



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland

d.d. 10 december 2018

1. Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 8 augustus 2018 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de bekendmakingenpagina van de website van Amsterdam. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 9 augustus 2018 tot en met 19 september 2018 voor een ieder ter inzage gelegen en was tevens raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze indienen. Er zijn zes zienswijzen ingediend. Op de zienswijzen wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven.

Deze nota is beschikbaar in elektronische en analoge (papieren) vorm. In de analoge versie zijn alle zienswijzen integraal opgenomen in de bijlage van de analoge nota. Vanwege de bescherming van de privacy zijn de zienswijzen niet bij de elektronische versie gevoegd en zijn persoonlijke gegevens in de elektronische versie geanonimiseerd.

2. Overzicht zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

Nr.	Reclamant	Adres	Datum ontvangst
1			20 augustus 2018
2			19 september 2018
3	Rijkswaterstaat Midden-Nederland	Postbus 2232, 3500 GE Utrecht	18 september 2018
4			18 september 2018
5			14 september 2018
6			20 augustus 2018

Alle zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn binnengekomen of binnen de termijn verzonden en tijdig ontvangen. Alle zienswijzen kunnen derhalve in behandeling worden genomen.

3. Beantwoording zienswijzen

3.1 Reclamanten 1

a. Afstand tussen ligplaatsen

Al 52 jaar hebben wij een riante vaste ligplaats met een fantastisch uitzicht. De vrije ruimte tussen de woonarken van de burens is momenteel meer dan vijfenzeventig meter. In het ontwerpbestemmingsplan wordt de tussenruimte verminderd tot vijf meter. Deze afstand van vijf meter is niet te accepteren.

Wij kunnen er enigszins begrip voor opbrengen dat er meer ruimte gecreëerd moet worden tussen de woonboten onderling in "De Kom" en dat u daardoor twee woonboten (plus één woonboot langzij) gaat verplaatsen naar de oostzijde van de Amsterdamse brug. Elke woonboot zal daar ca. veertig meter lengte gaan innemen evenwijdig aan de dijk. Deze woonboten komen dan na aanleg van het dijklichaam tussen de woonarken in te liggen. Wij zijn stellig van mening dat wij met onze woonark ook recht hebben op veertig meter. Dat is vijftien meter lengte van onze woonark met vijftwintig meter tussenruimte. Wij verzoeken u de onderlinge afstand te vergroten naar 25 meter, mede namens de bewoners van de andere twee woonarken aan de oostzijde van de Amsterdamse Brug.

Als er geen ruimte zou zijn om deze afstand te vergroten zoals in de kom, dan ligt het anders, maar de ruimte is in oostelijke richting in ruime mate aanwezig. Esthetisch gezien geeft het ook een betere uitstraling, anders komt het eruit te zien als een woonarkenkamp en dat is nu juist niet de bedoeling hier op Zeeburg.

Het is tevens misschien een optie om de klassieke woonboten die u planmatig gaat verplaatsen naar een ligplaats tussen onze woonarken in, onder te brengen in de haven voor klassieke (woon)schepen op IJburg, daarmee is het gehele probleem opgelost. Wij kunnen dan beschikken over meer vrije ruimte tussen de woonarken.

De woonboten aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug nemen samen een lengte in van ca. 70 meter. De drie woonarken, aan de oostzijde, hebben samen een lengte van ca. 45 meter met een riante tussenruimte. Het valt niet te accepteren dat de woonarkbewoners gedupeerd gaan worden met een tussenruimte van 5 meter, doordat er juist in de kom meer tussenruimte gerealiseerd moet worden. Vandaar ons plan om iedere woonboot en woonark bewoner 40 meter lengte te geven inclusief de lengte van de boot of ark. Het uiteindelijke totale lengteverschil zal 70 meter bedragen. Deze ruimte is aanwezig langs de oever en geeft geen problemen met de uitvoering, hooguit enkele kleine aanpassingen.

Om ons gedeeltelijk tegemoet te komen, is ons voorgesteld om onze woonark met ons woonterras verder van de wal af te verplaatsen zodat wij niet direct meer tegen de burens aan kijken. Een goed plan waar wij direct mee akkoord gingen. Maar toch blijft de 5 meter tussenruimte indirect een obstakel. Om uiteindelijk toch een oplossing te vinden hebben wij er over gesproken om de tussenruimte voor onze woonark aan beide zijden te vergroten naar 15 meter i.p.v. 5 meter. Wij zijn daar niet blij mee maar kunnen dit accepteren.

Beantwoording

Voordat ingegaan wordt op de concrete situatie van reclamanten, wordt eerst toegelicht hoe tot de in het plan mogelijk gemaakte ligging van de ligplaatsen is gekomen.

