



Gemeente
Amsterdam

Bestemmingsplan **Eerste herziening** **het Nieuwe Diep 2012**

(toelichting inclusief bijlagen en regels)



Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
IMRO_idn

Ruimte en Duurzaamheid
Ruimte en Duurzaamheid
NL.IMRO.0363.1508BPSTD-VG01

1 Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied en plangrens	4
1.3 Voorbereidingsnotitie	5
1.4 Leeswijzer	7
2 De huidige situatie	8
2.1 Functionele beschrijving huidige situatie	8
2.2 Terugblik (beleid, verordeningen, gedoogbeschikkingen en aanpakvoorstellen)	9
2.3 Gedane toezeggingen en gemaakte afspraken met woonbootbewoners	15
2.4 Haalbaarheidsstudie, uitvoeringsplan en verplaatsingsprotocol	15
3 Belangen	17
3.1 Belangen betrokkenen	17
3.2 Belangenafweging	20
4 Juridische status woonboten	21
4.1 Bouwwerken – Woningwet	21
4.2 Consequentie bouwwerk voor Wet geluidhinder – Swung	22
4.3 Consequentie bouwwerk voor Verordening op het Binnenwater (Vob)	23
5 Beleidskader	24
5.1 Toetsingskader Rijk	24
5.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	24
5.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)	25
5.1.3 Wet verontreiniging oppervlaktewateren – Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk afvalwater – Besluit lozing afvalwater huishoudens	26
5.2 Toetsingskader provincie	27
5.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040	27
5.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening	28
5.3 Toetsingskader gemeente	28
5.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam	28
5.3.2 Verordening op het Binnenwater 2010	29
5.4 Toetsingskader stadsdeel	30
5.4.1 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik (stadsdeel Oost)	30
6 Milieuaspecten	32
6.1 Milieuzonering bedrijven	32
6.1.1 Toetsingskader	32
6.1.2 Toetsing	32
6.1.3 Conclusie	33
6.2 Geluidhinder	34
6.2.1 Toetsingskader	34
6.2.2 Toetsing	35
6.2.3 Conclusie	38
6.3 Luchtkwaliteit	39
6.3.1 Toetsingskader	39
6.3.2 Toetsing	40
6.3.3 Conclusie	40
6.4 Bodemkwaliteit	41
6.4.1 Toetsingskader	41

6.4.2	Toetsing	41
6.4.3	Conclusie	41
6.5	<i>Externe Veiligheid</i>	42
6.5.1	Toetsingskader	42
6.5.2	Toetsing	44
6.5.3	Conclusie	45
7	Omgevingsaspecten	46
7.1	<i>Water</i>	46
7.1.1	Toetsingskader	46
7.1.2	Baggeren	47
7.1.3	Waterparagraaf	47
7.1.4	Conclusie	48
7.2	<i>Verkeer</i>	48
7.2.1	Parkeerbehoefte en verkeeraantrekkende werking	48
7.2.2	Conclusie	49
7.3	<i>Archeologie</i>	49
7.3.1	Toetsingskader	49
7.3.2	Toetsing	50
7.3.3	Conclusie	51
7.4	<i>Cultuurhistorie</i>	51
7.4.1	Toetsingskader	51
7.4.2	Toetsing	52
7.4.3	Conclusie	52
7.5	<i>Flora en fauna en ecologie</i>	52
7.5.1	Toetsingskader	52
7.5.2	Toetsing	56
7.5.3	Conclusie	60
7.6	<i>Landschappelijke inpasbaarheid</i>	61
7.6.1	Conclusie	61
8	Juridische toelichting	62
8.1	<i>Algemeen</i>	62
8.1.1	Verbeelding	62
8.1.2	Regels	62
8.1.3	Toelichting	62
8.2	<i>De bestemming</i>	62
9	Haalbaarheid en uitvoerbaarheid	64
9.1	<i>Beschikbaarheid alternatieve ligplaatsen</i>	64
9.2	<i>Economische haalbaarheid</i>	65
9.2.1	Financiële gevolgen woonbootbewoners en gemeente	65
9.2.2	Planschade	65
9.3	<i>Maatschappelijke haalbaarheid</i>	66
9.3.1	Uitspraak Raad van State - Voorbereidingsnotitie	66
9.3.2	Vooroverleg en inspraak	66
9.3.3	Zienswijze	67
10	Handhaving	68

Bijlagen

69

1. Overzicht ligplaatsen
2. Memo omgevingsdienst geluid
3. Akoestisch onderzoek bedrijven en milieuzonering
4. Akoestisch onderzoek Wet geluidbeheer geluidsgevoelig terrein
5. Akoestisch onderzoek Wet geluidbeheer woningen
6. Gevoeligheidsanalyse monitoring luchtkwaliteit
7. Waterbodemonderzoek
8. Externe veiligheid
9. Advies verkeer en parkeren
10. Archeologisch bureauonderzoek Nieuwe Diep
11. Advies cultuurhistorische waarde
12. Flora- en faunaonderzoek boten
13. Nader onderzoek flora en fauna
14. Ecologische evaluatie, memo
15. Maatregelen EVZ
16. Advies TAC
17. Inpassingsvisie woonschepen Diemerzeedijk
18. Voorbereidingsnotitie woonboten Diemerzeedijk
19. Uitvoeringsplan woonboten Diemerzeedijk
20. Nota beantwoording zienswijzen Voorbereidingsnotitie
21. Nota beantwoording zienswijze Eerste herziening het Nieuwe Diep 2012

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 12 maart 2013 heeft de voormalige deelraad van stadsdeel Oost het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld. Het beroep is gericht tegen het feit dat de woonboten, welke aan de Diemerzeedijk een ligplaats hebben ingenomen, niet waren bestemd. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft dit beroep op 22 januari 2014 gegrond verklaard.

De Afdeling heeft geoordeeld dat de deelraad onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt dat de woonboten niet kunnen blijven liggen. De belangrijkste argumenten die daaraan ten grondslag lagen, zijn:

1. dat onvoldoende is gemotiveerd waarom het laten liggen van de woonboten aan de Diemerzeedijk niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening;
2. dat onvoldoende is gemotiveerd waarom andere belangen zwaarder wegen dan de belangen van de woonbootbewoners (wat ertoe heeft geleid dat de woonboten niet zijn bestemd in het bestemmingsplan).

De Afdeling heeft daarom het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan vernietigd, voor zover voor het plandeel met de bestemming 'Water' niet is voorzien in een regeling voor de bestaande woonboten gelegen aan de Diemerzeedijk 1A tot en met Diemerzeedijk 6E.

Met de gekozen formulering blijft de bestemming "Water" van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' van kracht. De woonboten vallen daarmee onder het overgangsrecht van dat vastgestelde bestemmingsplan.

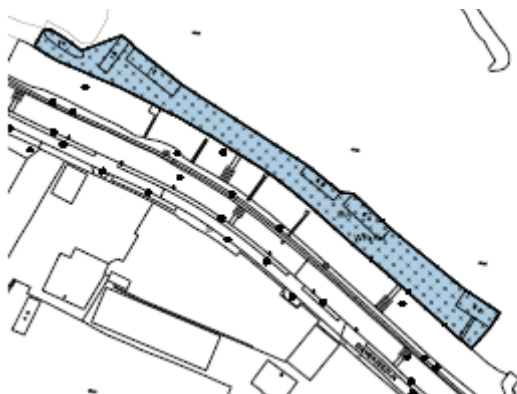
De Afdeling heeft de deelraad opgedragen om binnen 52 weken na de uitspraak, met inachtneming van de uitspraak, een nieuw besluit te nemen over het bedoelde plandeel. De Afdeling heeft geen consequenties verbonden aan het niet halen van deze termijn. Ter voorbereiding van het nieuw te nemen besluit, heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost een voorbereidingsnotitie vastgesteld. Met de voorbereidingsnotitie is onderzocht of en hoe de ligplaatsen bestemd kunnen worden met het nieuw te nemen besluit. Daartoe zijn vier scenario's onderzocht. In paragraaf 1.3 worden de vier scenario's beschreven en wordt aangegeven voor welke scenario het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost heeft gekozen. Het besluit van de bestuurscommissie is bepalend voor het nieuw op te stellen bestemmingsplan. De bevoegdheid om een bestemmingsplan vast te stellen ligt bij de gemeenteraad van Amsterdam.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het nieuw te nemen besluit heeft betrekking op de gronden met de bestemming 'Water', voor zover daarin niet is voorzien in een regeling voor de bestaande woonboten gelegen aan de Diemerzeedijk 1A tot en met Diemerzeedijk 6E.



Globale ligging woonboten



Plangebied

1.3 Voorbereidingsnotitie

Voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is de Voorbereidingsnotitie woonboten Diemerzeedijk (zie bijlage 18) opgesteld, waarin vier mogelijke scenario's zijn onderzocht:

1. Permanente ligplaatsen
Het permanente gebruik als ligplaats wordt planologisch toegestaan in een nieuw op te stellen bestemmingsplan.
2. Tijdelijke ligplaatsen, niet-persoonsgebonden
Het tijdelijke gebruik als ligplaats wordt mogelijk door middel van 'niet-persoonsgebonden overgangsrecht' in een nieuw op te stellen bestemmingsplan. Dit houdt in: zodra het gebruik beëindigd wordt, mag dit niet hervat worden. De ligplaatsvergunning is overdraagbaar (kan van de ene persoon op de andere overgaan) en de woonboten kunnen voor onbepaalde tijd blijven liggen, maar niet permanent.
3. Geen ligplaatsen
Het gebruik als ligplaats wordt planologisch niet toegestaan, zoals in 2013 is besloten bij de vaststelling van bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012'. In navolging van de uitspraak van de Afdeling dient in het nieuw te nemen besluit aannemelijk gemaakt te worden dat het niet wenselijk is dat de boten blijven liggen en dat de huidige situatie uiterlijk in 2023 beëindigd is. Tot die tijd valt het gebruik van de ligplaatsen onder 'het algemene overgangsrecht'.
4. Tijdelijke ligplaatsen, persoonsgebonden
Het tijdelijk gebruik als ligplaats wordt mogelijk door middel van 'persoonsgebonden overgangsrecht' opgenomen in een nieuw op te stellen bestemmingsplan: de ligplaatsvergunning is niet overdraagbaar (kan niet van de ene op de andere persoon overgaan) en de woonboten kunnen langer dan 10 jaar blijven liggen, maar niet permanent.

De scenario's zijn aan de hand van de volgende aspecten beoordeeld:

- a) Wordt er voldaan aan ruimtelijke wet- en regelgeving? Is er sprake van een goede ruimtelijke ordening¹ (oordeel)?
- b) Een afweging van belangen. Hierbij wordt een afweging van alle betrokken belangen gemaakt (belangenafweging).
- c) Wat moet er gebeuren om de bestemming binnen een bepaalde termijn te verwezenlijken (uitvoerbaarheid)?

Oordeel

Onderzocht is of het laten liggen van de woonboten aan de Diemerzeedijk mogelijk is uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Uit onderzoek (zie hoofdstuk 6 en 7) blijkt dat er drie aspecten zijn die een beperking vormen voor het bestemmen van de woonboten aan de Diemerzeedijk, namelijk:

- Geluid. De wettelijk toegestane geluidwaarden worden overschreden. Om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen moet er een geluidscherm geplaatst worden. De kosten hiervan bedragen ca. 3 miljoen euro. Hiervoor is geen financiële dekking. Het realiseren van dove gevels op de woonboten is technisch niet haalbaar. Bovendien zou er dan alsnog een geluidscherm gerealiseerd moeten worden om een geluidsluwe zijde te kunnen realiseren (welke op grond van het hogere waardenbeleid van de gemeente Amsterdam vereist is; kosten ca. 1,5 miljoen euro).
- Ecologische waarde. De aanwezigheid van de woonboten verhinderen een optimale ontwikkeling van de ecologische verbindingszone (hierna: EVZ). Om de nadelige gevolgen van de woonboten voor het optimaal functioneren van de EVZ tot een minimum te beperken, moeten er maatregelen getroffen worden. Eén van de te nemen maatregelen is het aanleggen van een doorlopende oever met rietbeplanting langs de Diemerzeedijk, waardoor barrièrevorming of verstoring van de EVZ wordt voorkomen.
- Milieuzonering. Het geluidsniveau dat veroorzaakt kan worden door de bestaande bedrijven (de jachthavens en watersportverenigingen) aan de Diemerzeedijk, ligt hoger dan dat op basis van de VNG-publicaties toelaatbaar is. Indien de woonboten in een nieuw op te stellen bestemmingsplan bestemd worden aan de Diemerzeedijk, dient nader onderzocht te worden wat de fei-

¹ Wat een goede ruimtelijke ordening is, staat niet letterlijk omschreven in de wet of in het Besluit ruimtelijke ordening. Een goede ruimtelijke ordening wordt bepaald door zowel inhoudelijke als procedurele vereisten. Als er een ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, dient aangetoond te worden dat deze ontwikkeling niet bijdraagt aan een verslechtering van het bestaande woon- en leefklimaat.

telijke geluidsproductie is en of er maatregelen getroffen moeten worden. Hierdoor zouden de belangen van de aanwezige bedrijven kunnen worden aangetast.

Belangenafweging

In hoofdstuk 3 van deze toelichting zijn de belangen van verschillende betrokkenen (de bewoners, de bestaande bedrijven aan de Diemerzeedijk, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, het Hoogheemraadschap en de gemeente Amsterdam) uiteen gezet. Een integrale belangenafweging van alle onderzochte scenario's wordt beschreven in de voorbereidingsnotitie. Aan de hand van de voorbereidingsnotitie heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost besloten om scenario 3 (het niet bestemmen van ligplaatsen aan de Diemerzeedijk) uit te werken in een bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 gaat daarom alleen in op de belangenafweging van scenario 3.

Uitvoerbaarheid

Bij de uitvoerbaarheid van de verschillende scenario's speelt een aantal zaken een rol, namelijk;

- technische (on-)mogelijkheden (bijvoorbeeld het realiseren van een dove gevel op een woonboot);
- financiële argumenten (de realisatie van een geluidscherm van 3 mln. voor een beperkt aantal boten is financieel niet reëel);
- beschikbaarheid van alternatieve ligplaatsen;
- handhaving.

In de voorbereidingsnotitie wordt de uitvoerbaarheid van de vier scenario's beoordeeld. Aan de hand van de voorbereidingsnotitie heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost besloten om scenario 3 (het niet bestemmen van ligplaatsen aan de Diemerzeedijk) uit te werken in een bestemmingsplan. In hoofdstuk 9 wordt de uitvoerbaarheid van het weg bestemmen van de woonboten beschreven.

Conclusies voorbereidingsnotitie

De belangrijkste conclusies van de voorbereidingsnotitie zijn:

1. Voor de scenario's 1 en 2 dient het stadsdeel zorg te dragen voor een goed woon- en leefklimaat en een goede ruimtelijke ordening. Er is momenteel in juridisch-planologisch opzicht geen sprake van een goed woon- en leefklimaat aan de Diemerzeedijk. De kosten die gemaakt moeten worden om een goed woon- en leefklimaat te realiseren zijn zeer hoog. Het voor onbepaalde tijd laten liggen van de woonboten aan de Diemerzeedijk is daarom niet haalbaar.
2. De boten aan de Diemerzeedijk belemmeren een optimale ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur (EHS) en de ecologische verbindingszone (EVZ). Met het voorgestelde maatregelenpakket (zie paragraaf 7.5) worden de negatieve effecten beperkt, maar niet volledig weggenomen, indien de woonboten blijven liggen. De EHS en de EVZ kunnen pas volledig tot ontwikkeling komen, als de woonboten niet aan de Diemerzeedijk blijven liggen.
3. Scenario 3 en 4 zijn beide juridisch verdedigbaar. Of er voor algemeen overgangsrecht of persoonsgebonden overgangsrecht gekozen wordt is afhankelijk van de aannemelijkheid en wenselijkheid om de ligplaatsen uiterlijk in 2023 op te heffen. Daarbij is de beantwoording van de volgende vragen van belang:
 - a. Streven de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland een optimale ontwikkeling van de ecologische verbindingszone na en zo ja, op welke termijn?
 - b. Zijn er in de periode tot 2023 voldoende alternatieve ligplaatsen beschikbaar?
 - c. Is de gemeente Amsterdam bereid om over te gaan tot handhaving van de woonboten?

Jurisprudentie geeft aan dat persoonsgebonden overgangsrecht uit scenario 4 slechts mogelijk is, indien er redenen (na een goede belangenafweging) zijn om niet het algemeen overgangsrecht uit scenario 3 toe te passen. Bij scenario 4 kan op basis van een goede belangenafweging afgeweken worden van de wettelijk vereiste van een goede ruimtelijke ordening als de gemeente *geen* aanleiding ziet om actief over te gaan tot beëindiging van het gebruik (handhaving). Scenario 3 wordt haalbaar geacht, omdat met dit scenario is aangetoond dat er sprake is van goede ruimtelijke ordening, zoals de Wet ruimtelijke ordening vereist. En vervolgens is aangetoond dat het mogelijk is om binnen de looptijd van het bestemmingsplan de strijdigheid op te heffen. Met inachtneming van de belangen van de bewoners (aanbod alternatieve ligplaatsen inclusief compensatie) kan er handhavend opgetreden worden om de strijdigheid binnen de looptijd van het bestemmingsplan op te heffen.

Het advies van de voorbereidingsnotitie is dat scenario 3 het beste aansluit bij de door de wet gestelde (geluid)eisen, de ontwikkeling van de EVZ, de financiële consequenties voor de gemeente, de financiële positie van de bewoners en de geschiedenis. Met scenario 3 worden er geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd, waarmee de boten onder het algemeen overgangsrecht vallen.

Scenario 4 (persoonsgebonden overgangsrecht) zou een acceptabel alternatief zijn als het algemeen overgangsrecht zou kunnen leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard voor één of meer natuurlijke personen (zoals bedoeld in artikel 3.2.3. van het Besluit ruimtelijke ordening).

Bestuurlijke besluitvorming voorbereidingsnotitie

Op 20 januari 2015 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost besloten om de voorbereidingsnotitie ter inzage te leggen. Tijdens de ter inzage legging zijn er vier inspraakreacties ontvangen. Eén van de inspraakreacties is ingediend door iemand die een gedoogbeschikking had voor de Diemerzeedijk, maar daar geen boot had liggen. Deze persoon heeft in juni 2015 een verplaatsingsovereenkomst en een erfpachtovereenkomst getekend voor een definitieve ligplaats op een andere locatie.

Op 2 juli 2015 heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost besloten om scenario 3 nader uit te werken in een bestemmingsplan. Daarmee is besloten dat er geen sprake is van onbillijkheid van overwegende aard voor één of meer natuurlijke personen; er zijn voldoende alternatieve ligplaatsen en er is een bereidheid om het gebruik actief te gaan beëindigen (handhaving). In hoofdstuk 10 wordt nader ingegaan op het handhavingstraject.

Het voorliggende bestemmingsplan is een uitwerking van dit besluit. Met dit bestemmingsplan:

- wordt beargumenteerd dat het bestemmen van de boten aan de Diemerzeedijk niet in overeenstemming is met goede ruimtelijke ordening;
- vindt een belangenafweging plaats;
- wordt de uitvoerbaarheid aangetoond.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit 10 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en beschrijft het beleid dat in het verleden van toepassing was voor de boten aan de Diemerzeedijk. Tevens worden hier de voorwaarden van de afgegeven gedoogbeschikkingen beschreven. In hoofdstuk 3 vindt de belangenafweging plaats. De actuele ontwikkelingen rond de juridische status van woonboten wordt in hoofdstuk 4 uiteen gezet. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie, regio, gemeente en het eigen stadsdeelbeleid zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 7 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats. De juridische toelichting wordt in hoofdstuk 8 behandeld. In hoofdstuk 9 wordt de haalbaarheid en uitvoerbaarheid beschreven. Hoofdstuk 10 beschrijft de aspecten van handhaving.

2 De huidige situatie

In dit hoofdstuk wordt een korte functionele beschrijving gegeven van de huidige situatie. Daarna vindt er een terugblik plaats op het beleid dat tot op heden gevoerd is en welke besluiten er genomen zijn door de provincie, de gemeente Amsterdam en het voormalige stadsdeel. Deze terugblik vindt in chronologische volgorde plaats. Vervolgens wordt er een overzicht gegeven van de gedane toezeggingen en gemaakte afspraken met de verschillende woonbootbewoners.

2.1 Functionele beschrijving huidige situatie

Bestaande ligplaatsen

Tot 2011 lagen er negen woonboten aan de Diemerzeedijk. In 2010 zijn er twee boten door brand verloren gegaan. In 2013 zijn er twee woonboten verplaatst naar tijdelijke wissellocaties aan de Borneokade. Voor de twee wissellocaties zijn nieuwe gedoogbeschikkingen afgegeven door het stadsdeel, waarin bepaald is dat de gedoogbeschikkingen voor de betreffende twee ligplaatsen aan de Diemerzeedijk worden ingetrokken.

