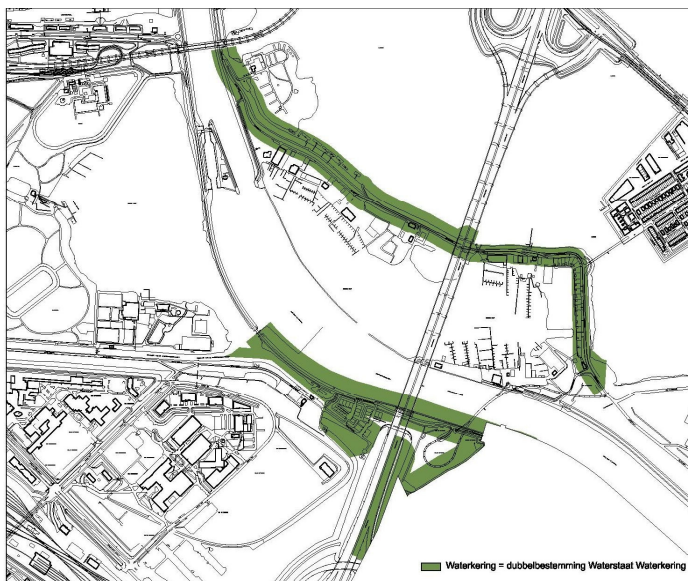
Verbeelding ecologische waarden

Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming, artikel 21)

Binnen het plangebied zijn de volgende waterkeringen gelegen:

- Een primaire waterkering in beheer bij Rijkswaterstaat (de Westelijke Merwedekanaaldijk en de Zuider IJdijk);
- Een primaire waterkering in beheer bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) (de Diemerzeedijk);
- Een secundaire directe waterkering in beheer bij Waternet.

Om het behoud van de waterkeringen te waarborgen is een dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” opgenomen. Deze bestemming geldt primair aan de daar voorkomende overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming heeft een signalerende functie. Voor (bouw)activiteiten binnen de waterkering is een watervergunning van Waternet vereist. In het kader van de verlening van de watervergunning vindt de afweging plaats of medewerking aan de (bouw)activiteit kan worden verleend.



Verbeelding beschermingszones waterkeringen

Gebiedsaanduidingen (artikel 25)

Naast de hiervoor genoemde bestemmingen en dubbelbestemmingen zijn er in het plan nog vier gebiedsaanduidingen opgenomen. Deze hebben alles te maken met het ‘Uitvoeringbeleid Externe Veiligheid Amsterdam’ dat in juni 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam en met de inwerkingtreding van de aanvulling op het Barro per 1 oktober 2012.

Nieuwe ruimtelijke plannen dienen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen langs rijkswegen (80 meter), enkele spoortrajecten (100 meter), hogedruk aardgasleidingen (80 meter) en rond risicobedrijven vrij te houden van nieuwe bestemmingen die specifiek bestemd zijn voor deze minder zelfredzame personen. Hierbij valt te denken aan scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar de minder zelfredzame groepen ook aanwezig kunnen zijn. Ook minderjarigen die ouder zijn dan 12 jaar worden niet als minder zelfredzaam aangemerkt. Afwijkingen van het uitvoeringsbeleid worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur. In de onderhavige toelichting is getoetst aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid.

In dit bestemmingsplan zijn daarom twee veiligheidszones opgenomen: ‘veiligheidszone – leiding – gas’ en ‘veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen’. Binnen deze zones zijn geen nieuwe functies ten behoeve van minder zelfredzame personen toegestaan.

De aanvulling van de Barro (zie paragraaf 3.1.2) is in het bestemmingsplan ook een ‘vrijwaringszone – vaarweg’ van 25 meter opgenomen voor het Amsterdam – Rijnkanaal en is er een ‘reserveringsgebied – verbreding hoofdweg’ voor de A10 opgenomen.



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

3.1 Inleiding

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

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

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

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

3.2 Plangebied

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

Conclusie:

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



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De stadsdeelraad heeft op 15 november 2011 de keuzenotitie voor het bestemmingsplan Het Nieuwe Diep vastgesteld. Met het vaststellen van de keuzenotitie zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. De keuzenotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er *geen* inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

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

8.3 Vooroverleg

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

- Inspectie Leefomgeving en Transport (voormalige VROM inspectie);
- Rijkswaterstaat;
- Provincie Noord-Holland;
- Gemeente Diemen;
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Liander;
- Gasunie;
- Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
- Bureau Monumenten en Archeologie (BMA).

De volgende vooroverlegpartners hebben een vooroverlegreactie gegeven op het plan: brandweer Amsterdam – Amstelland, de Gasunie, Liander, Waternet, gemeente Diemen en Rijkswaterstaat. De samenvatting en beantwoording is als bijlage 5 toegevoegd.

8.4 Zienswijzen

De ontvangen vooroverlegreacties hebben op onderdelen geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Het aangepaste ontwerpbestemmingsplan is door het Dagelijks Bestuur vrij gegeven voor ter inzage legging. Het plan heeft met ingang van 7 juni 2012 zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er 5 zienswijzen ingediend. In bijlage 6 is de nota van beantwoording van de zienswijzen opgenomen.



Bijlagen