De komende jaren wordt het totale Zeeburgereiland ingrijpend herontwikkeld, hetgeen gevolgen heeft voor alle huidige bewoners en gebruikers van het Zeeburgereiland. De geplande dijkversterking met de daarbij behorende herindeling van de ligplaatsen heeft grote gevolgen voor het woon- en leefklimaat van alle woonbootbewoners.

Vanaf de start van het overlegproces met de woonbootbewoners over de nieuwe situatie na de dijkversterking, zijn de belangen van de woonbootbewoners en die van de gemeente duidelijk benoemd. De woonbootbewoners willen privacy en voldoende ruimte om hun woonboot houden. Voor de gemeente is uitzicht op het water vanaf het land van grote betekenis voor de kwaliteit van het woongebied van de Baaibuurt. Het plan moet passen binnen de stedenbouwkundige context van de ontwikkeling van Zeeburgereiland. De stedenbouwkundige context van de rest van het Zeeburgereiland vereist:

- Langs de dijk een recreatieve fiets-/wandelroute (het 'rondje Zeeburgereiland');
- Zoveel mogelijk uitzicht vanaf het land op het water en de daar aanwezige woonboten;
- Geen bebouwing of (privaat) medegebruik van de dijk, vanuit de toekomstige functie van de oever als primaire waterkering.

De gemeente wil het westelijk van de Amsterdamsebrug gelegen gebied inrichten als woonbotenlocatie. Voor het oostelijke van de Amsterdamsebrug gelegen gebied is zoveel mogelijk voorzien in een recreatief landschappelijke inrichting. Het streven is erop gericht om de beleving van het water zo optimaal mogelijk te laten zijn en ruimte te scheppen voor extensieve recreatie waarbij gebruik gemaakt kan worden van het water. De nadruk zal liggen op wandelen en fietsen langs het water, waarbij ook een plek wordt gezocht voor een openbare steiger. Langs de gehele Zuider IJdijk is het zicht op water en groen belangrijk. Ook voor de toekomstige bewoners zal het zicht op het water en het groen in de omgeving een belangrijke meerwaarde zijn. Het doel is om de visuele verbinding met deze dijk als zuidelijke oever van het eiland beleefbaar en voelbaar te houden. Dit gebied zal dus zoveel mogelijk open gehouden worden en het water en de oever zullen toegankelijk gemaakt worden voor recreatief gebruik.

Gezien de belangen van de woonbootbewoners en de gemeente is bekeken hoe de ligplaatsen na de dijkversterking het beste geprojecteerd kunnen worden. Hierbij is de huidige volgorde en oriëntatie van de ligplaatsen zoveel mogelijk aangehouden. Aan de westzijde van de Amsterdamsebrug is de ruimte tussen de ligplaatsen 5 meter. In de bocht wordt hiervan afgeweken. Hier liggen de uiterste punten van de ligplaatsen op 3,8 meter. Gezocht is naar de grootst mogelijke afstand vanaf de eerste ligplaats tot aan de Amsterdamsebrug in verband met de geluidssituatie. De drie woonschepen op de huisnummers 103 en 104 zijn vanwege hun langsligging aan de dijk verplaatst naar de oostzijde van de Amsterdamse brug. Hierdoor ontstaat genoeg ruimte voor een ruimere verkaveling.

Om aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug ruimte te scheppen voor deze drie langsliggende schepen uit de Kom, is de ruimte tussen de twee in dit plangebied gelegen arken vergroot. De totale ruimte waar de woonboten in de nieuwe situatie na de dijkversterking komen te liggen, is vergelijkbaar met de ruimte die hiervoor gebruikt wordt in de huidige situatie. Hierdoor kan het overige deel van deze oostzijde van de Amsterdamsebrug benut worden om het vrije zicht op het water te hebben en dit in te richten als een open groene en recreatieve zone.

De afstand tussen de ligplaatsen zoals het bestemmingsplan mogelijk maakt, is, rekening houdend met brandveiligheid en geluid, een evenwichtige balans tussen de door de woonbootbewoners gewenste

privacy en ruimte en het zoveel mogelijk vrij houden van een deel van de zuidelijke oever en het toegankelijk maken voor extensieve recreatie.

Bij de ingebruikneming van de heringerichte situatie wijkt de feitelijke situatie bij een aantal ligplaatsen af van de planologisch beoogde situatie. Dit is het resultaat van het overleg dat met de woonbootbewoners is gevoerd, waarbij de huidige oriëntatie en afmetingen van de woonboot in de heringerichte situatie mogen terugkomen. Die afwijkingen zijn beschermd via het overzicht van de adresspecifieke afwijkingen dat als bijlage 1 bij de regels is opgenomen. De afstand tussen de woonboten aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug is in de feitelijke situatie na de herinrichting 5 meter. Als een woonboot vervangen wordt, dient deze weer binnen de ligplaats op de planverbeelding te worden gelegd en te voldoen aan de maximale afmetingen in de planregels. In die situatie is de afstand tussen de ligplaatsen ruimer dan 5 meter en bevindt de ligplaats van reclamanten (die het meest oostelijk is gelegen) zich op een afstand van circa 18 meter van de naastgelegen ligplaats. Weliswaar bevindt de dichtstbijzijnde ligplaats zich in de huidige situatie op ruimere afstand, maar de ark van reclamanten ligt in de huidige situatie in een jachthaven met alle activiteiten die daarbij horen. In de nieuwe situatie is er geen jachthaven meer in het plangebied.