Eén vernietigde boot is nooit vervangen door een nieuwe boot. Voor deze boot gold de gedoogbeschikking aan de Diemerzeedijk nog wel. Inmiddels is deze gedoogbeschikking vervallen, doordat in juni 2015 zowel een verplaatsingsovereenkomst als een erfpachtovereenkomst is getekend voor een definitieve alternatieve ligplaats aan de Panamakade. Momenteel liggen er nog zes boten aan de Diemerzeedijk.

Alle zes aanwezige boten worden bewoond. Uit het Kamer van Koophandel register blijkt dat op drie van de zes boten een aan huis verbonden bedrijf aanwezig is. Dit zijn eenmanszaken.

Oevergebruik

Momenteel is de oever door de verschillende woonbootbewoners in gebruik als tuin. In enkele tuinen zijn opstallen (schuurtjes) geplaatst.

Hoewel het beroep en de uitspraak van de Afdeling uitsluitend gericht waren op het gebruik van het water en niet op de oevers, is ook het gebruik van de oever betrokken in het onderzoek naar de vier scenario's.

Voor de oever blijft het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' van kracht. De oever werd niet genoemd in het ingediende beroepschrift tegen het voornoemde bestemmingsplan. De oever heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'groen'. De dubbelbestemmingen 'waterstaat-waterkering' en 'waarde-ecologie' zijn hier ook van toepassing. Op deze gronden mogen geen opstallen geplaatst worden. Dit is in overeenstemming met het algemene uitgangspunt voor oevergebruik, zoals dat in de beleidsnotitie 'Woonboten en oevergebruik' uit 2013 geformuleerd is. De oevers bij woonboten in stadsdeel Oost zijn onderdeel van de openbare ruimte. Het gebruik van de oever/walkant als tuin is zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel, al dan niet in de vorm van een huurcontract, niet toegestaan. Hiermee wordt het beleid uit 2009 (Uitgangspunt voor regeling oevergebruik bij woonboten in stadsdeel Oost-Watergraafsmeer) voortgezet en is het beleid voor alle gebieden van Oost van toepassing. Indien schriftelijke toestemming wordt verleend, is het in ieder geval van belang dat de oever niet gebruikt wordt voor opslag, schuurtjes en als parkeerplaats voor bootjes.

Waterkering en water

De Diemerzeedijk is een primaire waterkering, die in beheer is bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Alles wat behoort tot de beschermingszone(s) van de waterkering is (onder)deel van het beheergebied van de beheerder van de waterkering. Voor deze gronden is de Keur van toepassing. Voor een verdere beschrijving van de Keur wordt verwezen naar paragraaf 7.1.

Het water waarin de woonboten liggen, is het IJmeer. Eigenaar is de gemeente Amsterdam. De gronden (zowel onder de woonboten als de oever) worden niet verhuurd en zijn niet in erfpacht uitgegeven. De woonbootbewoners betalen onder meer precario, rioolrecht en rioolheffing. Rijkswaterstaat (RWS) is het bevoegd gezag met betrekking tot het waterkwantiteitsbeheer, het waterkwaliteitsbeheer en het waterstaatkundig beheer.

Ecologische en landschappelijke waarde

De Diemerzeedijk en het water vervullen 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. Bovendien vormen de Diemerzeedijk en de Westelijke Merwedekanaaldijk een onderdeel van de provinciale ecologische hoofdstructuur (EHS). In 2012 en 2013 zijn de aanwezige natuurwaarde van de EHS in het water verder versterkt door de aanleg van eilandjes (een ecologische verbindingszone). Voor een nadere beschrijving van de ecologische en landschappelijke waarden wordt verwezen naar paragraaf 7.5.

Wegen en bruggen

De woonboten liggen aan de Diemerzeedijk, gelegen tussen de Amsterdamsebrug en de Zeeburgerbrug (rijksweg A10). Over de Diemerzeedijk loopt een voetpad op de kruin van de dijk en onderaan de dijk ligt een weg. De autoweg is tweerichtingsverkeer en is ingericht als 30 km-zone. Per 1 oktober 2014 is hier betaald parkeren ingevoerd.

Bedrijven

Aan de zuidkant van de Diemerzeedijk zijn drie jachthavens en één watersportbedrijf aanwezig. Ten westen van de woonboten is een camping gelegen, Camping Zeeburg. De eigenaar van de camping wil de camping uitbreiden in oostelijke richting, door middel van het aanleggen van een nieuw eiland. Om dit planologisch mogelijk te maken, heeft de eigenaar in januari 2014 verzocht om het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan voor deze locatie. Het bestemmingsplan voor de camping wordt naar verwachting in het najaar van 2015 vastgesteld door de gemeenteraad.

2.2 Terugblik (beleid, verordeningen, gedoogbeschikkingen en aanpakvoorstellen)

De afgelopen decennia zijn er verschillende besluiten en aanpakvoorstellen geweest om te komen tot verplaatsing van de woonboten aan de Diemerzeedijk. In deze paragraaf wordt in chronologische volgorde een overzicht van verordeningen, beleid en aanpakvoorstellen gegeven.

De nu nog geldende protocollen en beleidsstukken worden behandeld in paragraaf 2.4 en hoofdstuk 5.

Gedooggrondes jaren '80 (gemeente Amsterdam)

Begin zeventiger jaren van de vorige eeuw lagen ongeveer 2.000 woonboten in Amsterdam. Een aanzienlijk deel daarvan nam ligplaats in zonder dat daarvoor de volgens de toen geldende gemeentelijke regelgeving een vergunning was verstrekt. Dit leidde in de jaren tachtig van de vorige eeuw tot ambtelijke saneringsplannen (gedooggrondes) waaronder in 1984 en 1989. Boten, die voor de genoemde data een ligplaats hadden ingenomen werden aangesloten op het waterleiding- en/of elektriciteitsnet. Deze boten kregen met deze gedooggrondes een legale status.

De woonboten die bij deze gedooggrondes geen ligplaatsvergunning kregen, moesten hun ligplaats verlaten en werden begeleid tot aan de Oranjesluizen. Veel woonboten namen vervolgens vlak buiten de sluizen ligplaats in, zoals aan de Diemerzeedijk.

Woonschepenverordening Noord-Holland 1981 (provincie) - landschapsverordening

De locatie aan de Diemerzeedijk viel onder de werking van de Woonschepenverordening Noord-Holland 1981. Het werkingsgebied van de verordening betrof de delen van de provincie welke niet van de werking van die verordening waren uitgesloten (art. 2 van de Woonschepenverordening) en waarvoor geen uitdrukkelijke regeling in een bestemmingsplan was opgenomen. Op de locatie aan de Diemerzeedijk gold geen bestemmingsplan, maar het Algemeen Uitbreidingsplan (het AUP) uit 1938. Het AUP kende geen gebruiks- of verbodsbepalingen en ook geen uitdrukkelijke regeling voor woonboten. Aangezien de gronden ook niet waren uitgesloten van de werking van de verordening, vielen de betreffende gronden, waar de woonboten liggen, onder het provinciaal gezag.

De woonschepenverordening beoogde de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden van het Noord-Hollandse landschap te beschermen. De provincie was van mening dat de woonboten aan de Diemerzeedijk afbreuk deden aan deze waarden. In afwachting van alternatieve ligplaatsen, heeft de provincie in 1994 en in 2001 een gedoogbeschikking voor deze woonboten afgegeven.

De woonschepenverordening is opgevolgd door de provinciale 'Landschapsverordening Noord-Holland 2005' en later door de 'Landschapsverordening Noord-Holland 2010'. De verordening werd van toepassing op het grondgebied van de provincie dat buiten de grenzen van de bebouwde kom viel.

De Diemerzeedijk valt binnen de bebouwde kom en daardoor niet onder de werking van de landschapsverordening. De bevoegdheid kwam daarmee bij de gemeente Amsterdam te liggen. De landschapsverordening van de provincie is overigens in september 2014 ingetrokken.

Havenatlas (1990, gemeente Amsterdam)

De gemeenteraad heeft op 10 januari 1990 de Havenatlas vastgesteld. Deze heeft betrekking heeft op de zuidelijke IJ-oever. De locatie aan de Diemerzeedijk viel hierbuiten, maar het beleid werd later ook richtinggevend voor o.a. de Diemerzeedijk.

In de Havenatlas is beleid neergelegd dat voorziet in een gedoogronde voor degenen, die op of voor 1 januari 1989 met een woonschip in het plangebied zonder ligplaatsvergunning een ligplaats hebben ingenomen. Deze schepen kunnen alsnog voor een ligplaatsvergunning in aanmerking komen. Het gebied, waarvoor de Havenatlas geldt, bestrijkt grofweg het gebied van de Houthavens tot het Amsterdam-Rijnkanaal. In de "Havenatlas" zijn algemene regels vastgesteld en gepubliceerd waarmee de raad aangeeft in welke gevallen het innemen van een ligplaats zonder vergunning zal worden toegestaan.

Voor de inrichting van ligplaatsen waren in de Havenatlas de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. goede bereikbaarheid (aansluiting op de openbare weg);
2. geen belemmering voor het varen. Schepen die een ligplaats moeten verlaten, zijn uitgesloten voor een ligplaats omsloten door vaste bruggen van 2,5 meter;
3. aansluiting op nutsvoorzieningen conform de voorwaarden die gelden voor normale huisaansluitingen;
4. het bewoonde schip telt mee in de ruimtelijke ordeningsplannen;
5. de schepen moeten via de wal bereikbaar blijven.

Grootstedelijk project Zeeburg / Nieuw Oost (november 1991, gemeente Amsterdam)

In verband met de plannen voor het ontwikkelen van IJburg besloot de gemeenteraad op 25 april 1990 om het Oostelijk Havengebied, Zeeburg/Nieuw Oost en de zuidelijke IJ-oever aan te wijzen als grootstedelijk project. Daardoor kwamen alle bevoegdheden tot 1 januari 1991 bij de centrale stad terecht. Na die datum zou worden bepaald of en, zo ja, welke bevoegdheden alsnog aan het stadsdeelbestuur zouden kunnen worden overgedragen. De termijn werd bij raadsbesluit van 26 juni 1991 verlengd tot 1 december 1991. Op 27 november 1991 heeft de gemeenteraad besloten om het beheer van de openbare ruimte (waaronder het water) bij het toenmalige stadsdeel Zeeburg te laten.

Hoewel het stadsdeel verantwoordelijk was voor het beheer van de openbare ruimte, was de provincie op grond van de 'Woonschepenverordening Noord-Holland 1981' nog steeds het bevoegd gezag voor het verlenen van ligplaatsvergunningen aan de Diemerzeedijk.

IJBURG

Op 20 maart 1997 start het land maken voor IJburg. De nieuwe wijk telt in eerste instantie vijf eilanden, waarvan de vorm wordt afgestemd op de contouren van het IJmeer en de mogelijkheden die de gevarieerde bodem biedt. Haveneiland, Steigereiland en de Rieteilanden worden aangelegd. Tegelijkertijd wordt de sterk vervuilde bodem aan de IJmeerzijde en de Diemerzeedijk, waar jarenlang chemisch afval is gestort, gesaneerd en ingericht tot het Diemerpark.

De eilanden krijgen ieder een eigen gezicht met een gevarieerd woningaanbod en verschillende woningdichtheden. De eilanden worden met elkaar, met de stad en met omringende snelwegen verbonden door een netwerk van wegen. De wijk IJburg zal zich onderscheiden door de binding met het omringende water en door de nadrukkelijk stedelijke structuur. Ook natuurwaarden en groen zijn onlosmakelijk met de ontwikkeling van IJburg verbonden.

Aanpakvoorstel woonboten ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal (1992, stadsdeel Zeeburg)

Toen de Diemerzeedijk in 1991 onder het beheer van stadsdeel Zeeburg kwam, zag dit zich geconfronteerd met zo'n 50 woonboten die zonder ligplaatsvergunning aan de Diemerzeedijk lagen en op andere plaatsen ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het stadsdeel besloot in 1992 om maatregelen te treffen voor de ontstane situatie en stelde het 'Aanpakvoorstel Woonboten ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal' vast. Dit voorstel is in overleg met Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap en Projectgroep Zeeburgereiland / Nieuw Oost ontwikkeld. In het aanpakvoorstel waren de volgende doelen geformuleerd:

- Voorkomen dat er schepen bijkomen door een afmeer- en ankerverbod uit te vaardigen voor het gehele gebied ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Het motief was het behoud van de infrastructuur (waterkeringen en waterlopen e.d.) en het voorkomen van schade aan dijken en walkanten. Ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk 1A-6E (en de Kom) geldt het afmeer- en ankerverbod niet.
- Het legaliseren van bestaande schepen, indien deze schepen voldoen aan de gestelde criteria van de Havenatlas. Indien zou blijken dat bestaande ligplaatsen niet geschikt waren, zouden de woonbootbewoners een ligplaats elders in het plangebied Zeeburgereiland / Nieuw Oost aangeboden krijgen.

Uit het verslag van de informatiebijeenkomst blijkt dat het verkrijgen van een gedoogstatus gelijk stond aan een definitieve ligplaats op een andere locatie.

Vanwege allerlei, nu niet meer te achterhalen, oorzaken heeft dit aanpakvoorstel niet geresulteerd in een definitieve oplossing voor de woonboten aan de Diemerzeedijk.

Meerverbod voor het gebied ten oosten van het Amsterdam – Rijnkanaal (1993, stadsdeel Zeeburg)

In navolging van het aanpakvoorstel heeft stadsdeel Zeeburg in 1993, op grond van de Algemeen Plaatselijke Verordening en de Verordening op de Stadsdeelraden, een meerverbod voor de Diemerzeedijk ingesteld dat nog steeds van kracht is. Het is verboden om hier met een woonschip of pleziervaartuig een ligplaats in te nemen of te hebben.

In het besluit wordt opgemerkt dat op een aantal plaatsen waar het meerverbod ging gelden, woon-schepen aanwezig waren. Voor de schepen die vóór 1 januari 1992 een ligplaats hadden ingenomen, geldt dat deze getolereerd zouden worden (opgemerkt wordt dat aan hen op termijn een definitieve ligplaats in het gebied zal worden aangeboden). Het meerverbod geldt niet voor de woonboten aan de Diemerzeedijk.

Bestuurlijke afspraken over woonschepenlocatie IJburg (1994, 1999, 2005, 2012, 2014, provincie, gemeente Amsterdam, stadsdeel)

Uit een gedoogbeschikking van de provincie uit 2001 is op te maken dat er in 1994 een akkoord zou zijn bereikt met de woonbootbewoners over de verplaatsing naar IJburg. In 1999, 2005, 2012 en 2014 zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt, welke voorzagen in het reserveren van ligplaatsen op IJburg voor het verplaatsen van de boten.

In 2005 is afgesproken dat op IJburg 19 geschikte ligplaatsen beschikbaar worden gesteld ten behoeve van het verplaatsen van o.a. de negen boten aan de Diemerzeedijk. De kosten van de verplaatsing zouden ten laste gelegd worden van de grondexploitatie van IJburg (Steigereiland). In 2012 is besloten deze claim te verlagen naar minimaal 5 en maximaal 12 ligplaatsen/waterkavels. In 2014 is deze claim verder verlaagd naar maximaal 5 ligplaatsen/waterkavels.

Tot op heden is de woonschepenhaven op IJburg niet gerealiseerd. Daarmee zijn er onvoldoende ligplaatsen op IJburg aanwezig voor het verplaatsen van de woonboten aan de Diemerzeedijk. Inmiddels heeft een aantal bewoners, in tegenstelling tot eerdere afspraken die hierover zijn gemaakt, te kennen gegeven niet naar IJburg verplaatst te willen worden.

Doordat de woonschepenhaven op IJburg nog niet gerealiseerd is, is er onderzocht of er andere ligplaatsen beschikbaar zijn. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het Uitvoeringsplan dat opgesteld is naar aanleiding van de 'Haalbaarheidsstudie woonboten Diemerzeedijk' en dat vervolgens aangepast is naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van januari 2014 (zie paragraaf 2.4).

Gedoogbeschikking (1994, 2001 en 2009 door provincie en stadsdeel)

In 1994 is voor de (toenmalige) negen woonboten aan de Diemerzeedijk een gedoogbeschikking op grond van de “Woonschepenverordening Noord-Holland 1981” afgegeven door de provincie Noord-Holland. In deze gedoogbeschikking wordt De Kom (Zeeburgereiland) als alternatieve locatie genoemd. Vervolgens is IJburg in beeld gekomen als alternatieve ligplaats voor de woonboten. Deze gedoogbeschikking is in 2001 verlengd.

De provincie zag geen mogelijkheid om voor de woonboten een ligplaatsvergunning af te geven voor de locatie aan de Diemerzeedijk, omdat:

1. de woonboten afbreuk doen aan de historische en landschappelijke waarde van de dijk en de aanwezige rietbeplanting;
2. de beleving van het landschap op ontoelaatbare wijze aangetast wordt;
3. door de aanwezigheid van de woonboten de ecologische en natuurwaarden, waaronder het gebruik van paaigrond voor vissen en de voedselvoorziening van vogels, niet tot hun recht komen.

De provincie was, op grond van deze argumenten, van mening dat de Diemerzeedijk niet geschikt was als ligplaats voor woonboten. De woonboten moesten verplaatst worden. De boten konden blijven liggen totdat er een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied opgesteld zou worden of als naar oordeel van het bevoegd gezag aanvaardbare ligplaatsen (waarmee bedoeld werd op de woonschepenhaven op IJburg²) aanwezig waren. Om de hiervoor genoemde redenen is in 1994 aan de woonbootbewoners geen provinciale ontheffing verleend, maar een tijdelijke gedoogbeschikking voor maximaal 5 jaar onder de volgende voorwaarden:

1. het woonschip mag niet worden vervangen door een ander schip;
2. het woonschip mag niet worden verhoogd dan wel in de lengte of breedte worden uitgebreid;
3. het uiterlijk van het woonschip moet er verzorgd uitzien en de kleur van het schip mag niet uit de toon vallen in de omgeving;
4. verandering van gebruiker en/of bewoner is alleen geoorloofd indien hiervoor vooraf schriftelijk toestemming is verleend;
5. handelen in strijd met de beschikking heeft tot gevolg dat de beschikking wordt ingetrokken;
6. de beschikking geldt alleen voor de huidige bewoners;
7. de beschikking geldt uitsluitend met betrekking tot het bestaande woonschip op de bestaande (lig-) plaats.

In 2001 heeft de provincie op verzoek van het stadsdeel Zeeburg de gedoogbeschikking verlengd, omdat de woonschepenhaven op IJburg nog niet gereed was. In 2005 is de “Woonschepenverordening 1981” van de provincie ingetrokken, waarmee de bevoegdheid bij de gemeente Amsterdam is komen te liggen. Per 1 januari 2008 zijn de bevoegdheden overgedragen aan stadsdeel Zeeburg. Het toetsingskader van de gemeente Amsterdam inclusief alle stadsdelen voor ligplaatsvergunningen was de Verordening op de Haven en Binnenwater (VHB), die in 2010 is vervangen door de Verordening op het binnenwater (VOB).

In november 2009 heeft stadsdeel Zeeburg besloten om de aanwezigheid van de woonboten onder dezelfde voorwaarden, die door de provincie zijn gesteld, te gedogen. Het innemen van een ligplaats zonder vergunning, wat op grond van artikel VOB verboden is, werd met deze gedoogbeschikkingen gedoogd. Het bezwaar en beroep dat de bewoners instelden tegen deze gedoogbeschikkingen, heeft niet tot een ander besluit geleid.

² Uit de gedoogbeschikkingen uit 2001 blijkt dat de provincie, het Hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat, stadsdeel Zeeburg en de betrokken bewoners van de woonboten in 1994 tot een akkoord waren gekomen: de (negen) woonboten zouden worden opgenomen in een nieuw aan te leggen woonbotenlocatie op IJburg.

Net als de provincie vinden wij dat de Diemerzeedijk niet geschikt is voor woonboten en dat de woonboten die daar nu liggen naar elders verplaatst moeten worden. Daarom zullen ook wij geen ligplaatsvergunning afgeven, maar, net als de provincie heeft gedaan, uw woonboot tijdelijk gedogen. De voorwaarden die daarbij gelden zijn vergelijkbaar met de voorwaarden die de provincie stelde. Onze gedoogbeschikking treft u als bijlage bij deze brief aan.

Dit betekent dat uw boot aan de Diemerzeedijk mag blijven liggen totdat er een (nieuw) bestemmingsplan voor dit gebied is. Dat nieuwe bestemmingsplan moet uiterlijk 1 juli 2013 worden vastgesteld. Als er voor die tijd een andere ligplaats voor uw boot gevonden is, dan mag uw boot niet langer aan de Diemerzeedijk blijven liggen. U krijgt dan enkele maanden de tijd om uw boot naar de nieuwe ligplaats te brengen.

Tekst fragment uit gedoogbeschikking uit 2009

Met het samenvoegen van de voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost-Watergraafsmeer per 1 mei 2010, werd stadsdeel Oost het bevoegd orgaan om voor dit gebied vergunningen op grond van de Vob te verlenen.

Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB, 1995/2006, gemeente Amsterdam)

Op 15 juli 1995 is de VHB vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De VHB gold voor de gehele stad en vormde het raamwerk waarbinnen stadsdelen hun eigen beleid konden invullen. Met betrekking tot woonboten lagen en liggen de meeste bevoegdheden bij de stadsdelen. Op grond van de VHB kon een vergunning of ontheffing worden geweigerd vanwege strijd met het bestemmingsplan, alsmede in het belang van welstand, ordening, veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart.

Deze verordening is in 2006 geactualiseerd. De verordening is in 2010 opgevolgd door de 'Verordening op het binnenwater 2010'. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2.

Pas met het vervallen van de 'Woonschepenverordening Noord-Holland 1981' in 2005 was de gemeente Amsterdam (en vanaf 2008 stadsdeel Zeeburg) bevoegd om op grond van de VHB ligplaatsvergunningen te verlenen. De gemeente Amsterdam (het stadsdeel) heeft geen ligplaatsvergunningen afgegeven, omdat de aanwezigheid van de woonboten in strijd waren (en zijn) met de milieuwaarden die in het gebied werden en worden nagestreefd. De woonboten lagen toen in een nog te ontwikkelen provinciale ecologische verbindingszone. Inmiddels komt de ecologische verbindingszone tot ontwikkeling. Voor meer informatie over de ontwikkeling van de ecologie in dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 7.5.

De gedoogbeschikkingen die de bewoners aan de Diemerzeedijk van de provincie hadden gehad, werden vanwege strijdigheid met de VHB in 2009 voortgezet door stadsdeel Zeeburg.

Wonen op Zeeburgs water (1996, stadsdeel Zeeburg)

De deelraad van stadsdeel Zeeburg heeft op 22 oktober 1996 de beleidsnota 'Wonen op Zeeburgs water' vastgesteld. Deze nota had tot doel om het wonen op water en het wonen op land zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen. Daarbij wordt duidelijk gemaakt wat wel en wat niet mag met betrekking tot het wonen op het water. Deze nota is gebaseerd op het beleid van de Centrale Stad. In de nota is per locatie aangegeven wat wel en wat niet mag.

Om in aanmerking te komen voor een vergunning is in de nota een aantal eisen opgesteld waaraan een woonboot moet voldoen. De maximale maten (lengte, breedte, hoogte en diepgang) zijn afhankelijk van de categorie woonboot. Er zijn drie soorten woonboten gedefinieerd: woonschepen, woonvaartuigen en woonarken. Woonschepen met een ligplaatsvergunning worden opgenomen in een bestemmingsplan.

Ten aanzien van het milieu zijn eisen gesteld met betrekking tot het gebruik van brandstoffen en het lozen van afval. Met betrekking tot veiligheid worden eisen gesteld ten aanzien van de bereikbaarheid van de woonboot en de onderlinge afstand tussen woonboten.

Naast de eisen waaraan een woonboot moet voldoen, worden ook eisen gesteld aan de locatie (de ligplaats). Daarbij wordt getoetst op de volgende aspecten:

- doorstroomprofiel, golfslag en windhinder;
- geluidshinder (auto- of treinverkeer);

- soort oever en de kosten voor het treffen van voorzieningen. Een locatie die bestemd is voor recreatie of als ecologisch gebied is onwenselijk als woonbotenlocatie. Ook industriegebieden zijn ongeschikt als ligplaats.

Op grond van deze criteria is er een aantal locaties aangewezen waar woonboten liggen, maar daar niet kunnen blijven liggen. Op het moment dat er andere locaties voor deze woonboten beschikbaar zijn, zouden de woonboten conform dit beleid verplaatst worden. Geschikte ligplaatsen worden opgenomen in bestemmingsplannen.

Voor woonboten die (nog) niet voldoen aan het beleid wordt een overgangsregeling opgesteld, met inachtneming van de rechten die de bewoners van de boten al hebben verworven. De overgangsregeling wordt vorm gegeven met het vergunningenbeleid; er wordt een vergunning voor bepaalde tijd afgegeven totdat er een andere locatie beschikbaar is.

De negen boten aan de Diemerzeedijk worden in het woonbotenbeleid uit 1996 als 'op te heffen' ligplaatsen aangemerkt, op grond van het argument dat rond de bruggen die het Zeeburgereiland ontsluiten (o.a. de Amsterdamse brug) een geluidzone geldt. Binnen deze zone kunnen geen woonboten worden toegelaten vanwege de hoge geluidsnormen die het verkeer op de bruggen veroorzaakt. Aanvullend konden de boten niet blijven liggen in verband met de toekomstige ecologische ontwikkelingen in dit gebied.

Het beleid uit 1996 is de basis geweest voor het woonschepenbeleid uit 2003.

Nota van Uitgangspunten Nieuwe Diep (1999, stadsdeel Zeeburg) en notitie 'Verplaatsen of verwijderen van woonboten uit het Nieuwe Diep (2002, stadsdeel Zeeburg)

De woonboten aan de Diemerzeedijk lagen net buiten het werkgebied van de Nota van Uitgangspunten Nieuwe Diep (de locatie aan de Diemerzeedijk was toen aangewezen als grootstedelijk gebied). Desondanks werden de boten aan de Diemerzeedijk als 'knelpunt' benoemd in deze nota. De woonboten pasten niet in het woonbotenbeleid, zoals geformuleerd in de 'Wonen op Zeeburgs water'. Dit mede in verband met de geleidelijke en natuurlijk verontdieping van de Zeeburgerbaai, welke niet kan plaats vinden als de boten hier blijven liggen. Behoud van de ligplaatsen aan de Diemerzeedijk zou betekenen dat er geregeld gebaggerd moet worden, zodat de boten voor onderhoud naar de werf kunnen. Baggeren werd geacht in strijd te zijn met de ecologische doelstelling. Uitgangspunt was dat de woonboten verplaatst zouden worden naar IJburg; projectbureau IJburg reserveerde op IJburg ligplaatsen voor deze boten.

In navolging van de nota van uitgangspunten is de notitie 'Verplaatsen of verwijderen van woonboten uit het Nieuwe Diep (2002)' opgesteld. Deze notitie had tot doel een overzicht te geven van de stand van zaken en het in kaart brengen waarover nog (bestuurlijke) besluitvorming over plaats moest vinden. Over de boten aan de Diemerzeedijk wordt opgemerkt dat in 1994 al afgesproken is dat de boten verplaatst zouden worden naar IJburg. Dit was een afspraak tussen toen nog de provincie Noord-Holland en stadsdeel Zeeburg. Deze afspraak blijft gehandhaafd.

Woonbotenbeleid Zeeburg 2003 (stadsdeel Zeeburg)

Op 24 juni 2003 heeft de deelraad van stadsdeel Zeeburg het 'Woonbotenbeleid Zeeburg 2003' vastgesteld. Met dit beleid wordt voldaan aan de VHB en het Waterplan Amsterdam. Het eerder opgestelde beleid uit 1996 (Wonen op Zeeburgs water) vormde in belangrijke mate de basis voor het vaststellen van dit nieuwe beleid. Ook deze nota heeft tot doel om woonboten met ligplaatsvergunningen op te nemen in bestemmingsplannen. Woonboten die niet voor een ligplaatsvergunning in aanmerking komen, worden verzocht het stadsdeel te verlaten. Het stadsdeel zal, indien nodig, dwangmiddelen (dwangsom, bestuursdwang) inzetten.

In 2003 waren nog niet alle boten met een ligplaatsvergunning in een bestemmingsplan opgenomen. Alle boten met een ligplaatsvergunning, die in de toekomst in een bestemmingsplan opgenomen moesten worden, zijn in een ligplaatsenkaart opgenomen. De kaart is maatgevend voor vergunningverstrekking bij vervanging en verbouwing en in het geval dat er geen rechtsgeldig bestemmingsplan aanwezig is om op terug te vallen. De ligplaatsenkaart vormt ook het startpunt bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen. Woonboten die niet voor een ligplaatsvergunning in aanmerking komen, moeten verplaatst worden.

De woonboten aan de Diemerzeedijk hadden in 2003 geen ligplaatsvergunning. De boten zijn daarom niet opgenomen op de ligplaatsenkaart. Op grond van het woonbotenbeleid uit 2003 lagen de boten aan de Diemerzeedijk daar ongewenst. De boten moesten worden verplaatst.

Landschapsverordening Noord-Holland 2005 en beleidsnotitie Opschriften, afbeeldingen en woonschepen (provincie).

In 2005 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland zowel de landschapsverordening als de beleidsnotitie vastgesteld. Voor woonschepen is toen een nieuwe beleidslijn vastgesteld, namelijk dat de bescherming van landschappelijke waarden met betrekking tot woonschepen wordt beperkt tot het landelijk gebied. Ook het toepassingsgebied van de landschapsverordening is beperkt tot het landelijk gebied.

De locatie aan de Diemerzeedijk wordt niet aangemerkt als landelijk gebied. De bepalingen uit de verordening die betrekking hebben op het verlenen van ontheffingen, hebben daarom sinds 2005 geen betrekking meer op de woonboten aan de Diemerzeedijk.

Beverprotocol (2006, gemeente Amsterdam)

Met het Bever-protocol (Besluitvorming rond en de eventuele Verplaatsing van woonboten) zijn processtappen vastgesteld voor het verplaatsen en het eventueel opheffen van woonbootlocaties. De regels zijn vooral geschreven op basis van ervaringen met 'groepsverplaatsingen'. De stappen en acties gelden bijna allemaal ook voor een individuele verplaatsing. Waar dat aan de orde is, worden eventueel afwijkende acties voor een individuele verplaatsing benoemd. In principe geldt het Beverprotocol *alleen* voor woonboten met een ligplaatsvergunning. Het Beverprotocol is daarom niet van toepassing op de boten aan de Diemerzeedijk.

2.3 Gedane toezeggingen en gemaakte afspraken met woonbootbewoners

In de loop der tijd heeft er veel communicatie plaats gevonden tussen de provincie Noord-Holland, de gemeente Amsterdam / het stadsdeel en de bewoners van de verschillende woonboten aan de Diemerzeedijk. In bijlage 1 is per ligplaats een overzicht opgenomen van de belangrijkste toezeggingen en gemaakte afspraken. Uit dit overzicht blijkt ook of en wanneer boten zijn vervangen of verkocht.

2.4 Haalbaarheidsstudie, uitvoeringsplan en verplaatsingsprotocol

Recent is een aantal stukken opgesteld, die van toepassing zijn op de woonboten aan de Diemerzeedijk. Op 5 februari 2013 is door de voormalige deelraad van stadsdeel Oost de Haalbaarheidsstudie woonboten Diemerzeedijk opgesteld. De deelraad heeft hiermee opdracht gegeven aan het Dagelijks Bestuur om een einde te maken aan de gedoogsituatie aan de Diemerzeedijk. Deze opdracht is uitgewerkt in een uitvoeringsplan. De verplaatsing zal conform het verplaatsingsprotocol uit 2012 plaatsvinden.

Verplaatsingsprotocol (2012)

Op 15 mei 2012 heeft het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost in het kader van het plan van aanpak Amsteloevers besloten een verplaatsingsprotocol voor te bereiden naar model van het verplaatsingsprotocol van voormalige stadsdeel Zeeburg. Dit protocol geldt voor heel stadsdeel Oost.

Dit document beschrijft de procedure die door stadsdeel Oost wordt gevolgd bij het verplaatsen van woonboten. Daarbij dient wel een onderscheid te worden gemaakt in de juridische status van de woonboot in kwestie. Het protocol geldt voor vergunde woonboten. Voor gedoogde woonboten, woonboten zonder ligplaatsvergunning die door het stadsdeel worden verplaatst, gelden de financiële aspecten uit het verplaatsingsprotocol niet.

Het protocol omschrijft verder de rechten en plichten van zowel het stadsdeel als de woonbooteigenaar. Het verplaatsingsprotocol vormt de grondslag voor het afsluiten van een verplaatsingsovereenkomst. Indien de boten aan de Diemerzeedijk verplaatst worden, wordt dit aan de hand van het verplaatsingsprotocol gedaan.

Haalbaarheidsstudie woonboten Diemerzeedijk (2013)

Op 5 februari 2013 heeft de voormalige deelraad van stadsdeel Oost de 'Haalbaarheidsstudie woonboten Diemerzeedijk' vastgesteld. De conclusie van de haalbaarheidsstudie was dat zowel technisch (waterdiepte, toegang etc.), als financieel (kosten vaargeul), als stedenbouwkundig (structuurvisie, buitenwaterplan), als juridisch planologisch (met name geluidproblematiek) gezien het laten liggen op de huidige locatie niet haalbaar is. Daarnaast is het (beleids-)uitgangspunt altijd geweest dat de woonboten verplaatst zouden worden in verband met de ecologische ontwikkelingen aan de Diemerzeedijk en in het Nieuwe Diep.

De deelraad heeft het Dagelijks Bestuur in 2013 opgedragen de verplaatsing van de boten ter hand te nemen, waarbij de bewoners van de gedoogde woonboten een bestaande ligplaats of waterkavel in stadsdeel Oost kregen aangeboden. Hieronder waren vijf waterkavels voor waterwoningen in Waterbuurt Oost.

Uitvoeringsplan woonboten Diemerzeedijk (2013 – 2015)

Het Dagelijks Bestuur is, conform het 'Uitvoeringsplan woonboten Diemerzeedijk 2013', gestart met het aanbieden van alternatieve locaties. Dit heeft er toe geleid dat in 2013 voor twee woonboten tijdelijk een 'wissellocatie' is gevonden in afwachting van definitieve ligplaatsen. In juni 2015 is een (andere) woonboot verplaatst naar een definitieve alternatieve ligplaats.

Het uitvoeringsplan is in 2015 geactualiseerd en aangepast (zie bijlage 19). Het 'Uitvoeringsplan woonboten Diemerzeedijk' is met het besluit van het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost in december 2015 geactualiseerd. In het uitvoeringsplan worden de stappen aangegeven die genomen moeten worden om de Diemerzeedijk leeg op te kunnen leveren. Het gaat hierbij onder andere om het aanbieden van alternatieve ligplaatsen en, indien hier geen gebruik van wordt gemaakt, om handhaving.

3 Belangen

In het kader van een zorgvuldige afweging is onderzocht welke belangen een rol spelen. Het gaat dan niet om algemene belangen die meespelen bij een goed woon- en leefklimaat, zoals geluid, verkeer, externe veiligheid, water, ecologie, luchtkwaliteit en dergelijke, maar juist om de belangen van de verschillende betrokken partijen: eigenaren/gebruikers van de woonboten, de bedrijven in de naaste omgeving, rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland, het hoogheemraadschap en de gemeente Amsterdam. In de voorbereidingsnotitie zijn deze belangen per scenario benoemd. Dit hoofdstuk richt zich op de belangenafweging van het niet bestemmen van de ligplaatsen aan de Diemerzeedijk.

3.1 Belangen betrokkenen

Omdat het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost op 2 juli 2015 heeft besloten om scenario 3 (het niet bestemmen van ligplaatsen aan de Diemerzeedijk) uit te werken in een nieuw te nemen planologisch besluit, vindt in dit hoofdstuk de belangenafweging van dit scenario plaats.

1. *Bewoners*

De bewoners van de woonboten zijn de gebruikers van de ligplaatsen. Het belang van de bewoners bestaat eruit dat ze zekerheid krijgen over het al dan niet kunnen blijven liggen van de boten aan de Diemerzeedijk en over de vraag of een opvolgende eigenaar de ligplaats kan blijven gebruiken. Voor de bewoners is het ook van belang zekerheid te hebben over de prijs die betaald moet worden voor het gebruik van een ligplaats (precario, huur of erfpacht canon) en of het recht op het gebruik van de ligplaats verkocht kan worden.

De rechten van de woonbootbewoners bestonden tot het inwerking treden van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' uit het eigendomsrecht op hun woonboot (die ze konden verkopen en een bepaalde waarde vertegenwoordigt) en een bijbehorende gedoogbeschikking op grond van de Vob voor de huidige locatie aan de Diemerzeedijk. De woonboot kon met instemming van de gemeente verkocht worden aan derden. De gedoogbeschikking was geen ligplaatsvergunning en gaf geen recht om op deze plek definitief een ligplaats in te nemen. Indirect bood de gedoogbeschikking recht op een alternatieve ligplaats, inclusief vergunning op grond van de Vob. Dit stond weliswaar niet in de gedoogbeschikking zelf, maar volgt uit het Aanpakvoorstel woonboten ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal uit 1992.

De bewoners hebben privaatrechtelijk geen rechten verworven op deze plek, zoals een eigendoms-, huur- of gebruiksrecht of een andere privaatrechtelijke toestemming voor het innemen van een ligplaats en het in gebruik nemen van de oever.

Bewoners betalen diverse belastingen zoals precario, rioolrecht en rioolheffing. In februari 2011 heeft de Raad van State uitspraak gedaan dat het hebben van een ligplaatsvergunning geen voorwaarde is voor het heffen van deze belastingen. Dat betekent dat belasting geheven mag worden.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor woonbootbewoners

- Binnen een periode van 10 jaar na inwerkingtreding van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' zijn de ligplaatsen aan de Diemerzeedijk niet meer in gebruik.
- De huidige woonbooteigenaar-bewoners krijgen een alternatieve ligplaats of waterkavel aangeboden. Aangezien het hier nieuwe ligplaatsen betreft, zullen deze volgens het gemeentebestuur worden uitgegeven in erfpacht. Ze betalen nu precario en gaan dan erfpachtcanon betalen (jaarlijks of voor een bepaald tijdvak afgekocht). De erfpachtcanon is aftrekbaar van de belasting.
- De alternatieve ligplaatsen, die worden aangeboden, worden uitgegeven in erfpacht. De (voormalige) bewoners van de Diemerzeedijk worden hierin tegemoet gekomen door de kosten van erfpacht met een maximum van 50% van de grondwaarde voor het eerste erfpacht-tijdvak van 50 jaar te compenseren. Er geldt geen anti-speculatiebeding.
- Bewoners dienen een ligplaatsvergunning aan te vragen en mogelijk ook een omgevingsvergunning. Hiervoor gelden de gebruikelijke toetsingscriteria en zijn leges verschuldigd.

- Er is zekerheid over de locatie van de woonboot en de mogelijkheid om de boot met ligplaats door te verkopen zonder toestemming van de gemeente (zoals dat in de gedoogverklaring was vastgelegd).
- De vermogenspositie van de woonbootbewoners wijzigt. Op dit moment hebben zij geen verhandelbare privaatrechtelijke rechten ten aanzien van de ligplaats, alleen ten aanzien van de woonboot. Omdat de gedoogbeschikking recht geeft op een ligplaats met ligplaatsvergunning op een alternatieve locatie, is de waarde van dit recht op dit moment verdisconteerd in de waarde van de woonboot. Een ligplaats die in erfpacht is uitgegeven, heeft een eigen waarde en kan verhandeld worden, net als de woonboot.
- De twee reeds verplaatste boten naar een wissellocatie keren *niet* terug naar de Diemerzeedijk.
- Indien de woonbootbewoners geen gebruik maken van het aanbod van alternatieve ligplaatsen en hun woonboot niet verplaatsen, wordt er een handhavingstraject ingezet om te kunnen voldoen aan de bestemmingsplantermijn van 10 jaar.

2. *Bedrijven*

De bedrijven aan de Diemerzeedijk zijn legale bedrijven die in het voorgaande bestemmingsplan (Het Nieuwe Diep uit 2003) ook bestemd waren. Daarmee hebben de bedrijven gebruiks- en bouwrechten. Het belang van deze bedrijven is dat hun bedrijfsvoering (de gebruiks- en bouwrechten) niet belemmerd wordt door de aanwezigheid van de woonboten.

Camping Zeeburg wil uitbreiden door een eiland aan te leggen nabij de woonboten en de rieteilandjes, die in 2012 zijn aangelegd in het IJmeer ter bevordering van de Ecologische Verbindingszone (EVZ). Stadsdeel Oost heeft (voorafgaand aan het besluit van het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost op 2 juli 2015) als randvoorwaarde bij de uitwerking van die plannen meegegeven, dat rekening moet worden gehouden met zowel het vertrek als met de blijvende aanwezigheid van de woonboten. In het onlangs vastgestelde bestemmingsplan voor de uitbreiding van de camping is deze mogelijkheid geborgd.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor bedrijven

Afhankelijk van de wijze van bedrijfsvoering, zouden de bedrijven aan de Diemerzeedijk belemmeringen kunnen ervaren in hun bedrijfsvoering door de aanwezigheid van de woonboten (zie ook paragraaf 6.1). Met het niet bestemmen van de woonboten aan de Diemerzeedijk, verdwijnt een potentiële belemmering voor hun bedrijfsvoering.

3. *Rijkswaterstaat*

Op grond van de Waterwet en de daaronder vallende besluiten en regelingen is Rijkswaterstaat (RWS) in het IJmeer het bevoegd gezag met betrekking tot waterkwantiteitsbeheer, waterkwaliteitsbeheer en waterstaatkundig beheer. Alle handelingen door derden die betrekking hebben op deze drie beheertaken (belangen) zijn vergunning-, dan wel meldingsplichtig. RWS is ook het bevoegd gezag voor de Ontgrondingenwet: indien er gebaggerd moet worden is een vergunning van RWS nodig.