Het standpunt van reclamanten dat het verder uit elkaar leggen van de ligplaatsen aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug het geheel esthetisch gezien een betere uitstraling geeft, wordt niet gedeeld. Zoals eerder aangegeven hecht de gemeente aan het zoveel mogelijk vrijhouden van de zuidelijke oever en past het niet in de na te streven stedenbouwkundige kwaliteit om de woonboten verder uit elkaar te leggen.

Met reclamanten is een aantal maal gesproken over de bezwaren. De gemeente heeft onderzocht of de woonboot iets verder van de oever kan liggen dan de naastgelegen woonboot, zodat daarmee de bezwaren gedeeltelijk zouden kunnen worden weggenomen. Het uitzicht vanuit de zijramen van de woonboot van reclamanten zou daarmee verbeteren. Dit voorstel is besproken met de eigenaar van de naastgelegen woonboot (Zuider IJdijk 103) en hij heeft aangegeven hiermee in te kunnen stemmen. Vervolgens is onderzocht of dit geluidstechnisch mogelijk is. De geluidssituatie verslechtert niet door deze verschuiving. Het geluidsrapport is aangepast, zodat de woonboot inderdaad 5 meter verder van de oever ligt en het zijuitzicht verbetert.

De gemeente heeft ook onderzocht of de 3 langsliggende schepen (Zuider IJdijk 103 en 104) op een andere locatie een ligplaats zouden willen innemen (bijvoorbeeld IJburg). Zij hebben aangegeven graag ook aan deze zijde van Zeeburgereiland een ligplaats te behouden. Daar wil de gemeente aan voldoen.

Gezien het voorgaande is de afstand tussen de ligplaatsen ruim genoeg en worden reclamanten op dit punt, gelet op de aan de orde zijnde belangen, niet onevenredig benadeeld.

b. Privacy

Reclamanten brengen naar voren dat hun privacy in het nieuwe plan geheel zal verdwijnen omdat zij aan de westzijde vanuit hun woonark tegen de boeg van een woonboot kijken en aan de oostzijde tegen de gevel van een woonark. In beide gevallen kunnen deze bewoners direct bij hen naar binnen kijken.

Beantwoording

Zoals in de beantwoording onder a is aangegeven, liggen de woonboten op een onderlinge afstand van 5 meter in de feitelijke situatie. Als de woonboot wordt vervangen moet deze binnen de ligplaats worden

gelegd en is de afstand 18 meter. Daarnaast zal de woonark van reclamanten 5 meter verder van de oever worden gelegd, zodat het uitzicht vrijer wordt en langs het naastgelegen schip langs gekeken kan worden.

Verder maakt dit plan aan de oostzijde van de ligplaats van reclamanten geen ligplaats mogelijk. In de huidige situatie bevindt zich aan de oostzijde van reclamanten ook een woonark, maar voor deze ligplaats is geen ligplaatsvergunning verleend. In het nog op te stellen bestemmingsplan voor het verplaatsen van de jachthaven naar de oksel van de oostelijke op- en afritten van de A10 wordt bekeken of en hoe deze ligplaats opgenomen wordt. Het plan leidt dan ook niet tot onaanvaardbare inbreuk op de privacy van reclamanten.

c. Aanvaring

Verder zal het risico van een aanvaring met deze beperkte tussenruimte groot zijn doordat de varende woonboten af zullen gaan afmeren aan hun steiger en dat zal met een zuidwesten wind niet altijd meevallen, er moet maar even iets mis gaan en de boot komt hun ark binnenvaren.

Beantwoording

De naastgelegen woonboot is een varend schip. De woonboot mag alleen bestuurd worden indien de schipper de juiste vaarbewijzen heeft. De ruimte om te laveren is voldoende, dus er is geen aanleiding om verwachten dat hier snel een ongeluk plaatsvindt.

3.2 Reclamanten 2

Plangrens

Het ontwerpbestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met hun woonboot die is gelegen net naast het onderhavige plangebied. De woonboot is al 25 jaar ter plaatse aanwezig en is destijds vergund. Reclamanten zien niet in waarom in het ontwerpbestemmingsplan daarmee geen rekening gehouden is. Reclamanten verzoeken om bij de vaststelling van het bestemmingsplan met hun gerechtvaardigde belangen rekening te houden en het plangebied zodanig vast te stellen dat hun woonboot ook in het plangebied zal vallen. De planbegrenzing is derhalve in strijd met de goede ruimtelijke ordening vastgesteld.