Indien de woonboten langs de Diemerzeedijk (voorlopig) blijven liggen, stelt RWS de volgende voorwaarden:

- a. Er wordt een afweging gemaakt of afmeren langs de Diemerzeedijk uit hoofde van het waterstaatwerk dan wel het waterstaatkundig beheer toegestaan kan worden. Indien er geen belemmeringen zijn, verleent RWS ontheffing voor het afmeren aan de Diemerzeedijk.
- b. De gemeente dient het afvalwater in te zamelen: de woonboten moeten uiterlijk voor 2018 op de riolering aangesloten worden ten einde de waterkwaliteit te verbeteren. Door RWS en Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is voor woonboten in Amsterdam en omgeving hiervoor project SchoonSchip opgezet (zie ook paragraaf 5.1.3). Woonbootbewoners kunnen via dit project subsidie krijgen voor het aansluiten op de riolering.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor RWS

Met het verplaatsen van de woonboten treedt een verbetering op van de waterkwaliteit ter plaatse. Voor de ligplaatsen die in 2017 nog in gebruik zijn, vraagt de gemeente een ontheffing van het aansluiten op de riolering aan bij de provincie en RWS op grond van artikel 10.33 Wet Milieubeheer.

4. *Provincie Noord – Holland*

De provincie heeft tot doel de provinciale belangen te beschermen. Daartoe heeft de provincie de Provinciale ruimtelijke verordening (Prv) vastgesteld, waarin voorgeschreven wordt waaraan bestem-

mingsplannen, beheersverordeningen en de uitgebreide procedures van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) 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 invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De Diemerzeedijk vormt een onderdeel van de provinciale ecologische verbindingszone. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 7.5. In artikel 19 van de Prv heeft de provincie regels opgesteld voor de ecologische verbindingszone. Voorgeschreven wordt dat:

1. een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;
2. een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten.

De provincie behartigt daarmee de belangen van de ecologische verbindingszone. De provincie is bij het bestemmingsplantraject een verplichte (wettelijke) overlegpartner. De provincie toetst het nieuw op te stellen bestemmingsplan aan de Prv. Indien de provincie van mening is dat de provinciale belangen onvoldoende gewaarborgd worden met het nieuwe bestemmingsplan, dan kan ze een zienswijze en (mogelijk) beroep indienen. Ook is er een mogelijkheid dat de provincie een reactieve aanwijzing geeft waar de gemeente Amsterdam gevolg aan dient te geven.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor provincie Noord-Holland

Zolang de ligplaatsen aan de Diemerzeedijk in gebruik zijn, wordt de optimale ontwikkeling van de EHS / EVZ belemmerd. Met het weg bestemmen zijn de boten uiterlijk in 2023 verplaatst. Op korte termijn worden geen maatregelen getroffen om de negatieve effecten op de EHS en EVZ te beperken (zie ook paragraaf 7.5). Nadat het gebruik van de ligplaatsen gestaakt is, krijgt de EHS/EVZ de kans om optimaal te ontwikkelen.

5. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

De Diemerzeedijk is een primaire waterkering, die in beheer is bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Binnen de beschermingszones van de waterkering (vastgelegd in de legger) hanteert AGV verboden en regels om de waterkering te beschermen. Deze verboden en regels zijn vastgelegd in de Keur, vrijstellingen Keur en de beleidsregels Keur. De Keur is de Verordening van het Hoogheemraadschap.

AGV en RWS werken samen in het project SchoonSchip (zie ook paragraaf 5.1.3). In paragraaf 7.1 wordt nader ingegaan op de vraag of dit bestemmingsplan voldoet aan de hiervoor genoemde verboden en regels van AGV.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor AGV

Met het verplaatsen van de woonboten treedt er een verbetering op van de waterkwaliteit ter plaatse. Voor de ligplaatsen die in 2017 nog in gebruik zijn, vraagt de gemeente een ontheffing van het aansluiten op de riolering aan bij de provincie en RWS op grond van artikel 10.33 Wet Milieubeheer.

De verplaatsing van de boten voldoet aan de regelgeving uit de Keur AGV 2011.

6. Gemeente Amsterdam - stadsdeel Oost

De gemeenteraad van Amsterdam is het bevoegd gezag voor het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan. Een bestemmingsplan moet voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Gemeente Amsterdam is eigenaar van de grond waarop de woonboten liggen. Nieuwe ligplaatsen worden uitgegeven in erfpacht.

Het stadsdeel is de beheerder van de EVZ. En in die rol verantwoordelijk voor de ontwikkeling en beheer van de rietvegetaties die van belang zijn voor het functioneren van de EVZ. Het beheer richt zich maximaal op de gestelde natuurdoelen. De gemeente heeft daarmee een belang bij het optimaal functioneren van de EVZ.

Consequenties nieuwe bestemmingsplan (weg bestemmen) voor gemeente – stadsdeel

- De alternatieve ligplaatsen, welke worden aangeboden, worden uitgegeven in erfpacht. De (voormalige) bewoners van de Diemerzeedijk worden hierin tegemoet gekomen door de kosten van erfpacht met een maximum van 50% van de grondwaarde voor het eerste erfpachttijdvak van 50 jaar te compenseren.
- Indien de woonbootbewoners geen gebruik maken van het aanbod van alternatieve ligplaatsen en hun woonboot niet verplaatsen, wordt er een handhavingstraject ingezet om te kunnen voldoen aan de bestemmingsplantermijn van 10 jaar.

3.2 Belangenafweging

Bij de keuze of er ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd kunnen worden, wordt getoetst aan de criteria van een goede ruimtelijke ordening. Deze criteria zijn opgesteld om een goed woon- en leefklimaat te kunnen garanderen voor alle bewoners van de gemeente Amsterdam. Daar vallen ook de woonbootbewoners onder.

Het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost heeft op 2 juli 2015 besloten dat de woonbootbewoners niet aan de Diemerzeedijk kunnen blijven wonen. Gekozen is om de gronden waar de woonboten zijn gelegen te bestemmen als 'water', zonder nadere aanduiding. De rechtszekerheid vereist in het algemeen dat bestaand legaal gebruik overeenkomstig de bestaande situatie wordt bestemd.

De woonboten aan de Diemerzeedijk hebben illegaal ligplaats ingenomen aan de Diemerzeedijk. Deze situatie is lange tijd gedoogd door zowel de provincie als de gemeente. Met het opstellen van een bestemmingsplan dient afgewogen te worden of de situatie gelegaliseerd kan worden. Daarbij speelt het criteria 'goede ruimtelijke ordening' (en daarmee een 'goed woon- en leefklimaat') een doorslaggevende rol.

De woonboten zijn niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Een optimale ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingszone wordt verhinderd als de boten aan de Diemerzeedijk blijven liggen. Mogelijk wordt het voortbestaan van de bestaande bedrijven aan de Diemerzeedijk en camping Zeeburg beperkt. Ter plaatse van de woonboten kan bovendien geen goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden, vanwege het wegverkeerslawaai.

De belangen van een goed woon- en leefklimaat, de ecologie en de belangen van omliggende bedrijven wegen zwaarder dan de belangen van de woonbootbewoners om te blijven wonen aan de Diemerzeedijk. Daar komt bij dat met het niet bestemmen van de ligplaatsen de bewoners ook een voordeel genieten. De bewoners krijgen alternatieve ligplaatsen aangeboden die voldoet aan de criteria van een goede ruimtelijke ordening. Een alternatieve ligplaats die zekerheid biedt naar de toekomst, doordat deze nieuwe ligplaats in erfpacht wordt uitgegeven. Daarmee krijgen de bewoners verhandelbare privaatrechtelijke rechten ten aanzien van de ligplaats.

Dat er ook concreet zicht is op verplaatsing van de woonboten naar een geschikte alternatieve locatie is beschreven in hoofdstuk 9.

4 Juridische status woonboten

4.1 Bouwwerken – Woningwet

Uit verschillende jurisprudentie van de afgelopen jaren is gebleken dat woonboten bouwwerken zijn.

Op 16 april 2014 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (de Afdeling) uitspraak gedaan in een zaak waarbij stadsdeel Centrum partij was (uitspraak 201306684/1/A1). Bij de vraag of een woonboot als bouwwerk is te kwalificeren, zijn de volgende aspecten van belang:

- de wijze waarop het object met de grond is verbonden;
- de aard en hoedanigheid van het object;
- alsmede het gebruik dat ervan wordt gemaakt.

Volgens de uitspraak is doorslaggevend dat de woonboot bedoeld is om ter plaatse als woning te functioneren. Dit laatste blijkt in de casus ook uit het feit dat de woonboot niet zelfstandig kan varen en sinds 1954 vrijwel onafgebroken op dezelfde plaats ligt.

Op 26 november 2014 heeft de Afdeling onder verwijzing naar de uitspraak van 16 april 2014 (uitspraak 201306684/1/A1) overwogen dat bij de beantwoording van de vraag of een restaurantboot een bouwwerk is, niet doorslaggevend is hoe die verbondenheid fysiek is vormgegeven, maar dat de restaurantboot is bedoeld om ter plaatse als restaurant te functioneren (uitspraak 201400518/1/R4). De omstandigheden dat de restaurantboot zelfstandig kan varen en mogelijk meerdere keren per jaar op een andere locatie ligt, maken dit niet anders. Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de voorziene restaurantboot een bouwwerk is, waarvoor derhalve een omgevingsvergunning zal moeten worden aangevraagd.

De Afdeling heeft eerder overwogen (uitspraak van 17 juli 2013 in zaak nr. 201300743/1/A1), dat voor de uitleg van het begrip bouwwerk ook bij toepassing van de Wabo aansluiting kan worden gezocht bij de modelbouwverordening die een bruikbare omschrijving van het begrip bouwwerk omvat. Deze luidt: *"elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren"*.

Een woonboot is conform artikel 3:3 van het Burgerlijk wetboek een roerende zaak. Daarmee vallen woonboten niet onder de Huisvestingsverordening, aangezien deze uitsluitend toepasbaar is op onroerende zaken. Dat een woonboot een roerende zaak is, is *niet* bepalend voor de vraag of een woonboot aangemerkt dient te worden als bouwwerk in de zin van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo.

De Afdeling heeft in de hiervoor genoemde zaken bepaald dat woonboten zijn aan te merken als een bouwwerk.

Gedoogkader woonboten

Door de uitspraak van 16 april 2014 (uitspraak 201306684/1/A1) moeten veel boten thans als illegaal bouwwerk worden aangemerkt. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam heeft daarom op 1 juni 2014 het gedoogkader woonboten vastgesteld. Het gedoogkader ziet uitsluitend op de vervanging en verbouwing van arken, woonvaartuigen (een categorie tussen arken en schepen, doorgaans bestaande uit een niet authentieke opbouw op een casco van een oorspronkelijke boot. In de volksmond ook wel: 'scharken') en niet-varende woonschepen, die op 16 april 2014 een ligplaatsvergunning hadden. Tevens ziet het kader op het innemen van een ligplaats door een bestaande woonboot, in geval de vorige eigenaar op 16 april 2014 een ligplaatsvergunning had.

Het gedoogkader geldt uitsluitend voor de activiteit bouwen, daarbij inbegrepen de handhaving daarop. Hiervoor is een omgevingsvergunning nodig op grond van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo. Het gedoogkader voorziet in het tijdelijk (hangende nadere regelgeving vanuit het Rijk) en het onder voorwaarden innemen van een ligplaats, het vervangen en verbouwen van woonboten, die voor 16 april 2014 nog niet als bouwwerk werden aangemerkt, onder dezelfde voorwaarden als voorheen onder de Vob. Daarnaast voorziet het kader in het gedogen van deze activiteiten zonder omgevingsvergunning.

Het gedoogkader is niet van toepassing op de woonboten aan de Diemerzeedijk, aangezien deze boten op 16 april 2014 geen ligplaatsvergunning hadden.

Woonboten Diemerzeedijk: bouwwerk

De woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen niet zelfstandig varen. Ze worden gebruikt als woning en zijn volgens de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State aan te merken als bouwwerken in de zin van artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wabo.

Een gebouw wordt, conform de landelijke richtlijn 'Standaard vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) gedefinieerd als: *'elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt'*. Deze definitie komt overeen met de definitie uit artikel 1, lid 1 sub c, van de Woningwet. Daarmee is een woonboot gelijk gesteld aan een woning.

Bouwbesluit: omgevingsvergunning niet vergunbaar

Nu de woonboten bouwwerken zijn, dient er een omgevingsvergunning te worden aangevraagd voor het bouwen ervan. Deze aanvraag wordt getoetst aan het Bouwbesluit, de Bouwverordening, het bestemmingsplan en welstandscriteria.

Het Bouwbesluit omvat bouwtechnische eisen voor gebouwen. Deze eisen zijn tot op heden niet van toepassing geweest op woonboten en gesteld kan worden dat vrijwel geen woonboot in Nederland voldoet aan het bouwbesluit. Gezien dit feit, kan gesteld worden dat er geen omgevingsvergunningen verleend kunnen worden voor woonboten.

De wetgever is naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bezig met een wetswijziging. Handhaving op dit punt bij alle woonboten ligt dan ook niet voor de hand. De beslissing om niet te handhaven (vanwege het niet hebben van een omgevingsvergunning) in afwachting van wetgeving, dient genomen te worden op stedelijk niveau.

Het geldende bestemmingsplan vormt een weigeringsgrond voor het verlenen van de omgevingsvergunning, aangezien de woonboten momenteel onder het overgangsrecht vallen.

Of voldaan wordt of kan worden aan de Bouwverordening en de welstandsvereisten is op voorhand niet te zeggen en zou nader onderzocht moeten worden (het is zeer aannemelijk dat woonboten niet voldoen aan de vereisten van het Bouwbesluit).

4.2 Consequentie bouwwerk voor Wet geluidhinder – Swung

De Wet geluidhinder vereist dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan, waarin geluidsgevoelige functies voor het eerst (juridisch) vastgelegd worden, de maximale waarden in acht worden genomen ter zake van de geluidsbelasting. In artikel 1.2 lid 3 onder b van het Besluit Geluidhinder staat omschreven dat als geluidsgevoelig terrein wordt aangewezen 'een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen'. Van 'woonschip' en 'bestemd' is geen nadere omschrijving gegeven.

Door de uitspraak van de Raad van State, zoals genoemd in de vorige paragraaf, worden woonboten aangemerkt als:

1. Een woning (geluidsgevoelige functie);
2. Een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen (een geluidsgevoelig terrein).

Zoals in de vorige paragraaf is beschreven was het niet de intentie van de wetgever om woonboten aan te merken als woningen. Maar gezien de zeer recente jurisprudentie hierover dient een woonboot vooralsnog wel zo beschouwd te worden. Daarom zijn er voor de woonboten aan de Diemerzeedijk twee akoestische onderzoeken verricht (zie paragraaf 6.2): voor zowel geluidsgevoelige terreinen als voor woningen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de opgestelde memo van de omgevingsdienst, welke als bijlage 2 is toegevoegd.

4.3 Consequentie bouwwerk voor Verordening op het Binnenwater (Vob)

Op grond van de Vob is het verboden om zonder vergunning een ligplaats in te nemen met een woonboot (artikel 2.3.1 Vob). Op grond van artikel 2.2.1, lid 1 onder a, van de Vob is een woonboot: *'een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, niet zijnde een object dat valt onder de Woningwet'*.

De bijzin over de Woningwet is volgens de toelichting op de Vob toegevoegd 'om dubbelloop tussen de Vob en de Woningwet te vermijden'. Voor de inwerkingtreding van de Wabo was de vergunningplicht voor bouwen namelijk geregeld in de Woningwet. Beoogd is kennelijk dat objecten die vergunningplichtig waren op grond van de Woningwet, uit te zonderen van de toepassing van de Vob. Echter, letterlijk staat er niet dat het gaat om objecten die vergunningplichtig zijn op grond van de Woningwet, maar om objecten die vallen onder de Woningwet.

De Woningwet heeft nog steeds betrekking op bouwwerken, ook al is de vergunningplicht voor bouwen inmiddels in de Wabo opgenomen. Zo is in de Woningwet bepaald dat bouwwerken moeten voldoen aan het Bouwbesluit.

Nu woonboten bouwwerken zijn, vallen ze onder de Woningwet en voldoen ze niet aan de definitie van de Vob van woonboten. Hierdoor geldt het verbod van artikel 2.3.1 en de nadere regels (met betrekking tot bijvoorbeeld de registratie en veiligheid en de afmetingen van de boot) als bedoeld in artikel 2.3.2 van de verordening niet meer.

De Vob kent echter ook een bepaling over woonverblijf anders dan op een woonboot (artikel 2.3.5 Vob), die inhoudt dat het verboden is om woonverblijf op het water te hebben zonder ligplaatsvergunning. Van dit verbod kan ontheffing worden verleend indien het betrokken vaartuig niet hoofdzakelijk als woonverblijf wordt gebruikt of is bestemd.

Aangezien de woonboten aan de Diemerzeedijk hoofdzakelijk als woonverblijf worden gebruikt, kan van dit verbod *geen* ontheffing worden verleend. De bewoners dienen daarom op grond van de Vob een ligplaatsvergunning te hebben. Aangezien de boten aan de Diemerzeedijk geen ligplaatsvergunning hebben, handelen ze in strijd met artikel 2.3.5 van de Vob.

Objectontheffing

Hoewel dit door de Vob niet beoogd is, vallen woonboten naar de letter van de Vob nu wel onder de definitie van 'object' (artikel 2.2.1, lid 1 onder e, Vob): *'een al dan niet drijvend voorwerp of vaartuig dat in, op of boven het water is aangebracht of afgemeerd en dat niet behoort tot enig andere in dit hoofdstuk genoemde categorie'*.

Voor objecten geldt een verbod waarvan ontheffing kan worden verleend en waarvoor nadere regels kunnen worden vastgesteld. Ook als er een objectontheffing is verleend, geldt het verbod om een woonverblijf op het water te hebben zonder ligplaatsvergunning.

5 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het algemene toetsingskader (beleid en regelgeving) behandeld. In de hoofdstukken 6 en 7 wordt het sectorale toetsingskader (voor bijvoorbeeld lucht, bodem, water en flora en fauna) uiteen gezet.

5.1 Toetsingskader Rijk

5.1.1 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, in stand houden 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 in stand houden 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 het plangebied

De hiervoor genoemde nationale belangen 8, 11 en 13 hebben een rol gespeeld bij de afweging of de woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen blijven liggen. Zoals uit hoofdstukken 6 en 7 blijkt, is er aan de Diemerzeedijk ter plaatse van de woonboten, geen goed woon- en leefklimaat. Bovendien is gebleken dat een optimale ontwikkeling van de EHS/EVZ niet mogelijk is als de boten blijven liggen. Deze argumenten hebben ertoe geleid dat het Algemeen Bestuur van Oost besloten heeft om de woonboten niet te gaan bestemmen aan de Diemerzeedijk. Aanvullend wordt gemeld dat er een zorgvuldige belangenafweging heeft plaats gevonden (zie bijlage 18 en hoofdstuk 3).

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat dit bestemmingsplan, waarmee de boten niet bestemd worden, in overeenstemming is met een doelstelling van de SVIR.

5.1.2 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: Rijksvaarwegen, 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 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 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: rijksvaarwegen, 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 het plangebied

De Diemerzeedijk is een primaire waterkering. Het Barro heeft tot doel dat er geen belemmeringen ontstaan voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de primaire waterkering. Door in een bestemmingsplan deze waterkering (inclusief de beschermingszone) expliciet te benoemen, kan dit doel bereikt worden. De Keur van de beheerder van de waterkering (in dit geval AGV) zorgt voor het beschermingsregime.

In het geldende bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' heeft de Diemerzeedijk de (dubbel-) bestemming 'waterstaat – waterkering'. De gronden binnen dit bestemmingsplan vallen binnen de beschermingszone van de waterkering. Om de belangen van de waterkering optimaal te beschermen hebben de gronden in dit bestemmingsplan een dubbelbestemming 'waterstaat – waterkering' gekregen. Daarmee wordt voldaan aan het Barro.

5.1.3 Wet verontreiniging oppervlaktewateren – Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk afvalwater – Besluit lozing afvalwater huishoudens

De Europese wet- en regelgeving, zoals de Richtlijn inzake de behandeling van stedelijk afvalwater (91/271/EEG), is in Nederland uitgewerkt in een aantal wetten en besluiten. In de *Wet verontreiniging oppervlaktewateren* (die inmiddels is vervangen door de *Waterwet*) werd bepaald dat de Minister van Verkeer en Waterstaat het bevoegde gezag is, indien er sprake is van een lozing op Rijkswater. De Minister heeft in eerste instantie de regels met betrekking tot lozing van huishoudelijk afvalwater vastgelegd in het *Lozingenbesluit Wvo huishoudelijk afvalwater* (1997). In dit besluit werd bepaald dat alle ongezuiverde lozingen van huishoudelijk afvalwater op uiterlijk 1 januari 2005 beëindigd moesten zijn. Deze doelstelling bleek in de praktijk echter niet haalbaar.

Met name de sanering van lozingen vanaf woonboten gaf problemen. De knelpunten hielden verband met de complexe uitvoering en de veelal hoge kosten die uitbreiding van het rioleringsstelsel en het realiseren van een aansluiting op de riolering met zich meebrengen. Vooral het gebrek aan mogelijkheden om rekening te houden met specifieke omstandigheden is aanleiding geweest om het *Lozingenbesluit* te herzien.

Het nieuwe *Besluit lozing afvalwater huishoudens* (Bah) is 1 januari 2008 van kracht geworden. Dit besluit biedt wel de mogelijkheid om in te spelen op de situatie van het specifieke geval en daar waar nodig ontheffing te verlenen. Artikel 10 van het besluit luidt als volgt: '*huishoudelijk afvalwater wordt niet in een oppervlaktewaterlichaam geloosd, indien de afstand tot het dichtstbijzijnde vuilwaterriool of een zuiveringstechnisch werk waarop aansluiting kan plaatsvinden, 40 meter of minder bedraagt.*'

Voor Amsterdam is het Projectbureau Schoonschip opgericht. Woonbootbewoners kunnen bij het projectbureau subsidie aanvragen voor het aansluiten van hun woonboot op de riolering.

Projectbureau Schoonschip

Medio 2007 besloten AGV en RWS Noord-Holland een samenwerkingsverband aan te gaan met als doel het lozen van huishoudelijk afvalwater vanuit woonboten in oppervlaktewaterlichamen in en om Amsterdam te beëindigen door aansluiting op de riolering mogelijk te maken.

Projectbureau Schoonschip is in het leven geroepen om woonbootbewoners te ondersteunen bij het aansluiten van hun woonboten op de riolering door het geven van voorlichting en informatie, het organiseren van bewonersavonden, het faciliteren van de schouw aan boord, het verzenden van nieuwsbrieven, etc. Daarnaast draagt het Projectbureau bij aan bewustwording bij alle betrokken partijen en verzorgt zij de communicatie met onder meer de gemeenten en de nabijgelegen waterschappen.

Doel van het project: een schonere woon- en leefomgeving voor de woonbootbewoners. In Amsterdam worden de verbindingen tussen het riool en de woonboten door de gemeente aangelegd, aangezien het niet wenselijk is dat bewoners zelf op de kades of de waterkeringen aan de slag gaan. De gemeentelijke riolering ligt vrijwel in het gehele gebied al op minder dan 40 meter afstand van de woonboten. Volgens de planning van de gemeente Amsterdam loopt dit project tot 1 juli 2017. Het doortrekken van de riolering tot aan de walkant wordt bekostigd door de gemeente.

Consequenties voor het plangebied

Met dit bestemmingsplan worden de woonboten aan de Diemerzeedijk niet bestemd. Ondanks het actieve voornemen om de woonboten te gaan verplaatsen, kan niet gegarandeerd worden dat alle woonboten in 2017 een definitieve ligplaats hebben op een andere locatie. Als na juli 2017 nog woonboten aanwezig zijn aan de Diemerzeedijk, dienen de woonboten aangesloten te worden op de riolering. Als de boten dan niet zijn aangesloten, dient er een ontheffing aangevraagd te worden bij de provincie en RWS (op grond van artikel 10.33 Wet Milieubeheer).

5.2 Toetsingskader provincie

5.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De 'Structuurvisie Noord-Holland 2040' 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 voorzag in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan is de provinciale structuurvisie in de plaats gekomen. 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. In 2015 heeft de meest recente actualisatie van de structuurvisie plaats gevonden.

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 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 functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De 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.

Conclusie

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

5.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

Provinciale Staten hebben de 'Provinciale ruimtelijke verordening' (Prv) van Noord-Holland op 3 februari 2014 vastgesteld. Op 15 januari 2016 is een geactualiseerde versie van de verordening in werking getreden. De regels van de Prv vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prv schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, beheersverordeningen en de uitgebreide procedures van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) 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 Prv is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichtingen opleggen voor bestemmingsplannen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. De Diemerzeedijk vormt een onderdeel van de ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 7.5.

Artikel 19 van de Prv is relevant voor het plangebied. Artikel 19 behandelt de ecologische hoofdstructuur (EHS) en provinciale ecologische verbindingzones (EVZ)

EHS en EVZ

In de verordening wordt de Diemerzeedijk aangeduid als ecologische verbindingzone. Voor deze gronden geldt:

1. dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;
2. een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten.

De Diemerzeedijk is een primaire waterkering in beheer bij Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 7.1.

Consequenties voor het plangebied

Met dit bestemmingsplan worden de woonboten aan de Diemerzeedijk niet bestemd. Mede gezien de aanwezigheid van alternatieve ligplaatsen (zie paragraaf 9.1) is het aannemelijk dat de woonboten binnen de planperiode verplaatst worden.

Zolang de boten aan de Diemerzeedijk liggen, komt de EVZ niet optimaal tot ontwikkeling. Met het (gefaseerd) verplaatsen van de woonboten, wordt de ontwikkeling van de EVZ op termijn verbeterd (zie ook paragraaf 7.5). Met het verplaatsen van de woonboten worden de belangen van de primaire waterkering maximaal gerespecteerd.

Gezien het voorgaande wordt gesteld dat dit bestemmingsplan voldoet aan de doelstelling van de Prv.

5.3 Toetsingskader gemeente

5.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De gemeenteraad heeft de 'Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam' in februari 2011 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmings-

plannen) 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 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 daarmee 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 7.5.

Consequenties voor het plangebied

Het plangebied grenst aan de hoofdgroenstructuur, maar ligt in de ecologische verbindingszone Gooi-Waterland. In paragraaf 7.5 wordt nader ingegaan op de eigenschappen (de waarden) van de verbindingszone. Daaruit blijkt dat de woonboten een (negatief) effect hebben op de optimale ontwikkeling van de ecologische verbindingszone. Dit wordt onderbouwd met verschillende onderzoeken en adviezen. Voor meer informatie over de EHS en de EVZ wordt verwezen naar paragraaf 7.5.

Met dit bestemmingsplan worden de woonboten aan de Diemerzeedijk niet bestemd. Mede gezien de aanwezigheid van alternatieve ligplaatsen is het aannemelijk dat de woonboten binnen de planperiode verplaatst worden. Met het (gefaseerd) verplaatsen van de woonboten, verbetert de kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur. Daarmee wordt er maximaal tegemoet gekomen aan de doelstellingen van de gemeentelijke structuurvisie.

5.3.2 Verordening op het Binnenwater 2010

De Verordening op het Binnenwater 2010 (hierna: Vob) is geactualiseerd in 2012 en vormt de juridische basis voor het woonbotenbeleid. De Vob is een centraal stedelijk document en vormt de gemeentelijke aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving. De Vob stelt dat stadsdelen verantwoordelijk zijn voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en dat water onderdeel uitmaakt van die openbare ruimte. Op basis van de Vob zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven, onder andere voor woonboten. De Vob stelt geen inhoudelijke bepalingen voor de inrichting van de openbare ruimte en daarmee ook niet voor woonboten. Hierop

ziet het bestemmingsplan toe.

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.

Naast deze bevoegdheden van de stadsdelen, hebben ook Rijkswaterstaat en het Waterschap zeggenschap over het water. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer van de rijkswateren en het Waterschap is verantwoordelijk voor een veilig en gezond watersysteem. Het Waterschap heeft hiertoe een eigen verordening vastgesteld: de Keur. De Keur kent verboden en geboden voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur AGV 2011 geldt naast het voorliggende beleid.

Consequenties voor het plangebied

Op grond van de Vob kunnen ligplaatsenvergunningen geweigerd worden uit belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. Deze weigeringsgronden waren ook al opgenomen in de VHB (zie paragraaf 2.2). Omdat de woonboten niet in overeenstemming zijn met de natuurwaarden die in het gebied worden nagestreefd, hebben de boten tot op heden geen ligplaatsvergunning gekregen op grond van de Vob.

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De woonboten krijgen voor deze locatie daarom geen ligplaatsvergunning. Op de nieuwe (definitieve) locatie krijgen de woonboten wel een ligplaatsvergunning.

5.4 Toetsingskader stadsdeel

5.4.1 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik (stadsdeel Oost)

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

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

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

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

In algemene zin geldt voor alle gebieden één regeling met maximale maatvoeringen per type woonboot. Per gebied kan er aanleiding zijn om afwijkende maatvoeringen op te nemen. Voor woonschepen geldt een maximale lengte van 30 meter en een maximale hoogte van 3,5 meter. Voor woonarken

geldt een maximale lengte van 20 meter en een maximale hoogte van 3 meter. Voor beide geldt een maximale breedte van 5 meter. De minimale tussenruimte tussen de kopse kanten van woonboten bedraagt 2 meter voor alle woonboten in alle gebieden.

De maximale lengte per type woonboot is voor de meeste gebieden hetzelfde gebleven ten opzichte van het voorgaande beleid. Gebleken is dat in de meeste gebieden de woonboten voldoen aan de maximale lengtemaat uit het voorgaande beleid. Om deze reden is gekozen om deze lengtematen als algemene lengtematen op te nemen in het beleid.

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

Consequenties voor het plangebied

De woonboten aan de Diemerzeedijk zijn uitgezonderd van het woonbotenbeleid (deze woonboten zijn aan te merken als een ‘project’). De te verplaatsen boten hoeven daarom niet te voldoen aan de maximale maatvoering, zoals verwoord in het beleid.

6 Milieuaspecten

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie is onderzocht of de woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen blijven liggen. De verrichte onderzoeken vormden de basis voor de voorbereidingsnotitie en hebben ertoe geleid dat het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost op 2 juli 2015 heeft besloten om geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk te bestemmen. Dit omdat uit een aantal onderzoeken blijkt dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening als de boten aan de Diemerzeedijk bestemd worden. Dit bestemmingsplan betreft een uitwerking van het besluit van 2 juli 2015.

In dit hoofdstuk en in hoofdstuk 7 worden de uitkomsten van de verrichte onderzoeken gepresenteerd.

6.1 Milieuzonering bedrijven

6.1.1 Toetsingskader

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.

6.1.2 Toetsing

In de directe nabijheid van het plangebied zijn de volgende bedrijven aanwezig: een camping en verschillende watersportbedrijven en jachthavens. In maart 2014 is er door Caubergh-Huygen onderzoek verricht naar de geluiduitstraling van de bedrijven die in de directe omgeving van de woonboten aan de Diemerzeedijk zijn gelegen (bijlage 3). Het doel van het onderzoek is het bepalen en het beoordelen van de optredende geluidniveaus op de woonboten ten gevolge van de activiteiten van de omliggende bedrijven. In het onderzoek is gebruik gemaakt van de beoordelingssystematiek van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering". De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai" 1999.

In de directe omgeving van het plangebied zijn drie soorten bedrijven aanwezig: jachthavens, watersportverenigingen en een camping.

Jachthavens en watersportverenigingen

Volgens artikel 1.73 van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' is onderhoud en reparatie aan schepen toegestaan. Dergelijke activiteiten vallen onder de categorie "Scheepsbouw- en reparatiebedrijven" (SBI-code 301). In de VNG-publicatie worden hier vier categorieën onderscheiden:

1. Categorie 1 houten schepen; richtafstand 50 meter (rustige woonwijk) respectievelijk 30 meter (gemengd gebied).

2. Categorie 2 kunststof schepen; richtafstand 100 meter (rustige woonwijk) respectievelijk 50 meter (gemengd gebied).
3. Categorie 3 metalen schepen < 25 meter; richtafstand 200 meter (rustige woonwijk) respectievelijk 100 meter (gemengd gebied).
4. Categorie 4 metalen schepen $\geq$ 25 meter en/of proefdraaien motoren $\geq$ 1 MW; richtafstand 500 meter (rustige woonwijk) respectievelijk 300 meter (gemengd gebied).

Voor de laatst genoemde categorie geldt een zoneringsplicht op basis van de Wet geluidhinder. De aanwijzing van zoneringsplichtige bedrijven is geregeld in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht. In artikel 7.4.1 van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' is aangegeven dat *"tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken als bedoeld in 24.1 in elk geval wordt gerekend het gebruik ten dienste van bedrijven die worden begrepen onder bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht."*

De categorie "metalen schepen $\geq$ 25 meter en/of proefdraaien motoren $\geq$ 1 MW" is dus uitgesloten. Dit betekent dat de categorie "metalen schepen < 25 meter" met een richtafstand van 200 meter (rustige woonwijk) respectievelijk 100 meter (gemengd gebied) bepalend is voor de bestemming "Recreatie-dagrecreatie 1" in bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012'.

Camping

Volgens bijlage 1 van de VNG-publicatie valt het kampeerterrein onder SBI-code 553 "Kampeerterreinen, vakantiecentra, e.d. (met keuken)". De richtafstand voor wat betreft geluid bedraagt 50 meter in geval van omgevingstype "rustige woonwijk". In geval van omgevingstype "gemengd gebied" kan de afstand van 50 meter met één afstandsstap worden verlaagd tot 30 meter.

Voor het bepalen van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus is uitgegaan van het maximaal planologisch gebruik. Om het bronvermogen dat bij het maximaal planologisch gebruik (50 dB(A) op 100 meter (watersportbedrijven) respectievelijk 50 dB(A) op 30 meter (kampeerterrein)) hoort te bepalen, is een berekening uitgevoerd, rekening houdend met de specifieke locatie. Hieruit blijkt dat voor de watersportbedrijven een bronvermogen van 60 dB(A) per vierkant meter (etmaalwaarde) toelaatbaar is en dat voor het kampeerterrein een bronvermogen van 58 dB(A) per vierkant meter (etmaalwaarde) toelaatbaar is. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van een standaard industrielaawaaispectrum.

De woonboten liggen op minder dan 100 meter van de watersportbedrijven. Een deel van de woonboten bevindt zich op minder dan 30 meter van de camping.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat zowel de langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus als de maximale geluidsniveaus ten gevolge van het kampeerterrein ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk hoger zijn dan op basis van de VNG-publicatie toelaatbaar zijn.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt, dat de maximale geluidsniveaus ten gevolge van de watersportbedrijven ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk hoger zijn dan op basis van de VNG-publicatie toelaatbaar zijn.

6.1.3 Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconstateerd dat het geluidsniveau dat veroorzaakt *kan* worden door de bestaande bedrijven, hoger is dan dat op basis van de VNG-publicaties toelaatbaar is. Ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk kan daarom, bij het volledig benutten van de planologische gebruiksmogelijkheden door de aanwezige bedrijven, *geen* goed woon- en leefklimaat gegarandeerd worden.

Niet duidelijk is of de bedrijven gebruik maken van de maximale gebruiksmogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt. Nader onderzocht zou moeten worden wat de feitelijke geluidsproductie is. Voor dit bestemmingsplan is een nader onderzoek naar de feitelijke geluidsproductie niet nodig, omdat de woonboten niet bestemd worden.

6.2 Geluidhinder

6.2.1 Toetsingskader

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. De volgende objecten worden door de Wet geluidhinder beschermd:

- woningen
- andere geluidsgevoelige gebouwen
- geluidsgevoelige terreinen

SWUNG

Per 1 juli 2012 is de nieuwe wet in werking getreden met de werknaam SWUNG 1. Eén van de grootste wijzigingen is dat ligplaatsen van woonboten met de nieuwe wet aangemerkt worden als geluidsgevoelig terrein. Op grond van artikel 1.2, onder 3 van het Besluit geluidhinder wordt als geluidgevoelig terrein bedoeld 'een ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen'. Woonboten, die op het moment van inwerkingtreding van SWUNG 1 in een bestemmingsplan zijn opgenomen of in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen (dus een ligplaatsvergunning hebben), worden niet als geluidsgevoelig aangemerkt (art. 1.2, lid 4 Besluit geluidhinder). De woonboten aan de Diemerzeedijk hebben tot op heden geen ligplaatsvergunning. De boten zijn in het geldende bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' weg bestemd.

Als de boten aan de Diemerzeedijk bestemd zouden worden en een ligplaatsvergunning krijgen, worden de boten aangemerkt als (nieuwe) geluidsgevoelige objecten.

De woonboten aan de Diemerzeedijk liggen binnen de wettelijke onderzoekszone van de Rijksweg A10. Om die reden is de geluidbelasting ter plaatse van de woonboten inzichtelijk gemaakt. Onderzocht is of er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde, of er een hogere grenswaarden krachtens de Wgh verleend kan worden en of er eventueel maatregelen genomen kunnen worden.

Opgemerkt wordt dat als er geen wettelijke verplichting was voor het verrichten van akoestisch onderzoek, en de woonboten zouden bestemd worden aan de Diemerzeedijk, uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aangetoond moet worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid"

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld. In dit beleid is vastgelegd dat woningen, waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, in principe een stille zijde moeten hebben. 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 ontheffingswaarde.

6.2.2 Toetsing

Woonboten zijn lange tijd niet aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. De invoering van de SWUNG leidt er toe dat als de ligplaatsen aan de Diemerzeedijk worden bestemd in een bestemmingsplan, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden.

Om de vraag te kunnen beantwoorden of de woonboten bestemd kunnen worden in een nieuw op te stellen bestemmingsplan, is er daarom akoestisch onderzoek verricht. Bij dit onderzoek is de geluidsbelasting berekend voor geluidsgevoelige terreinen, maar er is ook onderzocht wat de gevelbelasting is als de woonboten beschouwd worden als woningen (zoals in hoofdstuk 4 is te lezen, dienen woonboten beschouwd te worden als woningen).

6.2.2.1 Akoestisch onderzoek geluidsgevoelig terrein (woonboten)

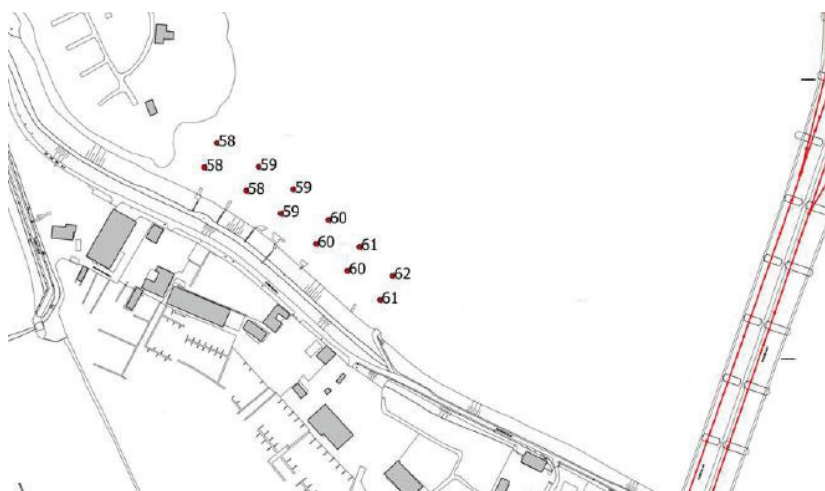
Wegverkeerslawaaï

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. De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï bedraagt voor geluidsgevoelige terreinen 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB.

De locatie waar de woonboten liggen aan de Diemerzeedijk is aan te merken als geluidsgevoelig terrein in het kader van de Wgh. Het plangebied ligt binnen de onderzoekszone van 600 meter van de A10.

Door Caubergh-Huygen is in maart 2014 akoestisch onderzoek gedaan (bijlage 4). De bevindingen uit dit onderzoek worden in deze paragraaf beschreven. De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A10 bedraagt maximaal 62 dB L_{den} . Er vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats en ook van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Onderstaand figuur toont een overzicht van de geluidbelastingen na aftrek conform artikel 110g van de Wgh.

Er is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege één bron. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een effect van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen.



Geluidsbelasting wegverkeer geluidsgevoelig terrein (woonboten)

Maatregelen

Bij het bepalen van benodigde maatregelen wordt onderscheid gemaakt in:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregel aan de bron: geluidreducerend asfalt

Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde tot circa 3 dB kunnen worden weggenomen door het toepassen van een (ander type) geluidreducerend asfalt. De overschrijding van de

voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de A10 varieert van 10 tot 14 dB. De kosten voor het aanleggen van nieuw geluidreducerend asfalt over een aanzienlijke lengte van de A10 staan ook niet in verhouding tot het geringe aantal woonschepen op deze locatie.

Maatregel aan de bron; snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is op de A10 niet aan de orde.

Maatregel aan de bron; terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van de gemeente of Rijkswaterstaat voorzien hier niet in.

Maatregelen in overgangsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs de wegen kunnen hogere geluidreducties worden behaald dan door toepassing van geluidarm asfalt. Om de geluidbelasting terug te dringen tot 53 dB is een geluidscherm met een lengte van 940 meter en een hoogte van 6,5 meter noodzakelijk. Uitgaande van een kostenbedrag van € 500,-- per m² bedragen de kosten meer dan € 3.000.000,-. Dit bedrag is omvangrijk in verhouding tot het aantal woonschepen aan de Diemerzeedijk.

Maatregelen aan ontvangstzijde

De Wet geluidhinder benoemt grenswaarden voor de geluidbelastingen op de gevels van geluidgevoelige gebouwen of op de rand van geluidgevoelige terreinen. Dove gevels zijn gevels zonder te openen delen en hebben een zodanige geluidwering, dat de geluidbelastingen op deze gevels niet hoeven te worden getoetst aan deze grenswaarden. Een dove gevel is niet van toepassing op geluidgevoelige terreinen.