Daarbij is relevant dat het niet gaat om een intensiever gebruik van de onderhavige locatie, maar om het zuiver vastleggen van de thans bestaande situatie. Reclamanten zien niet in waarom zij niet, net als alle andere woonboten in het onderhavige gebied, een plek kunnen krijgen. Anders dan de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan suggereert, is met hen ten onrechte geen overleg gevoerd.

Beantwoording

In het voorontwerpbestemmingsplan was er nog een ligplaats voor deze woonboot opgenomen. In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft het algemeen bestuur van stadsdeel Oost aangegeven in te kunnen stemmen met het plan, met uitzondering van de ligplaats voor de woonboot van reclamanten. Reden hiervan is dat voor deze woonboot geen ligplaatsvergunning is afgegeven. Omdat dit de enige woonboot is waarvoor geen ligplaatsvergunning is afgegeven, is de plangrens aangepast door de ligplaats van deze woonboot buiten het plangebied te laten. De afweging of en wat voor planologische regeling er voor deze woonboot komt, wordt gemaakt in het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan voor het verplaatsen van de jachthaven naar de oksel van de oostelijke op- en afritten

van de A10. Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een zodanige ruimtelijke samenhang tussen de woonboot van reclamanten en de andere woonboten dat het water waar de woonboot van reclamanten gelegen is in dit bestemmingsplan moet worden opgenomen. Gezien de relatie tussen deze woonboot en jachthaven Holland Sport Boat Centre ligt het eerder in de rede deze locatie mee te nemen in de plangrens voor de nieuwe locatie van de jachthaven. In het kader van de verplaatsing van de jachthaven is veelvuldig overleg gevoerd met reclamanten als eigenaar van de jachthaven en zijn afspraken gemaakt over de verplaatsing. Daarbij is aangegeven dat er voor de woonboot geen ligplaatsvergunning is afgegeven. De woonboot is gedoogd als bedrijfswoning behorende bij de jachthaven. Zoals aangegeven wordt de locatie van deze ligplaats meegenomen in het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan voor de jachthaven en wordt in dat kader bekeken of en wat voor planologische regeling er voor deze woonboot komt.

3.3 Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Baggeronderhoud

Het water in dit plangebied is in beheer bij het Rijk. Deze zorgtaak wordt ingevuld door het op diepte houden van de vaarwegen in beheer bij het Rijk, het onderhoud van beschoeiingen en de bediening van sluizen en bruggen. Er is hier geen sprake van een vaargeul, noch van gevaarzetting of hinder voor doorgaand scheepvaartverkeer. Evenmin bestaan er zwaarwegende argumenten om een uitzondering te maken voor deze woonboten. Rijkswaterstaat acht het op diepte brengen van een gedeelte water alleen om particuliere belangen te dienen met bekostiging uit algemene middelen niet doelmatig. Op basis van het vigerend beleid en/of regelgeving bestaat er vanuit het oogpunt van doelmatig waterstaatkundig beheer geen verplichting dan wel noodzaak tot het op diepte brengen van De Kom of van onderdelen van De Kom. Rijkswaterstaat is echter wel bereid om aan de gemeente Amsterdam of de woonbootbewoners medewerking te verlenen indien deze besluiten het desbetreffende water zelf op diepte te brengen en hiervoor een Besluit Bodemkwaliteit- melding doen. Verder wordt opgemerkt dat het Rijk het desbetreffende gedeelte water(bodem) niet in eigendom heeft. Het Rijk is geen verpachter. Evenmin wordt door het Rijk precario geïnd voor het aanbieden van een ligplaats. Voor het Rijk bestaan er geen plichten voor het op diepte houden van De Kom voortvloeiende uit een privaatrechtelijke verhouding met de woonbootbewoners.

Beantwoording

In het kader van het project Dijkversterking wordt er gebaggerd onder de woonboten en in de vaargeulen naar de projectlocatie. Hierdoor wordt het zo diep onder de woonboten dat deze in vrijwel alle situaties zullen drijven. Het baggeronderhoud zal worden geregeld in een overeenkomst tussen de gemeente Amsterdam en Waternet naar analogie van de bagger onderhoudsafspraken die ook voor IJburg zijn gemaakt. Waternet zal dan periodiek - in opdracht van de gemeente Amsterdam - ook baggeren bij de woonboten in het projectgebied. Deze onderhoudsafspraken moeten nog worden gemaakt met Waternet.

3.4 Reclamanten 4

a. Geen overleg

De woonboten aan de Zuider IJdijk met de huisnummers 127 t/m 134 zijn niet meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Dat is opmerkelijk omdat genoemde woonboten in dezelfde wateren liggen en recht hebben op dezelfde voorzieningen. Er is geen overleg geweest met deze woonbootbewoners over een inrichtingsontwerp. Ondanks herhaaldelijk verzoek zijn deze woonbootbewoners niet betrokken geweest bij de ontwikkelingen van het bestemmingsplan en het inrichtingsontwerp. Hiermee zijn de woonbootbewoners onterecht buitengesloten geweest van een proces wat van grote invloed is op de persoonlijke leefomgeving.

Beantwoording

Ter plaatse van de Zuider IJdijk 127-134 hoeft de waterkering niet versterkt te worden. De hier liggende woonboten hoeven dus niet verplaatst te worden en kunnen blijven liggen waar ze liggen. Dit is anders voor de woonboten die aan de zuidelijke waterkering van het Zeeburgereiland liggen. Zij moeten tijdelijk plaatsmaken voor de versterking van de waterkering en komen in een nieuwe situatie na de versterking van de waterkering weer terug. De dijkversterking heeft dan ook ingrijpende gevolgen voor de woon- en leefomgeving van de woonbootbewoners aldaar. Dit geldt niet voor de woonbootbewoners Zuider IJdijk 127-134, waardoor de situatie wezenlijk verschilt van de woonboten die aan de zuidelijke waterkering van het Zeeburgereiland liggen. Vanwege de herinrichting van deze locatie als gevolg van de versterking van de zuidelijke waterkering is dit bestemmingsplan gemaakt. In dit bestemmingsplan zijn dan ook alleen de vergunde ligplaatsen meegenomen waarvoor de situatie wijzigt als gevolg van de versterking van de waterkering. Gezien het voorgaande vindt er geen herinrichting van de ligplaatsen van de woonboten aan de Zuider IJdijk 127-134 plaats en hoeft er met hen ook geen overleg gevoerd te worden over de herinrichting van de ligplaatsen aan de zuidelijke waterkering van het Zeeburgereiland. Er is dan ook geen sprake van een zodanige ruimtelijke samenhang tussen de twee gebieden, dat ze beide in dit bestemmingsplan moeten worden opgenomen. De woonboten aan de Zuider IJdijk 127-134 worden overigens wel opgenomen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "Water om Zeeburgereiland". Hierover zijn de woonbootbewoners geïnformeerd.

Ondanks dat de woonbootbewoners Zuider IJdijk 127-134 geen gesprekspartner zijn voor het project van de versterking van de waterkering zijn ze wel geïnformeerd over het project. Op 18 juli 2018 zijn de bewoners en omwonenden van het Zeeburgereiland geïnformeerd tijdens een inloopbijeenkomst, waar nadere informatie is gegeven over het project.

b. Overlast

De komende circa 1,5 jaar zullen de werkzaamheden bij het versterken van de dijk indringende gevolgen hebben voor het woongenot en de persoonlijke leefomgeving: geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden, belemmering van het uitzicht, verdwijnen van het groen in de omgeving, verstoren van fauna, onveilige situaties door bouwverkeer vanwege het ontbreken van fiets- en voetpaden op de Zuider IJdijk, verder verslechteren van het reeds beschadigde wegdek van de Zuider IJdijk, beperkte parkeermogelijkheden door werk- en bestemmingsverkeer en een beperkte toegangsweg tot de woonboten.

Beantwoording

De versterking van de waterkering wordt niet met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt, zodat mogelijke gevolgen hiervan niet door dit bestemmingsplan ontstaan en daarmee niet in het kader van dit bestemmingsplan ter discussie kunnen staan. Los hiervan wordt opgemerkt dat de omgeving tijdens de uitvoering van de werkzaamheden overlast kan ervaren. Overlast zal zoveel mogelijk tot een minimum worden beperkt. De gemeente heeft voor de werkzaamheden veiligheidseisen opgesteld die door de

aannemer moeten worden nageleefd. De gemeente houdt toezicht op de werkzaamheden. Klachten kunnen bij de aannemer of bij de gemeente worden gemeld. Op voorhand wordt dan ook niet ingezien dat de werkzaamheden tot onaanvaardbare overlast voor de omgeving zullen leiden.

c. Verontreiniging

Ondanks dat de bodemkwaliteit geschikt is bevonden voor de beoogde functie, maken reclamanten zich grote zorgen over de asbesthoudende slib. De veiligheidsmaatregelen die genomen zullen worden tijdens het baggeren van de Kom worden onvoldoende omschreven. De bewoners van de woonboten die tijdens de werkzaamheden zullen blijven liggen, zullen direct de gevolgen ondervinden bij eventuele calamiteiten. Ook zal de waterkwaliteit mogelijk voor een aanzienlijke periode niet geschikt zijn voor recreatief gebruik, wat weer een grote impact heeft op het woon- en leefgenot.