Railverkeerslawaai

Het spoortracé Amsterdam Muiderpoort - Diemen is het meest nabijgelegen spoortracé. Dit tracé is gelegen op ca. 1.400 meter van de planlocatie. De maximaal mogelijke zonebreedte langs een spoorweg is 1.200 meter. De locatie ligt niet binnen de zone van een spoorweg.

Industrielawaai

De locatie aan de Diemerzeedijk ligt niet binnen een zone van een industrieterrein.

6.2.2.2 Akoestisch onderzoek woningen

Ligplaatsen voor woonboten zijn geluidgevoelige terreinen in het kader van de Wet geluidhinder. Omdat een woonboot als een bouwwerk in de zin van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan worden aangemerkt, kan in het kader van de Wet geluidhinder de woonboot als woning worden aangemerkt (zie hoofdstuk 4).

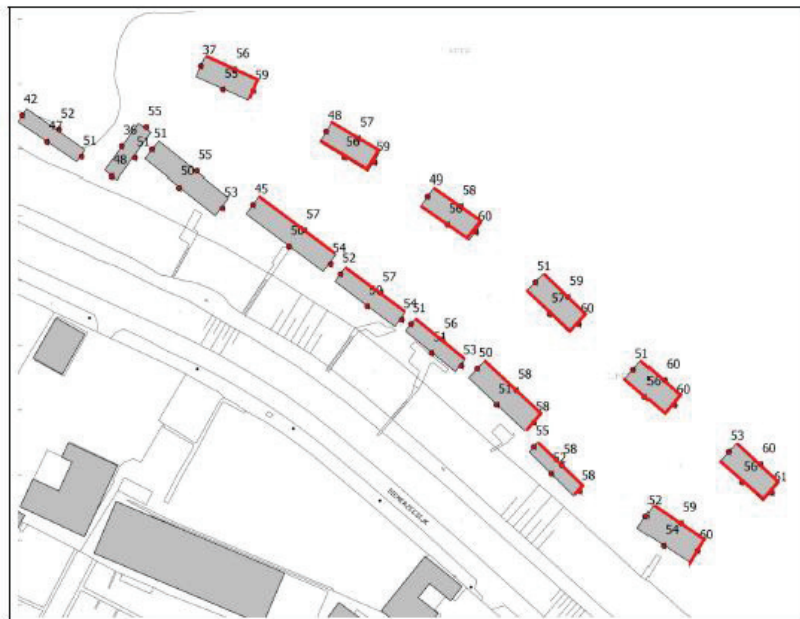
Door Caubergh-Huygen is in maart 2014 akoestisch onderzoek gedaan (bijlage 5). De bevindingen uit dit onderzoek worden in deze paragraaf beschreven.

Wegverkeerslawaai

De locatie van de woonschepen ligt binnen de zone van de rijksweg A10. Om die reden dient de geluidbelasting ter plaatse van de woonboten inzichtelijk te worden gemaakt. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wgh kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai bedraagt zowel voor geluidgevoelige terreinen als voor woningen 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde 53 dB.

De geluidbelastingen ter plaatse van de woonboten ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A10 bedragen maximaal 61 dB L_{den}. Op alle onderzochte locaties vinden overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB plaats en op de meeste van de locaties ook van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de geluidbelastingen na aftrek conform artikel 110g van de Wgh en de zijden (rode lijnen) van de woonboten waar een dove gevel noodzakelijk is. Stille zijden (geluidbelastingen tot en met 48 dB) zijn in zeer beperkte mate aanwezig.

Er is sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde vanwege één bron. Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een effect van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen.



Geluidsbelasting wegverkeerslawaai als woonboten als woningen worden beschouwd

Maatregelen

Bij het bepalen van benodigde maatregelen wordt onderscheid gemaakt in:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

Maatregel aan de bron: geluidreducerend asfalt

Overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde tot circa 3 dB kunnen worden weggenomen door het toepassen van een (ander type) geluidreducerend asfalt. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van de A10 varieert van 9 tot 14 dB. De kosten voor het aanleggen van nieuw geluidreducerend asfalt over een aanzienlijke lengte van de A10 staan ook niet in verhouding tot het geringe aantal woonschepen op deze locatie.

Maatregel aan de bron; snelheidsbeperking

Het beperken van de snelheid is een mogelijkheid om het verkeerslawaai te beperken. Een dergelijke snelheidsverlaging is op de A10 niet aan de orde.

Maatregel aan de bron; terugdringen verkeersintensiteiten

Het terugdringen van het verkeer leidt eveneens tot onvoldoende geluidreductie. Voor een geluidreductie van 5 dB bijvoorbeeld zou het verkeer tot ongeveer een derde van de oorspronkelijke verkeersintensiteiten moeten worden verminderd. Verkeersplannen van de gemeente of Rijkswaterstaat voorzien hier niet in.

Maatregelen in overgangsgebied

Door het toepassen van geluidschermen langs de wegen kunnen hogere geluidreducties worden behaald dan door toepassing van geluidarm asfalt. Om de geluidbelasting terug te dringen tot 53 dB zou een geluidscherm met een lengte van 940 meter en een hoogte van 6,5 meter noodzakelijk zijn. Uitgaande van een kostenbedrag van € 500,-- per m² bedragen de kosten meer dan € 3.000.000,-. Dit bedrag is omvangrijk in verhouding tot het aantal woonschepen op deze locatie. Als het geluidscherm uitsluitend dient om een geluidsluwe zijde te realiseren, in aanvulling op de realisatie van de dove gevels, bedragen de kosten circa € 1,5 miljoen voor het scherm. Hierbij is geen rekening gehouden met de kosten van het realiseren van de dan benodigde dove gevels.

Maatregelen aan ontvangstzijde

Uitgaande van woonboten als bouwwerken met als gebruiksfunctie “woonfunctie” kan voor een deel van de woonbootgevels, die voldoen aan de maximale ontheffingswaarde, een hogere waarde van 53 dB worden aangevraagd. Een fors deel van de gevels met een geluidbelasting boven de maximale ontheffingswaarde dient als dove gevel te worden uitgevoerd (een gevel zonder te openen ramen of deuren en een karakteristieke geluidwering, die gelijk is aan de geluidbelasting minus 33 dB) of dient van een vliesgevel te worden voorzien. Ten behoeve van het realiseren van een stille zijde voor iedere woonboot dienen aanvullende schermmaatregelen te worden getroffen.

Railverkeerslawaaï en industrielawaai

Het bepaalde in paragraaf 6.2.2.1 is van toepassing.

6.2.3 Conclusie

Geluidsgevoelig terrein

Omdat een dove gevel niet van toepassing is op geluidgevoelige terreinen en omdat de verschillende geluidreducerende maatregelen aan de bron en in het geluidoverdrachtsgebied bezwaren met zich meebrengen en de benodigde geluidreducties dermate groot zijn is het planologisch niet realistisch om binnen het plangebied een geluidgevoelige terrein toe te staan. Met de ruime overschrijding van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB (de geluidsbelasting bedraagt 58 tot 62 dB) is er geen sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Woningen

Uitgaande dat woonboten bouwwerken met een “woonfunctie” zijn, kan voor een deel van de woonbootgevels, die voldoen aan de maximale ontheffingswaarde, een hogere waarde van 53 dB worden aangevraagd. De meeste boten hebben een geluidsbelasting van meer dan 53 dB. Deze boten dienen een dove gevel (een gevel zonder te openen ramen of deuren en een karakteristieke geluidwering, die gelijk is aan de geluidbelasting minus 33 dB) te realiseren aan de kant van het IJmeer. Een andere mogelijkheid is om een vliesgevel te realiseren. Naast deze te nemen maatregelen, zouden er ook nog aanvullende maatregelen genomen moeten worden om te voorzien in een stille zijde (het plaatsen van een geluidsscherm langs de A10).

Het is niet aannemelijk dat het realiseren van een dove gevel, welke zorgt voor een binnenwaarde van 33 dB, eenvoudig toegepast kan worden op (de bestaande) boten. Technisch is een dove gevel wel te realiseren, maar dit leidt tot praktische problemen (zware constructie, dikke wanden etc).

Het nemen van maatregelen in het overdrachtsgebied (het realiseren van geluidschermen) worden gezien de kosten niet reëel geacht, gezien het beperkte aantal woonboten. Indien er geen maatregelen genomen worden, is er geen sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Eindconclusie

De verrichtte onderzoeken hebben ertoe bijgedragen dat het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost op 2 juli 2015 heeft besloten de woonboten niet te gaan bestemmen. De realisatie van de geluidschermen zou voor rekening van de gemeente komen. Er is geen financiële dekking voor de aanleg van het geluidsscherm (zie voorbereidingsnotitie, bijlage 18).

Met dit bestemmingsplan worden de woonboten aan de Diemerzeedijk niet bestemd. Er worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. De woonboten worden naar alternatieve locaties verplaatst. Deze alternatieve locaties dienen wel te voldoen aan de Wgh als dit nieuw te realiseren ligplaatsen zijn. Op het moment dat de boten verplaatst worden naar alternatieve bestaande ligplaatsen, hoeft er niet voldaan te worden aan de gestelde eisen van de Wgh.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Toetsingskader

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 Algemene Maatregel van Bestuur (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.

Besluit en Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM)

Het besluit en de ministeriële regeling 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn 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 Het Besluit en de Regeling 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.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd. Het besluit trad op 16 januari in werking. Deze AMvB beperkt de vestiging van 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het besluit is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Op grond van deze AMvB zijn binnen 300 meter vanaf de rand van de rijksweg 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.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 heeft de gemeenteraad het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005 vastgesteld. 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:

1. Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
2. Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
3. 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. 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.

6.3.2 Toetsing

Ten aanzien van luchtkwaliteit zijn woonboten te beschouwen als woningen. Woningbouwlocaties met één ontsluitingsweg en netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen, of woningbouwlocaties met twee ontsluitingswegen en netto niet meer dan 3.000 woningen, worden in het Besluit NIBM aangewezen als projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan luchtverontreiniging en daarom niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

Woningen worden niet als gevoelige bestemmingen in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen aangemerkt. Overigens is de afstand tussen rijksweg A10 en de woonboot die het dichtste bij de A10 ligt ruim 330 meter, zodat de woonboten niet vallen binnen de zone van 300 meter van rijkswegen.

In het kader van een "goede ruimtelijke ordening", zoals de Wro deze vereist, dient aangetoond te worden dat de luchtkwaliteit ter plaatse voldoende is. In februari 2013 heeft Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een 'Gevoeligheidsanalyse monitoring luchtkwaliteit Amsterdam' opgesteld (bijlage 6). Daaruit blijkt dat ter plaatse van de Diemerzeedijk geen overschrijding plaats vindt van de NO₂ concentraties.

6.3.3 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De luchtkwaliteit speelt daarom geen rol voor dit bestemmingsplan.

6.4 Bodemkwaliteit

6.4.1 Toetsingskader

Wet Bodembescherming (1986)

De Wet Bodembescherming heeft tot doel 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.

Besluit bodemkwaliteit (2007 -2008)

Sinds 2008 is het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) in werking getreden. Het doel van het Bbk is duurzaam bodembeheer. Dat wil zeggen: een balans tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu en gebruik van de bodem voor maatschappelijke ontwikkelingen zoals woningbouw of aanleg van wegen. Het Bbk omvat regels voor de toepassing van grond, baggerspecie en bouwstoffen en stelt kwaliteitseisen aan de uitvoering van bodemwerkzaamheden. Het besluit is tot stand gekomen en mede ondertekend door de Ministeries van VROM, LNV en V&W.

Het besluit heeft tot doel de bodem nu en in de toekomst optimaal te kunnen gebruiken en te beschermen. Het geeft invulling aan het op duurzaamheid gerichte bodembeleid: de bodemkwaliteit moet minimaal voldoen aan een vastgestelde basiskwaliteit. Daarnaast moet de kwaliteit goed genoeg zijn voor het beoogde gebruik en geen belemmering vormen voor een goede waterkwaliteit. Dit om risico's voor mens en milieu te voorkomen. Een ander doel is om stagnatie van maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van natuurgebieden, woningen of het verbreden en uitbaggeren van vaarwegen, door te rigide regelgeving tegen te gaan.

6.4.2 Toetsing

In 2012 heeft een verkennend waterbodemonderzoek plaatsgevonden ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk, waarmee de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem is bepaald (bijlage 7). In de waterbodem zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van een verontreiniging. De resultaten van het analytisch onderzoek geven aan dat de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem geen belemmering vormt voor de aanwezigheid van woonboten.

6.4.3 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De kwaliteit van de waterbodem speelt daarom geen rol voor dit bestemmingsplan.

6.5 Externe Veiligheid

6.5.1 Toetsingskader

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 regels hieromtrent zijn vastgelegd in:

1. het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (2004), hierna: BEVI, en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (2004), hierna: REVI;
2. de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004);
3. het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (2011), hierna: Bevb.

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).

PR

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.

GR

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 wordt bepaald of er een toe- of afname is. Neemt het groepsrisico toe, dan 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 Circulaire Risiconormering 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

De kans op ongelukken met het vervoer van gevaarlijke stoffen is in Nederland zeer klein. Het is belangrijk dat dit in de toekomst zo blijft. Nederland is een klein land. Door ruimtegebrek groeit de spanning tussen veiligheid, vervoer van gevaarlijke stoffen, veiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. Steeds meer woonwijken en kantoren worden gebouwd langs trajecten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Dat vervoer zal bovendien fors toenemen.

Overheid en bedrijfsleven hebben daarom een systeem ontwikkeld om de risico's te beperken. Dat systeem heet Basisnet. Het heeft betrekking op vervoer van gevaarlijke stoffen over grote vaarwegen, spoorwegen en autowegen. De doelen van Basisnet zijn:

- gevaarlijke stoffen kunnen vervoeren tussen de belangrijkste industriële plaatsen in Nederland en het buitenland, ook in de toekomst;
- risico's voor omwonenden langs de routes binnen wettelijke grenzen houden.

Stand van zaken herziening regelgeving

Het Basisnet is nog niet ingevoerd. Dat gebeurt als de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen in werking treedt. De Eerste en Tweede Kamer hebben inmiddels ingestemd met het wetsvoorstel. Tot die tijd geldt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Zo kunnen gemeentes alvast rekening houden met Basisnet.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (2012)

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.

6.5.2 Toetsing

Aangezien het plangebied in de nabijheid van diverse risicobronnen is gelegen is het aspect externe veiligheid nader onderzocht (bijlage 8). Uitgaande van maximaal negen woonboten neemt het de personendichtheid met 22 personen in de nachtperiode en 11 personen in de dagperiode toe.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

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

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Amsterdam Rijnkanaal

Dit kanaal betreft een zogenaamde 'zwarte' vaarweg. Voor deze vaarwegen geldt dat geen sprake is van een relevant groepsrisico, tenzij sprake is van zeer hoge personendichtheden (bij een bevolkingsdichtheid beneden de 1.500 pers/ha dubbelzijdig en 2.250 pers/ha enkelzijdig blijft het GR beneden 0,1 x de oriënterende waarde).

Ter plaatse van de woonboten aan de Diemerzeedijk is er geen sprake van dergelijk hoge personendichtheden. Het groepsrisico blijft onder 0,1 x de oriëntatiewaarde, waarmee er geen relevant groepsrisico aanwezig is.

Ringweg Oost (A10)

Conform het Basisnet weg geldt voor dit wegvak (N10 ofwel N18-1 cf. basisnettabel) dat sprake is van een groepsrisico kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De afstand van de woonboten tot aan de weg bedraagt ten minste 170 meter. Op basis van ervaring wordt gesteld dat de 'toevoeging' van de negen ligplaatsen niet leidt tot een relevante toename van het groepsrisico.

IJburglaan/Zuiderzeeweg

Conform het Basisnet weg geldt voor dit wegvak (N19) dat sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Gezien de afstand van deze transportroute tot aan de woonboten (circa 750 meter) is de invloed van de woonboten op dit groepsrisico verwaarloosbaar.

Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Ten oosten van snelweg A1, op circa 600 meter afstand, ligt een 16 inch aardgastransportleiding met een druk van 40 Bar. Gezien de afstand tot aan deze buisleiding, liggen de ligplaatsen ruim buiten het invloedsgebied van de leiding.

6.5.3 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De veiligheidsaspecten spelen daarom geen rol voor dit bestemmingsplan.

7 Omgevingsaspecten

7.1 Water

7.1.1 Toetsingskader

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 (AGV) 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 verordening van 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.

Op grond van de Keur geldt er een ligplaatsverbod binnen de beschermingszone van de primaire waterkering. Er kan onder voorwaarden afgeweken worden van dit ligplaatsverbod.

De Keur benoemt een aantal beleidspunten met betrekking tot woonboten. In het Keurbesluit Vrijstellingen heeft AGV beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan, zonder dat een vergunning nodig is:

1. De onderhoudsplichtigen (= eigenaar van de woonboot) voor gewoon onderhoud dragen zorg voor een goede toestand van het in de onderhoudsplicht vastgelegde deel van het 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 in acht genomen.

7.1.2 Baggeren

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie is onderzocht of de woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen blijven liggen. Een vraagstuk dat daarbij aan de orde kwam is de vraag wie verantwoordelijk zou zijn voor het baggeren, als de woonboten aan de Diemerzeedijk wel bestemd zouden worden.

Het uitbaggeren van (delen van) het IJmeer ten behoeve van voldoende vaardiepte / waterdiepte voor vaartuigen die in het IJmeer varen/drijven, is waterstaatkundig beheer in de zin van de Waterregeling (een ministeriële regeling op grond van de Waterwet).

Op grond van de Waterwet en daarop gebaseerde lagere regelgeving is het Rijk de beheerder van het IJmeer voor het waterstaatkundig beheer. Er bestaat echter geen plicht om te “baggeren”. In de toelichting op de Waterregeling (zie Staatscourant 2009, nr. 19353, pagina's 71 en 72) staat expliciet vermeld, dat het om een bevoegdheid van het Rijk gaat tot het verrichten van beheerhandelingen en niet om een plicht.

De vergunninghouder is zelf verantwoordelijk voor het innemen van de ligplaats: er is geen verplichting om de bereikbaarheid via het water te garanderen. Voor eventueel onderhoud van de boot, kan de boot ook over land verplaatst worden. Dit is vastgelegd in de Regels Woonboten en Oevergebruik Stadsdeel Oost (artikel 3, tweede lid): “de verantwoordelijkheid voor het vervoer van de woonboot naar de ligplaats en de bereikbaarheid van de ligplaats voor de nieuwe woonboot ligt bij de eigenaar van de woonboot.”

7.1.3 Waterparagraaf

Algemeen

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

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van AGV. Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van de gemeente Amsterdam voert Waternet ook de volgende watertaken uit: de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterkeringen

De woonboten aan de Diemerzeedijk liggen aan een primaire waterkering, die in beheer is bij AGV. De buitenbeschermingszone, zoals genoemd in de Keur van AGV, behoort tot de beschermingszone van de betreffende waterkering en derhalve tot het beheergebied van AGV voor deze waterkering (zie Kamerstukken 30818, nr. 3, p. 87 onderaan).

Binnen de beschermingszones van de waterkering (vastgelegd in de legger) hanteert AGV verboden en regels om de waterkering te beschermen. Deze verboden en regels zijn vastgelegd in de Keur, vrijstellingen Keur en de beleidsregels Keur.

Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van de primaire waterkeringen geldt dat er een vergunning aangevraagd dient te worden bij Waternet, respectievelijk het hoogheemraadschap AGV.

Waterberging, demping en verharding

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd.

Met dit bestemmingsplan worden de boten aan de Diemerzeedijk weg bestemd. Dit bestemmingsplan maakt geen demping van oppervlaktewater mogelijk. Er is geen sprake van een toename van verharding. Compensatie is daarom niet nodig.

Wateropgave

Het plangebied bevindt zich in de Watergraafsmeerpolder. In het Nationaal Bestuursakkoord Water is berekend dat voor deze polder een wateropgave geldt van 0,1 – 5 hectare. Met het weg bestemmen van de woonboten, wordt er geen afbreuk gedaan aan de wateropgave.

Waterkwaliteit

Riolering, hemelwaterafvoer

RWS Noord-Holland en AGV werken samen in het project 'SchoonSchip' om te stimuleren dat de lozingen van ongezuiverd huishoudelijk afvalwater uit woonboten voor 2017 worden gestopt, door het geven van subsidie en informatie aan woonbootbewoners. In dat kader dienen ook de woonboten in het plangebied aangesloten te worden op de riolering, op het moment dat deze blijven liggen. Momenteel zijn de boten aan de Diemerzeedijk niet aangesloten op de riolering. Als de boten in 2017 nog niet zijn verplaatst, vraagt de gemeente een ontheffing aan bij de provincie (op grond van artikel 10:33 Wet Milieubeheer).

Grondwater

Met dit bestemmingsplan worden de boten aan de Diemerzeedijk weg bestemd. Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Dit bestemmingsplan heeft daarmee geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het plangebied.

7.1.4 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. Voor de tijd dat de woonboten nog aan de Diemerzeedijk liggen, heeft de gemeente geen verplichting om de bereikbaarheid via het water te garanderen. De wateraspecten (o.a. de waterkwaliteit en de aanwezigheid van een primaire waterkering), spelen daarom geen rol voor dit bestemmingsplan.

7.2 Verkeer

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie is onderzocht of de woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen blijven liggen. Bij deze afweging is het van belang inzichtelijk te hebben wat de verkeersaantrekkende werking is als de boten blijven liggen en of er parkeerproblemen ontstaan.

7.2.1 Parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking

Achtergrond

Ter voorbereiding van de recent genomen maatregelen (invoeren betaald parkeren en het realiseren van o.a. drempels en parkeervakken) is een parkeerbalans opgesteld voor het gehele gebied (Mobycom, 30 mei 2013, Parkeerbalans Zuider IJdijk, Diemerzeedijk en Buitenkerkerweg). In deze parkeerbalans is de parkeerbehoefte van alle in het onderzoeksgebied aanwezige functies afgezet tegen de aanwezige parkeercapaciteit (zowel op privéterrein als in de openbare ruimte). Uit de analyse per deelgebied bleek dat de parkeerbehoefte van de aanwezige functies over het algemeen met de be-

staande parkeercapaciteit opgevangen kan worden. Alleen nabij de Buitenkerkerweg ligt de parkeerbehoefte soms hoger dan de aanwezige parkeercapaciteit.

Parkeerbehoefte woonboten

In de parkeerbalans is de parkeerbehoefte berekend van negen woonboten (zie bijlage 9). Elke woonboot genereert (op basis van de kencijfers van het CROW en de conceptnota parkeernormen) een parkeerbehoefte van circa 0,9 parkeerplaats per woonboot. De totale parkeerbehoefte van de woonboten komt daarmee op 8,1 parkeerplaatsen.

In de directe omgeving zijn circa 207 parkeerplaatsen op privéterrein en circa 167 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De totale parkeerbehoefte van het gebied is, rekening houdende met dubbelgebruik, circa 276 parkeerplaatsen. Het overgrote deel van deze parkeerbehoefte kan op eigen terrein opgevangen worden. Veel van de aanwezige bedrijven hebben een eigen parkeerterrein. De woonboten zijn aangewezen op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Gezien de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en het geringe aantal functies dat afhankelijk is van de parkeerplaatsen kan de parkeerbehoefte van de negen woonboten in de openbare ruimte worden opgevangen.

Verkeersaantrekkende werking woonboten

De verkeersgeneratie van de negen woonboten is marginaal; de Diemerzeedijk is prima geschikt voor het faciliteren van het autoverkeer dat door deze negen woonboten gegenereerd zal worden.

Bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten

De brandweer heeft aangegeven dat ze geen problemen uit oogpunt van externe veiligheid zien wanneer de woonboten blijven liggen.

7.2.2 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De parkeerbehoefte en de verkeersaantrekkende werking spelen daarom geen rol voor dit bestemmingsplan.

7.3 Archeologie

7.3.1 Toetsingskader

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 ("deveroorzaker-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 geven 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 ordeningsprocessen. 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.

7.3.2 Toetsing

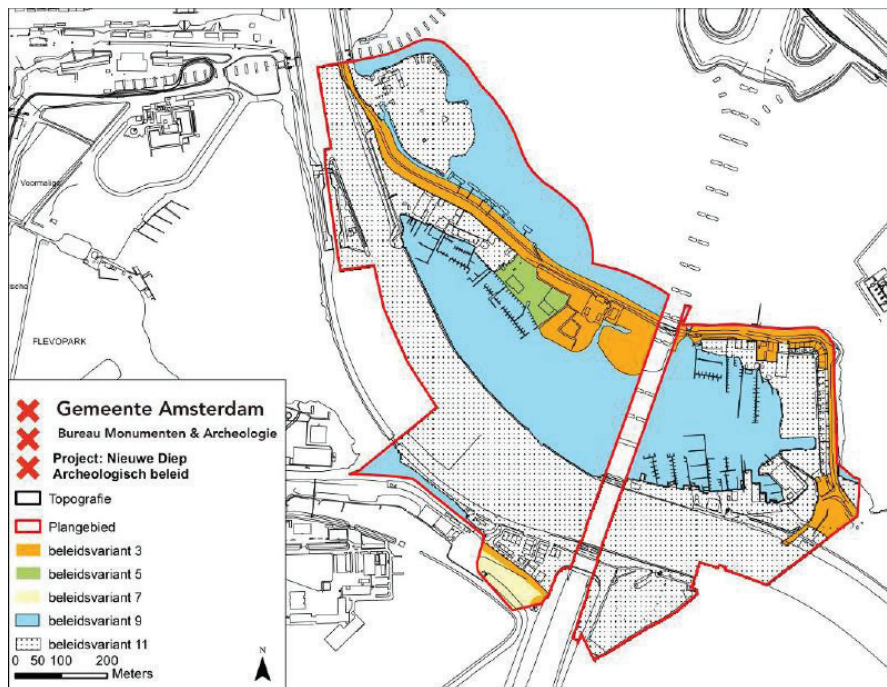
Voor bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012' heeft BMA archeologisch bureauonderzoek³ uitgevoerd (bijlage 10). In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Binnen het plangebied geeft de IKAW één verwachtingszone aan. Onder water in het IJ geldt een middelhoge trefkans 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 bureauonderzoek van BMA blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied een aantal verwachtingszones aanwezig zijn. Voor het water geldt een lage verwachtingswaarde. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 10.

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 bouwgrepen. Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld waarin vijf beleidsvarianten worden onderscheiden. Voor het water, waar de woonboten liggen geldt dat er een uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².

³ Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Het Nieuwe Diep. Stadsdeel Oost. BO 11-053. Amsterdam 2011. Bureau Monumenten & Archeologie en Archeologisch bureauonderzoek.



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 gronden binnen het plangebied krijgen een dubbelbestemming in het bestemmingsplan. 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 aangetroffen 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.

7.3.3 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De archeologische verwachtingswaarde is daarom niet relevant voor dit bestemmingsplan.

7.4 Cultuurhistorie

7.4.1 Toetsingskader

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 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.

7.4.2 Toetsing

Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) hebben een advies uitgebracht over de cultuurhistorische waarde van de Diemerzeedijk (bijlage 11). De Diemerzeedijk heeft van oudsher een cultuurhistorische waarde, maar deze is in de loop der jaren verstoord door de realisatie van de Amsterdamse brug, de Zeeburgerbrug, het knooppunt A10-IJburglaan en de buitendijks gelegen camping. Door aanvullend de realisatie van het Zeeburgereiland en IJburg is het ooit aanwezige uitzicht op het 'open water' vanaf de Diemerzeedijk opgeheven. De 13^e eeuwse Diemerzeedijk vormt geen onderdeel van de 'Stelling van Amsterdam' volgens BMA.

Ook binnendijs is het vrij zicht op het water verdwenen door de komst van de verschillende jachthavens en andere watergebonden activiteiten. Deze functie verhouden zich ruimtelijk gezien weinig tot niet tot de dijk.

7.4.3 Conclusie

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De cultuurhistorische waarde is daarom niet relevant voor dit bestemmingsplan.

7.5 Flora en fauna en ecologie

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie is onderzocht of de woonboten aan de Diemerzeedijk kunnen blijven liggen. In dat kader is er onderzoek verricht naar de aanwezige natuurwaarden in het plangebied. De bevindingen worden in deze paragraaf verwoord.

7.5.1 Toetsingskader

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.

Natuurbeschermingswet (1998)

In de Natuurbeschermingswet 1998 is de bescherming geregeld van de zogenaamde Natura 2000-gebieden. Dit zijn gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied en die behoren tot het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden. Dit netwerk is er op gericht om de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. 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.

Flora- en faunawet (2002)

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.

Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv, 2014-2015)

Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv). Deze documenten bevatten de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de ecologische verbindingzones (EVZ) en het weidevogelleefgebied.

Voor deze gebieden 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 (Prv) 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.

Voor de ecologische hoofdstructuur geldt op basis van artikel 19 van de Prv:

1. dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;
2. een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingzone significant aantasten.

De Ecologische Hoofdstructuur wordt tegenwoordig ook het Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd: het Nederlandse netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland (2008)

De provinciale regels voor natuurcompensatie staan in de Prv en zijn verder uitgewerkt in de beleidsregel. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 27 november 2007 de beleidsregel vastgesteld. Als een ingreep wordt toegestaan, moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit uitgangspunt wordt 'natuurcompensatie' (het 'nee, tenzij' principe) genoemd.

De beleidsregel wordt vervangen door de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben de ontwerp-Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland vastgesteld. De uitvoeringsregeling is 18 december 2014 in werking getreden.

De uitvoeringsregeling geeft aan hoe gecompenseerd moet worden als er aantasting is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ecologische verbindingzones (EVZ) of weidevogelleefgebied. In de Prv is aangegeven wanneer ingrepen in de EHS, EVZ en weidevogelleefgebied toegestaan zijn en dat ingrepen gecompenseerd moeten worden. De uitvoeringsregeling betreft een uitwerking van de Prv.

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.

Natuurbeheerplan 2012 (2011), 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 natuurbeheerplan geeft per gebiedsbeschrijvingen een nadere invulling van deze 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.

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam (2011).**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:

- *Inpasbaar*: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
- *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.

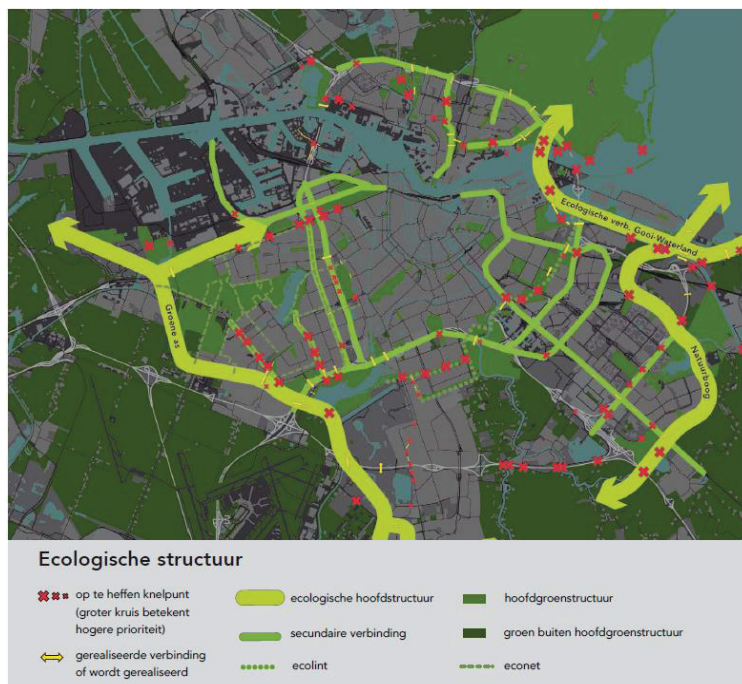
Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.

Ecologische hoofdstructuur

In de Structuurvisie staat voorgeschreven dat het bestemmingsplan geen ingreep mogelijk maakt die 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'. Ontwikkelingen in de EVZ Bovendiep kunnen alleen plaatsvinden als deze geen negatief effect hebben op de verbindende functie en de doelsoorten van de EHS.

De EHS gebieden rond Amsterdam zijn ook opgenomen in de Hoofdgroenstructuur (HGS), groentype corridor. Groen en groene recreatie staan hierbij voorop. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is tevens vastgesteld dat de corridors hun kwaliteit als ecologische verbindingzone niet mogen verliezen. In 2012 is de toelichting en uitwerking van de ecologische visie door de raad vastgesteld.

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 structuur (Bron: Structuurvisie 2040)

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

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

De Amsterdamse ecologische visie (ecovisie) is een uitwerking en aanvulling op, en verfijning van, het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Het omvat de volgende elementen:

- de indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie wordt vertaald naar concrete kaartvlakken,
- de ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader,

- de knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, worden verder uitgewerkt en per knelpunt wordt aangegeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost,
- speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

Deze ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt een belangrijk toetsingskader voor ruimtelijke plannen: het is een richting bepalend beleidsdocument. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven.

Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor het wijzigen van de ecologische hoofdstructuur is een besluit van de gemeenteraad nodig." De beleidsintentie is dat knelpunt worden opgelost en meegenomen worden in het budget van het projectplan.

7.5.2 Toetsing

7.5.2.1 Vogelrichtlijn en Natuurbeschermingswet

Binnen het plangebied zijn geen Natura-2000 gebieden als bedoeld in de Natuurbeschermingswet aanwezig. Op een afstand van 1.500 meter ten noordoosten van het projectgebied ligt het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Dit deel van het Natura 2000-gebied is aangewezen als Vogelrichtlijngebied op basis van het belang ervan voor visetende (fuut, aalscholver, nonnetje, grote zaagbek, dwergmeeuw, zwarte stern), mossetende (kuifeend, tafeleend, topper) en waterplantenetende (krooneend, meerkoet, tafeleend) watervogels.

7.5.2.2 Flora- en Faunawet, Prv en gemeentelijke structuurvisie

De woonboten aan de Diemerzeedijk liggen in de provinciale EVZ en de EHS, de oevers waaraan de woonboten liggen, bevinden zich in de hoofdgroenstructuur. Uit de ecologische visie blijkt dat het gebied wordt aangemerkt als 'op te heffen knelpunt'. Daarom is nader onderzocht wat het effect van de aanwezige boten daadwerkelijk is op de werking van de EVZ en de EHS. Tevens is nagegaan welke maatregelen er getroffen kunnen worden om de negatieve effecten op de EVZ en de EHS te verminderen.

In maart 2014 is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de permanente/tijdelijke aanwezigheid van de woonboten aan de Diemerzeedijk op de aanwezige flora en fauna (bijlage 12). Het doel van de EVZ Bovendiep is de inrichting van een doorgaande verbinding voor land- en oevergebonden dieren zoals kleine zoogdieren en amfibieën en reptielen en daarmee primair bedoeld voor allerlei kritische soorten die gebruik maken van oevers en natte natuur. Om dit doel te realiseren is het optimaal dat over de gehele te overbruggen lengte (met riet) begroeide en onverstoorde oevers aanwezig zijn, waarbij de oevervegetatie voor de ringslang en waterspitsmuis een breedte heeft van 5 meter.

De conclusies uit het onderzoek zijn:

1. de aanwezigheid van een negental woonboten en het uitvoeren van (bagger) werkzaamheden leidt niet tot aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Een verdere toets in het kader van de NB-wet is niet noodzakelijk;
2. de aanwezigheid van woonboten en bijbehorende voorzieningen (steigers, tuinen, aanwezigheid mensen en verlichting) vormen een belemmering voor de uitwerking van de EVZ. De oevers waaraan de woonboten liggen zijn beperkt tot ongeschikt voor de doelsoorten om zich langs te verplaatsen. Dit wordt veroorzaakt door de afwezigheid van oevervegetatie om langs te verplaatsen of te verblijven en de aanwezige verstoring door geluid, licht en aanwezigheid mensen;
3. het verplaatsen van de woonboten met ongeveer 15 meter in oostwaartse richting ten opzichte van de huidige ligplaatsen heeft een *beperkt positief* effect. Dit positieve effect wordt bereikt doordat de oevers minder intensief gebruikt worden én er meer ruimte beschikbaar is voor ontwikkeling van oevervegetatie. Dit positieve effect is er alleen als er géén tuinen worden toegestaan op de Diemerzeedijk, de steigers in de breedte verkleind worden én verlichting op de steigers beperkt wordt. Het advies is dan wel de ontwikkeling van oevervegetatie te stimuleren door variatie in waterdiepte toe te passen, waarbij dicht bij de oevers ondiep water gerealiseerd wordt om riet te laten ontwikkelen;

4. het realiseren van de voorzieningen (bijvoorbeeld de aansluiting op gas en riolering) hebben een tijdelijk negatief effect op het functioneren van de EVZ; het tijdelijke effect wordt veroorzaakt in de aanlegfase;
5. het lokaal baggeren van de bodem leidt niet tot permanente aantasting van de EVZ. Als bij het opleveren van het baggerwerk rekening gehouden wordt met een natuurvriendelijk verloop van de waterbodem, kan het baggeren leiden tot een positief effect. Het onderhouden van een vaargeul hoeft niet te leiden tot negatieve effecten;
6. er zal nader onderzoek verricht moeten worden naar voorkomende beschermde soorten bij de verschillende mogelijkheden (boten laten liggen of juist verplaatsen).

Uit het verkennende flora- en faunonderzoek is gebleken dat in en rondom het projectgebied strikt beschermde soorten als vaatplanten, vleermuizen en vissen voor kunnen komen. Om te bepalen of met de uit te voeren ingrepen vaste rust- en verblijfplaatsen van deze soorten worden aangetast, is een nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze soorten uitgevoerd (bijlage 13). Het nadere onderzoek heeft de volgende doelstellingen:

- het vaststellen van de aanwezigheid van beschermde vaatplanten, vleermuizen en vissen;
- het vaststellen wat de effecten zijn van de werkzaamheden op vaatplanten, vleermuizen en vissen;
- indien als gevolg van het initiatief negatieve effecten op beschermde flora en fauna te verwachten zijn, wordt bepaald of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet benodigd is.

Uit het nadere onderzoek blijkt dat op de oevers van het Bovendiep, aan de Diemerzeedijk in Amsterdam, naar alle waarschijnlijkheid geen strikt beschermde vaatplanten groeien. Verder worden vaste rust- en verblijfplaatsen van boom- en gebouw bewonende soorten niet verwacht in de bomen en in de woonboten. In het water van het Bovendiep komen wel de strikt beschermde vissen, de kleine modderkruiper en de rivierdonderpad voor. Beide vissoorten vallen binnen tabel 2 van de Flora- en faunawet.

Dit betekent dat bij ingrepen aan de oevers van het Bovendiep, het uitbaggeren van het Bovendiep, het aanleggen van een vaargeul en het eventueel verplaatsen van de woonboten sprake is van aantasting van het leefgebied van beide vissoorten. Dit betreft een overtreding van de Flora- en faunawet. Deze ingrepen kunnen plaatsvinden, mits een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet wordt aangevraagd óf als er gewerkt wordt conform een door het ministerie van EZ (Economische Zaken) goedgekeurde gedragscode. In het laatste geval is dan geen ontheffing noodzakelijk.

Voor tabel 2 soorten, waaronder de kleine modderkruiper en rivierdonderpad, geldt een vrijstelling van artikel 8 t/m 12 bij ruimtelijke ingrepen als de functionaliteit van het leefgebied behouden blijft en gewerkt wordt conform een door het ministerie goedgekeurde gedragscode. Aangezien de watergang behouden blijft en in de directe omgeving voldoende alternatief leefgebied over blijft, wordt de functionaliteit van het leefgebied van de kleine modderkruiper en rivierdonderpad zowel tijdens als na de werkzaamheden niet aangetast. De gemeente Amsterdam heeft haar eigen gedragscode: Gedragscode Flora- en faunawet Gemeente Amsterdam. *Gedragscode voor het zorgvuldig handelen bij 'ruimtelijke ontwikkeling' en 'bestendig beheer en onderhoud'* (2009). Voorafgaand aan de werkzaamheden dient wel een ecologisch werkprotocol opgesteld te worden, waarin de werkzaamheden en de te treffen ecologische maatregelen worden uitgewerkt. Werkzaamheden dienen conform dit werkprotocol uitgevoerd te worden.

Onderzoek eventuele uitbreiding camping

Momenteel vindt de planvorming van de uitbreiding van camping Zeeburg plaats. Voor de uitbreiding is een ecologisch onderzoek verricht. Aangezien deze uitbreiding van de camping op korte afstand van de woonboten aan de Diemerzeedijk geprojecteerd is, zijn de onderzoeken van beide projecten met elkaar vergeleken en heeft een evaluatie plaats gevonden. Deze bevindingen zijn in bijlage 14 na te lezen.

Eén van de uitkomsten van de vergelijking van de onderzoeken is dat beide onderzoeken (onterecht) los van elkaar staan. In het onderzoek voor de camping komt de aanwezigheid van de woonboten niet aan de orde in het kader van cumulatie of de effectiviteit van de EVZ. Om die reden is een aanvullend onderzoek uitgevoerd waarin de cumulatie van effecten van beide projecten is beoordeeld. Op basis van de conclusies van dit onderzoek heeft een ecooloog van de gemeente Amsterdam een beoordeling gemaakt 'Groenbeleid en ecologisch advies' (zie bijlage 15).

In de beoordeling door de ecooloog wordt ten aanzien van de woonboten aangegeven dat zij een storend effect hebben op de functionaliteit van de ecologische verbindingszone. Dit storende effect kan worden verminderd door uitbreidingen op te ruimen en de oever en het dijktaalud opnieuw in te richten. Desalniettemin blijft de functie wonen een verstoring voor de ecologische verbindingszone, die hierdoor nooit tot volledige ontwikkeling komt.