Beantwoording

De gemeente heeft de bodemkwaliteit binnen het projectgebied onderzocht. Er is asbesthoudend slib aangetroffen. Dit zal worden gesaneerd, conform de wettelijk gestelde eisen. Hiermee is voldoende gewaarborgd dat er geen verspreiding en verstuiving van het asbesthoudende slib plaatsvindt.

d. Zettingsvloeiing

Bij het verdiepen van de bodem kan zettingsvloeiing (het wegvloeien van bodemsubstantie naar diepere delen) ontstaan waardoor de stabiliteit van de waterkering niet meer gegarandeerd is. De harde bekleding moet het buitentalud beschermen waardoor het geen invloed zou hebben op de stabiliteit van de waterkering. Omdat dit alleen geldt voor de waterkering, maken reclamanten zich grote zorgen over wat de zettingsvloeiing zal doen voor het gebied wat niet meegenomen is in het ontwerpbestemmingsplan. Het is van groot belang dat de beschermde groene riet- en wilgenkraag blijft bestaan en niet lijdt onder de werkzaamheden. Door de eenzijdige baggerwerkzaamheden maken reclamanten zich zorgen over de stabiliteit van dit groengebied. Ook zal er wellicht eerder onderhoud gepleegd moeten worden aan het deel van de dijk ten zuiden van het sifon. Dit heeft direct gevolg voor het (groen) gebied waar hun boten tegen aan liggen. Daarnaast liggen momenteel een aantal boten tijdens bepaalde periodes van het jaar of weersomstandigheden al droog. Mogelijk zijn de gevolgen nog groter als het slib zich verplaatst tijdens en na de werkzaamheden. Zeker voor de woonarken kan dit grote schade tot gevolg hebben.

Beantwoording

Het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam heeft onderzocht op welke afstand van de kruin van de waterkeringen rondom de Kom de baggercontouren mogen liggen om te voorkomen dat er zettingsvloeiing kan ontstaan. Voor het deel van de waterkering tussen het sifon en de Amsterdamsebrug bedraagt deze aan te houden minimale afstand 74 meter. Het baggerontwerp in de Kom houdt derhalve rekening met het resultaat van het uitgevoerde onderzoek. Dat wil zeggen dat de baggercontouren op meer dan 74 m vanaf de kruin liggen. Ook de afstand tussen de rand van de rietzone en de baggercontouren van het huidig ontwerp bedraagt meer dan 90 meter en is derhalve groter dan de bovengenoemde (voor waterkeringen) aan te houden afstand. In de huidige situatie is de afstand tussen de waterkering en de geul van het sifon en tussen de rietzone en de geul van het sifon in beide gevallen overigens kleiner dan 74 meter. De geul van het sifon is dieper dan de geulen die in de Kom zullen worden gebaggerd. Nu de baggercontouren op een veilige afstand van de randen van het gebied liggen, wordt voorkomen dat er zettingsvloeiing kan optreden als gevolg van de baggerwerkzaamheden.

e. Versoepeling regelgeving

In de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost van 25 juni 2013 is aangegeven dat — anders dan in de rest van stadsdeel Oost — in de Kom geen nieuwe arken mogen komen. Volgens de beleidsnotitie zijn gebieden gelegen in buitenwater niet geschikt voor woonarken, omdat er sprake is van mogelijke grote verschillen in het waterpeil (fluctuatie). Bij grote verschillen in het waterpeil kunnen woonarken droogvallen of kan gevaar ontstaan bij kruierend ijs. Bewoners van de Kom hebben gevraagd om een versoepeling van deze regelgeving, zodat in ieder geval bestaande arken vervangen kunnen worden. Onderzocht is of bovengenoemde bezwaren daadwerkelijk op deze locatie in het buitenwater spelen én of er grote risico's zijn op het droogvallen van arken of het beschadigen van arken door kruierend ijs. De uitkomst van dit onderzoek is dat van beide situaties geen sprake zal zijn dan wel dat de kans hierop en daarmee op schade zeer klein is. Onduidelijk is of dit onderzoek alleen gebaseerd is op het gebied waar het ontwerpbesluit betrekking op heeft. Het lijkt reclamanten namelijk vanzelfsprekend dat dezelfde versoepeling van regelgeving ook voor de overige woonbootbewoners geldt.

Beantwoording

Er is geen reden hier anders mee om te gaan voor de woonboten aan de zuidzijde van de Kom. Het voornemen bestaat dan ook dit op dezelfde wijze te regelen in het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan “Water om Zeeburgereiland”, waar de woonboten aan de zuidzijde van de Kom in opgenomen zullen worden.

f. Voorzieningen

Huisaansluitingen van de nutsvoorzieningen, inclusief riolering, voor de in dit plangebied gelegen woonboten worden op kosten van en door de gemeente aangelegd. Het bevreemdt reclamanten zeer dat de gemeente Amsterdam, door rechtmatige voorzieningen als riolering, veilige opgang en veilige nutsvoorzieningen te onthouden aan de resterende woonboten in de Kom, ervoor kiest om haar wettelijke verantwoordelijkheid niet te nemen. Hiermee meet de gemeente Amsterdam met twee maten.