Ten aanzien van de uitbreiding van de camping wordt geconcludeerd dat het samengaan van ecologische verbindingszone en de uitbreiding van de camping mogelijk is, maar kwetsbaar. Om die reden worden er adviezen gedaan, waarmee een goede ecologische verstandhouding mogelijk is tussen de verbindingszone en de uitbreiding. Hierbij dient voldaan te worden aan de adviezen van de ecooloog. In de planvorming van de uitbreiding is hiermee rekening gehouden.

Te nemen maatregelen voor EHS

In de hiervoor genoemde beoordeling worden concrete inrichtingsmaatregelen genoemd, welke bijdragen aan het versterken van de ecologische verbinding. Met deze notitie wordt het standpunt van de gemeente verwoord.

De voorkeur vanuit ecologisch oogpunt is om de woonboten niet toe te staan. Of de boten nu blijven liggen of niet, de tuinen met bouwsels en objecten en de uitbreidingen in en om de woonboten en de oever moeten worden verwijderd in het belang van de ecologische verbindingszone. Omdat de woonboten al een lange periode aan de Diemerzeedijk liggen wordt er gesproken van een 'bestaande situatie' en hoeft er niet voldaan te worden aan het 'nee--tenzij' principe van de provinciale EHS.

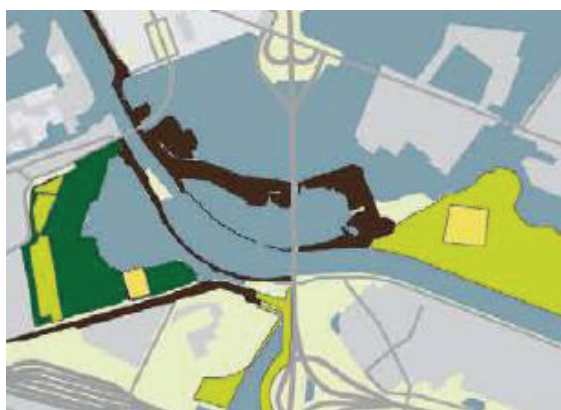
De streefdatum voor het completeren van de Amsterdamse ecologische structuur is 2020. Zoals in hoofdstuk 9 en 10 blijkt, is het aannemelijk dat de woonboten in 2023 niet meer aan de Diemerzeedijk liggen. Op het moment dat er geen woonboten meer aanwezig zijn, worden de volgende maatregelen genomen met betrekking tot de herinrichting van de dijk en de oever:

- het opheffen van de tuinen en het herinrichten van de dijk met in acht name van de doelsoorten;
- verwijderen en opruimen van alle objecten, bouwsels, boten, drijvende objecten, hekken en uitbreidingen;
- het aanleggen van een doorlopende oever langs de Diemerzeedijk, waarmee de barrièrevorming en/of verstoring opgeheven wordt en een rietkraag tot ontwikkeling kan komen;
- het realiseren van een inrichtingsplan en de uitvoering hiervan in samenspraak met een ecooloog.

7.5.2.3 Structuurvisie Amsterdam 2040

Hoofdgroenstructuur

De Hoofdgroenstructuur heeft betrekking op land en niet op water. De woonboten aan de Diemerzeedijk, vallen daarom buiten de hoofdgroenstructuur. De oever waaraan de woonboten liggen, behoort wel tot de hoofdgroenstructuur, groentype corridor. Voor dit groentype geldt dat de gewenste zonering bestaat uit een combinatie van een groene route en ecologische verbindingszone. De beleidsintentie ten aanzien van de ecologische verbindingszone is er op gericht dat deze optimaal wordt ingericht voor de betreffende doelsoorten, niet of nauwelijks toegankelijk is, maar wel goed zichtbaar. De beleidsintentie ten aanzien van de groene route is er op gericht dat deze aantrekkelijk is voor wandelaars en fietsers en een goed zicht geeft op de ecologische verbindingszone.



Hoofdgroenstructuur (Bron: Structuurvisie 2040)

Corridor (Bron: Structuurvisie 2040)

De TAC is gevraagd te adviseren over de aanwezigheid van de woonboten en het gebruik van de oever als tuin. De TAC heeft aangegeven geen gericht advies te kunnen geven, maar wel enkele inhoudelijke afwegingen voor het vervolgproces. Het volledig advies is als bijlage 16 toegevoegd.

De TAC geeft aan dat met het oog op de corridorfunctie van deze locatie het de voorkeur verdient deze groene kade een zo openbaar en ecologisch mogelijke inrichting mee te geven. In de situatie waarin de woonboten verplaatst worden, zullen de tuinen verdwijnen. De TAC acht het ontstaan van volkstuinen onder geen enkele voorwaarde wenselijk.

Ecologische Hoofdstructuur

De woonboten aan de Diemerzeedijk liggen in de ecologische hoofdstructuur Gooi-Waterland en de ecologische verbindingszone Bovendiep.



Uitsnede uit de kaart 'voorgestelde ecologie' (Bron: Ecologische visie)



Ligging ecologische hoofdstructuur (Bron: Structuurvisie 2040)

Ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland en de ecologische verbingszone Bovendiep

De ecologische hoofdstructuur Gooi – Waterland (EHS) wordt in het provinciale natuurbeheerplan aangeduid met nr. 102. De verbingszone 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'.

De ecologische verbingszone (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 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 functioneert de EVZ als leefgebied voor genoemde soorten. De EVZ vormt een onderdeel van de EHS.



Ecologische verbingszone Bovendiep

In de ecovisie wordt het gebied waar de woonboten aan de Diemerzeedijk liggen, aangemerkt als een 'op te heffen knelpunt'. Bij ruimtelijke projecten in een gebied waar zich een in deze visie benoemd knelpunt bevindt, is de beleidsintentie dat het oplossen van dat knelpunt wordt meegenomen in het budget van het projectplan.



XXX op te heffen knelpunt
(groter kruis betekent
hogere prioriteit)

Knelpuntenkaart (bron: Ecologische visie)

7.5.3 Conclusie

De aanwezigheid van de woonboten aan de Diemerzeedijk vormen een belemmering voor een optimale ontwikkeling van de EVZ en de EHS. De negatieve effecten kunnen door het nemen van maatregelen beperkt worden, maar niet volledig weg genomen worden.

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De boten die momenteel aan de Diemerzeedijk liggen, worden verplaatst. Als in 2023 nog boten aanwezig zijn, gaat de

gemeente tot handhaving over (zie hoofdstuk 10). Met het verwijderen van de boten, krijgt de EVZ en de EHS de mogelijkheid om zich optimaal te ontwikkelen.

7.6 Landschappelijke inpasbaarheid

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie is onderzocht of de woonboten aan de Diemerzeedijk landschappelijk in te passen zijn. In maart 2014 is daarom een 'Inpassingsvisie woonschepen Diemerzeedijk' uitgevoerd (bijlage 17). In de inpassingsvisie worden de actuele landschappelijke en ruimtelijke waarden benoemd en de (on-) mogelijkheden van de inpassing van woonboten.

De Inpassingsvisie leidt tot een aantal inpassingsvoorwaarden die op verschillende manieren kunnen worden uitgewerkt in een toekomstig inpassingsplan. Met de visie worden twee scenario's in beeld gebracht, namelijk:

1. ligging woonboten direct aan de dijk, binnen de beschermingszone van de dijk;
2. ligging woonboten buiten beschermingszone van de dijk.

In beide varianten is uitgegaan van een uitbreiding van de camping en de doorontwikkeling van de ecologische verbindingszone Bovendiep rietmoeraszone.

7.6.1 Conclusie

De visie benoemt een aantal eigenschappen van het gebied op regionaal niveau, stedelijk niveau en op gebiedsniveau. De conclusie is dat de woonboten zowel binnen als buiten de beschermingszone van de primaire waterkering, onder voorwaarden landschappelijk inpasbaar zijn.

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen aan de Diemerzeedijk bestemd. De boten worden daarmee niet landschappelijk ingepast.

8 Juridische toelichting

8.1 Algemeen

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

8.1.1 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.

8.1.2 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.

8.1.3 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.

8.2 De bestemming

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.

Water (artikel 3)

Het plangebied bestaat uit water. 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. 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.

Waarde – Archeologie 4 (dubbelbestemming, artikel 4)

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 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 er over een gebied van 10.000 m² of dieper dan de waterbodem een bodemverstoring plaats vindt, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologische rapport te overleggen, waaruit blijkt dat er geen archeologische waarden verstoort of verloren gaan. Dit kan ertoe leiden dat er 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.

Waarde – Ecologie (dubbelbestemming, artikel 5)

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. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar paragraaf 7.5.

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.

Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming, artikel 6)

Het plangebied grenst aan de Diemerzeedijk, een primaire waterkering in beheer bij het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). 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.

9 Haalbaarheid en uitvoerbaarheid

Met het niet bestemmen van de woonboten aan de Diemerzeedijk dient aangetoond te worden dat de woonboten daadwerkelijk verplaatst kunnen worden in de periode tot 2023 (10 jaar na het in werking treden van het bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012'). De volgende factoren spelen hierbij een rol:

1. beschikbaarheid alternatieve ligplaatsen;
2. economische haalbaarheid;
3. maatschappelijke haalbaarheid;
4. handhaving.

De eerste drie factoren worden in dit hoofdstuk besproken. Hoofdstuk 10 gaat nader in op handhaving.

9.1 Beschikbaarheid alternatieve ligplaatsen

Binnen het stadsdeel zijn momenteel (d.d. 1 november 2015) twaalf ligplaatsen en twee waterkavels voor drijvende woningen beschikbaar voor degene die beschikken over een gedoogbeschikking. Zoals in paragraaf 2.1 reeds is benoemd, heeft één van de bewoners inmiddels een alternatieve ligplaats geaccepteerd (de ligplaats aan de Panamakade).

Nr	Locatie	Type*	Geplande beschikbaarheid
1	Levantkade 54 (39x5,5m)	Ws	Per direct
2	Levantkade 96 (39x5,5m)	Ws	Eind 2015 – 2016
3	Borneokade 60 (40x6m)	Ws	Per direct
4	Borneokade 62C (40x6m)	Ws/Wv	Eind 2015 – 2016
5	Borneokade 62D (40x6m)	Ws/Wv	Eind 2015 – 2016
6	Joan Muyskenweg	Wa/Wv	2016 – 2017
7	Joan Muyskenweg	Wa/Wv	2016 – 2017
8	Joan Muyskenweg	Wa/Wv	2016 – 2017
9	Joan Muyskenweg (Stern Garage)	Wa/Wv	2019-2020 (+ wissellocatie)
10	Joan Muyskenweg (Koffiefabriek)	Wa/Wv	2017 – 2018
11	Waterbuurt kavelnummer IJ 124 B-4	DW	Per direct
12	Waterbuurt kavelnummer IJ 124 H-31	DW	Per direct
13	Panamakade 27b	Wa	Vergunningprocedure loopt
14	Panamakade 13	Ws	Per 15/7 in gebruik genomen door woonbootbewoner en niet meer beschikbaar

- *
 Ws = woonschip
 DW = drijvende woning
 Wa = woonark
 Wv = woonvaartuig (= een niet authentieke opbouw op een casco van een oorspronkelijke boot)

Aan de Diemerzeedijk liggen momenteel nog zes woonboten: vier woonvaartuigen en twee woonarken. De twee boten die verplaatst zijn naar een tijdelijke ligplaats zijn woonarken.

Zoals uit bovenstaand overzicht blijkt zijn er tussen nu en 2020 acht ligplaatsen beschikbaar voor de bestaande boten. In het geval dat de bestaande boot vervangen wordt door een schip, kunnen de bewoners uit een breder aanbod van alternatieve ligplaatsen kiezen.

Gezien het aantal beschikbare alternatieve ligplaatsen, is het aannemelijk dat de boten aan de Diemerzeedijk in de periode tot 2023 verplaatst kunnen worden.

9.2 Economische haalbaarheid

9.2.1 Financiële gevolgen woonbootbewoners en gemeente

Ten behoeve van de voorbereidingsnotitie heeft het stadsdeel onderzocht wat de financiële gevolgen zijn voor de woonbootbewoners van de vier verschillende scenario's. Voor de bewoners geldt dat elk scenario een verandering betekent ten opzichte van de gedoogsituatie waarin ze jarenlang verkeerden: ze gaan beschikken over een legale ligplaats en dat geeft zekerheid. Is er sprake van erfpacht, dan biedt dit daarnaast ook privaatrechtelijk de meeste zekerheid.

Met het weg bestemmen van de woonboten aan de Diemerzeedijk krijgen de huidige woonbooteigenaar-bewoners een alternatieve ligplaats of waterkavel aangeboden. De bewoners gaan op de nieuwe locatie erfpachtcanon betalen (jaarlijks of voor een bepaald tijdvak afgekocht). Er is een compensatieregeling om tegemoet te komen aan de verplaatsing. Deze is maximaal 50% van de grondwaarde voor het eerste erfpachttijdvak van 50 jaar. Er geldt geen anti-speculatiebeding. De erfpachtcanon is aftrekbaar van de belasting.

De vermogenspositie van de woonbootbewoners wijzigt hierdoor. Op dit moment hebben de bewoners geen verhandelbare privaatrechtelijke rechten ten aanzien van de ligplaats, alleen ten aanzien van de woonboot. Met een ligplaats, welke in erfpacht is uitgegeven, heeft de ligplaats een eigen waarde en kan deze verhandeld worden (net als de woonboot).

De kosten voor de gemeente worden grotendeels gedekt uit de erfpachtopbrengsten van de nieuw uit te geven ligplaatsen. Een deel van de (voorbereidende) personele proceskosten komen ten lasten van de algemene begroting.

9.2.2 Planschade

Planschade is de vermogensschade (waardevermindering van onroerende zaken) of inkomensschade die kan ontstaan bij het wijzigen van de juridisch-planologische bouw- en gebruiksmogelijkheden. De vermogens- of inkomensschade wordt bepaald door de maximale invulling van de oude bouw- en gebruiksmogelijkheden te vergelijken met de maximale invulling die de nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden biedt. Na deze vergelijking kan bepaald worden of er per saldo sprake is van een planologische verslechtering.

Aan de hand van criteria uit de jurisprudentie bepaalt een onafhankelijke deskundige de waardevermindering, of de geleden inkomensschade, als gevolg van de gewijzigde juridisch-planologische mogelijkheden. Op basis hiervan kan een planschadevergoeding worden toegewezen.

Conform de huidige juridische stand van zaken worden woonboten aangemerkt als roerende goederen. Om als belanghebbende in een planschadeprocedure ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) te kunnen worden aangemerkt, dient men in een zakenrechtelijke rechtsbetrekking te staan tot (bijvoorbeeld eigenaar te zijn van) een onroerende zaak waarvan men waardevermindering claimt. Doordat de woonboten als roerende zaken worden aangemerkt, is er geen sprake van planschade. Hierbij dient vermeld te worden dat de juridische status van woonboten de afgelopen tijd onderwerp van discussie is en dat wijzigingen van de juridische status ten aanzien van het aspect planschade zich mogelijk in de toekomst voordoen.

9.3 Maatschappelijke haalbaarheid

9.3.1 Uitspraak Raad van State - voorbereidingsnotitie

Op 22 januari 2014 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan op het ingediende beroepschrift op bestemmingsplan 'Het Nieuwe Diep 2012'. Sindsdien heeft de gemeente de bewoners op de volgende momenten betrokken bij de tot stand koming van de voorbereidingsnotitie (en voorliggend bestemmingsplan):

1. 12 februari 2014: de woonbootbewoners zijn met een brief geïnformeerd over de uitspraak van de Raad van State 22 januari 2014 (waarbij bestemmingsplan Nieuwe Diep 2012 gedeeltelijk vernietigd is) en over de gevolgen van die uitspraak voor de woonbootbewoners.
2. 1 oktober 2014: de woonbootbewoners zijn met een brief geïnformeerd over voortgang van het project. In deze brief wordt ook een overzicht van de (op dat moment) beschikbare alternatieve ligplaatsen wordt gegeven. De bewoners worden gevraagd zich melden als te geïnteresseerd zijn in een ligplaats.
3. 12 december 2014: de woonbootbewoners zijn met een brief geïnformeerd over de gevolgen van de door de Raad van State gestelde termijn van 52 weken voor de woonboten Diemerzeedijk.
4. 23 januari 2015: de voorbereidingsnotitie, het Informatiebestand en de inventarislijst van documenten is naar de bewoners toegestuurd ten behoeve van de inspraak-procedure.
5. 27 mei 2015: de nota van beantwoording is aan de indieners van de zienswijzen op de voorbereidingsnotitie toegestuurd.

9.3.2 Vooroverleg en inspraak

De opgestelde voorbereidingsnotitie en het daarbij behorende informatiebestand (inclusief alle verrichte onderzoeken) hebben vanaf 28 januari 2015, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er vier inspraakreacties ontvangen. Deze zijn beantwoord in een nota van beantwoording (zie bijlage 20).

De voorbereidingsnotitie is ter voorbereiding van het bestemmingsplan voorgelegd aan de volgende overlegpartners in het kader van het wettelijke vooroverleg conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening:

1. Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voormalige ministerie van VROM);
2. Rijkswaterstaat;
3. Cultureel erfgoed;
4. Provincie Noord-Holland;
5. Waternet;
6. Liander;
7. Gasunie;
8. KPN;
9. Brandweer Amsterdam – Amstel.

De provincie heeft laten weten geen voorkeur te hebben voor het positief bestemmen van de woonboten aan de Diemerzeedijk. De argumenten die hieraan ten grondslag liggen zijn:

- het negatieve effect op de ecologische waarde van de EVZ;
- de beschikbaarheid van alternatieve ligplaatsen.

De overige overlegpartners hebben geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een vooroverlegreactie in te dienen.

9.3.3 Zienswijze

In navolging van het besluit van het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost op de voorbereidingsnotitie is het ontwerpbestemmingsplan door de het college van B&W vrij gegeven voor ter inzage legging. Het ontwerpplan heeft vanaf 22 december 2015 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. In bijlage 21 is de zienswijze samengevat en beantwoord. De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

10 Handhaving

De hieronder geformuleerde procedure komt uit het 'Aangepast Uitvoeringsplan woonboten Diemerzeedijk' van 20 januari 2015. Dit plan is opgesteld ter ondersteuning van de besluitvorming over het bepalen van de richting van dit bestemmingsplan, namelijk de voorbereidingsnotitie. De procedure maakt in hoofdlijnen inzichtelijk welke stappen gezet worden om uitvoering te geven aan de 'Eerste herziening van het Bestemmingsplan Nieuwe Diep 2012'. Het uitvoeringsplan wordt verder uitgewerkt en wordt bij het vaststellen van deze 'Eerste herziening Bestemmingsplan Het Nieuwe Diep 2012' als bijlage toegevoegd.

De gemeente is sinds oktober 2014 actief bezig met het aanbieden van alternatieve ligplaatsen aan de bewoners. Het stadsdeel heeft er begrip voor dat mensen willen wachten met een verplaatsing totdat dit bestemmingsplan onherroepelijk is. Daarom wordt na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een laatste aanbieding van alternatieve plekken gedaan. Indien niet op deze aanbieding wordt ingegaan, wordt de handhavingsprocedure gestart.

De handhavingsprocedure bestaat uit de volgende stappen:

- a. De gemeente deelt per brief mee welke regels overtreden worden (Vob - ligplaats innemen zonder ligplaatsvergunning; Wabo – bouwen/gebruiken in strijd met bestemmingsplan zowel in water als op oever). In deze brief wordt het voornemen meegedeeld om een last onder bestuursdwang op te leggen. De last houdt in dat de overtreding binnen een daarvoor gestelde tijd (de begunstigingstermijn) moet worden beëindigd door de woonboot te verwijderen en verwijderd te houden uit het water van de gemeente Amsterdam. Tevens dienen alle opstallen, zowel in het water als op de wal, te worden verwijderd.
- b. Indien de last niet binnen de daarvoor gestelde tijd (de begunstigingstermijn) is voldaan zullen de boot en de opstallen voor rekening van de eigenaar worden verwijderd door het bestuur. De eigenaar krijgt de gelegenheid om op dit voornemen een zienswijze in te dienen.
- c. Na ontvangst en behandeling van de zienswijze of nadat de termijn hiervoor ongebruikt verstreken is, wordt een last onder bestuursdwang opgelegd.
- d. De gegeven termijn dient redelijk te zijn en afgestemd op de tijd die nodig is om aan de last te voldoen. Omdat het hier gaat om (veelal) de (enige) woonplaats van de eigenaren, wordt hun de kans gegeven een andere woonplek te vinden, alsmede een plaats waar de woonboot kan worden afgemeerd en/of onderhouden dan wel een koper te vinden voor de boot. Daarbij wordt rekening gehouden met het feit dat hun al een alternatief is aangeboden. De begunstigingstermijn is derhalve een half jaar. Indien bijzondere omstandigheden in individuele gevallen deze termijn te kort is om aan de last te voldoen, zal deze worden verlengd.

Het besluit tot het opleggen van een last onder bestuursdwang is een besluit waartegen bezwaar, beroep en hoger beroep open staat. Ook kan een verzoek tot voorlopige voorziening worden ingediend bij de rechtbank.

Bijlagen