Beantwoording

Zoals hierboven onder a aangegeven moeten de woonbootbewoners zich de versterking van de zuidelijke waterkering en de daarmee gepaard gaande herinrichting laten welgevalen. Dat overkomt hen, omdat de gemeente de plicht heeft het Zeeburgereiland goed te beschermen tegen het water. De gemeente veroorzaakt dat de woonbootbewoners aldaar tijdelijk weg en weer herplaatst moeten worden. Om die reden moet de gemeente ook de kosten hiervan betalen. Er is dan ook geen sprake van meten met twee maten. Aan de zuidzijde van de Kom vinden geen versterkingswerkzaamheden plaats, waardoor de gemeente ook geen fysieke aanpassingen veroorzaakt.

Overigens betalen de woonbootbewoners in het projectgebied de kosten voor het aansluiten op de riolering zelf. Hiervoor geldt een subsidieregeling (Schoon Schip). De bewoners in het projectgebied en de bewoners van de Zuider IJdijk 127 – 134 kunnen allen gebruik maken van deze subsidieregeling. De formele subsidieregeling is per 1-1-2018 vervallen, maar de gemeente Amsterdam neemt deze regeling voor alleen deze woonboten op zich. Hier heeft de gemeente specifieke afspraken over gemaakt met Rijkswaterstaat. De woonboten hebben ontheffing gekregen van de aansluitplicht totdat de dijkversterkingswerkzaamheden gereed zijn (31-12-2021). De gemeente draagt er zorg voor dat er voor de woonboten 127 – 134 ook een riool wordt aangelegd, zodat ook zij op dit riool kunnen aansluiten.

3.5 Reclamanten 5

a. Onevenredige belangenafweging

Het ontwerpplan voorziet erin hun woonschip te verplaatsen naar een locatie die ruim veertig meter dichterbij de brug is gesitueerd. Het is evident dat zij hierdoor aanzienlijk nadeel zullen ondervinden, onder meer door vermindering van privacy, verlies van uitzicht, vermogensschade en een toename van geluidsoverlast. Reclamanten worden hierdoor onevenredig in hun belangen geschaad.

Beantwoording

Voor de afwegingen die een rol hebben gespeeld bij de herinrichting van de ligplaatsen wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.1, onder a. In de huidige situatie ligt de dichtstbijzijnde woonboot circa 15 meter van de Amsterdamsebrug. In de nieuwe situatie wordt dat 40 meter. Door het vergroten van de afstand tussen de dichtstbij gelegen woonboot en de Amsterdamsebrug wordt de situatie in algemene zin verbeterd.

Het vergroten van deze afstand leidt tot minder ruimtebeslag om alle woonboten aan de westzijde van de Amsterdamsebrug in te passen. Om aan de westzijde ruimte te scheppen worden er drie langsliggende woonschepen (103 en 104) van de westzijde naar de oostzijde van de Amsterdamsebrug verplaatst. Voor reclamanten betekent dit dat hun woonboot ten opzichte van de huidige situatie ruim 40 meter dichterbij de Amsterdamsebrug komt te liggen.

In de Kom is de geluidsbelasting relatief hoog door de ligging nabij wegen als de Zuiderzeeweg en de A10. Ten opzichte van de huidige situatie wordt de geluidsoverlast minder. Niet alleen wordt de afstand van de Amsterdamsebrug tot de dichtstbij gelegen woonboot vergroot, maar er wordt ook geluidsafscherming langs de Zuiderzeegweg geplaatst, waardoor aan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt voldaan en er daarmee sprake is van een verantwoord woon- en leefmilieu. Gelet op de afstand van iets meer dan 60 meter tot de Amsterdamsebrug en de ligging van de woonboot van reclamanten in de huidige situatie, wordt de privacy en het uitzicht met de nieuwe ligging niet onaanvaardbaar verslechterd. Reclamanten worden dan ook niet onaanvaardbaar in hun belangen geschaad.

b. Noodzaak dijkverzwaring?

Sinds aanvang van het co-creatie project vragen reclamanten zich af of het wel noodzakelijk is om de zuidelijke waterkering van de Zuider IJdijk te verzwaren. Het water is vrij rustig in de kom en men ziet amper een golfslagje. Dit project heeft vergaande consequenties, zoals het kappen van bijna honderd bomen, het wijzigen van woonsituaties, het tenietgaan van de natuur op de dijk, het tenietgaan van de landschappelijke waarden en de grote financiële gevolgen. Cliënten wensen graag een toelichting op de noodzakelijkheid van de dijkverzwaring en zij wensen te benadrukken dat zij de voorkeur hebben voor het in stand laten van de huidige situatie.

Beantwoording

De verzwaring van de zuidelijke waterkering tot primaire waterkering is vereist vanuit de Waterwet. Het Zeeburgereiland wordt ontwikkeld tot een hoog stedelijk (woon)gebied. Vanwege deze ontwikkeling moet een deel van de huidige waterkeringen rondom het Zeeburgereiland worden verwaard tot een primaire waterkering, zodat wordt voldaan aan de eisen die de Waterwet stelt. Het Zeeburgereiland grenst gedeeltelijk aan het IJmeer (waartoe ook het Buiten IJ behoort). Omdat het IJmeer volgens de

Waterwet buitenwater is en het Zeeburgereiland maar gering hoger ligt dan het wateroppervlak van het IJmeer, moet het woongebied op het Zeeburgereiland met een primaire waterkering tegen het water van het IJmeer worden beschermd.

De waterkering aan de noord-oostelijke kant van het eiland (deze is gelegen vanaf de Oranjesluizen tot Enneüs Heermabrug) is in 2014 op de vereiste hoogte gebracht. De verzwaring van de waterkering aan de zuidelijke kant van het eiland (deze is gelegen vanaf de Enneüs Heermabrug tot het Amsterdam-Rijnkanaal) moet nog uitgevoerd worden.

Overigens vergroot dit plan juist de potenties voor meer natuur- en landschappelijke waarden. Zoals onder 3.1, onder a al aangegeven wordt zoveel mogelijk een vrij zicht op het water gecreëerd en wordt het oostelijk van de Amsterdamsebrug gelegen gebied ingericht als een open groene en recreatieve zone. Het talud van de waterkering krijgt zoveel mogelijk een groene en ecologische inrichting. De inrichting bestaat uit een brede rietzone en een ecologische inrichting van de dijk. Langs de voordijk is een brede rietzone voorzien met naast riet ook andere oeverplanten. De dijk wordt beplant met inheemse haag, bloemrijk grasmengsel en incidenteel met heesters. Er zijn twee faunapassages voorzien. Eén ter hoogte van de aansluiting op de Diemerzeedijk en één aan de westzijde van de Amsterdamsebrug. Onder de Amsterdamsebrug worden stenen gelegd om de dieren onder de brug door te geleiden. De toegangsvoorzieningen gaan vanaf het niveau van de voordijk (ca. 1 +NAP) door het riet heen. Het plan levert hiermee een bijdrage aan het versterken van groene en ecologische verbindingen.

c. Locatie ligplaats

In het geval reclamanten hun woonschip moeten verplaatsen, dan zal het woonschip logischerwijs op ongeveer dezelfde locatie teruggeplaatst moeten worden. Op basis van artikel 2.5 uit het 'Verplaatsingsprotocol' blijkt dat er gestreefd wordt naar een ligplaats die zoveel mogelijk lijkt of is te vergelijken met de oude ligplaats. Bij de meeste woonschepen wordt er voldaan aan het verplaatsingsprotocol. Bij reclamanten wordt er onterecht en zonder motivatie van dit protocol afgeweken.

Beantwoording

Zoals hierboven onder a is aangegeven, is de afstand van de dichtstbijzijnde woonboot tot de Amsterdamsebrug vergroot en zijn er drie langsliggende woonschepen van de westzijde naar de oostzijde van de Amsterdamsebrug verplaatst, zodat er genoeg ruimte beschikbaar is om alle woonboten in te passen. Overeenkomstig het verplaatsingsprotocol is de huidige volgorde van de ligplaatsen zoveel mogelijk aangehouden. Door het verplaatsen van de drie langsliggende woonschepen van de westzijde naar de oostzijde van de Amsterdamsebrug is de volgorde van de ligplaatsen gewijzigd. Het verplaatsen van de drie langsliggende woonschepen is noodzakelijk om, rekening houdend met de geluidssituatie en een zo groot mogelijke afstand tot de Amsterdamsebrug, alle ligplaatsen weer zoveel mogelijk op dezelfde plek terug te leggen. Afgezien van het wegvallen van de drie langsliggende woonschepen is dezelfde volgorde aangehouden als in de huidige situatie. Gezien het voorgaande is dan ook voldaan aan het streven uit het verplaatsingsprotocol en is, rekening houdend met alle relevante omstandigheden, tot een zo goed mogelijke ligging van alle ligplaatsen gekomen.

d. Waardedaling

Uit een in opdracht van de gemeente Amsterdam uitgevoerde taxatie blijkt dat de ligplaats nadeliger wordt. Door de kortere afstand ten aanzien van de Zuiderzeeweg en de verkeersbewegingen is er

directer contact met de Zuiderzeeweg. Hierdoor is er sprake van meer geluidsoverlast, verlies van uitzicht en beperking van de privacy. De waardevermindering ten opzichte van de huidige situatie is € 28.000,-. Het is begrijpelijk dat de gemeente Amsterdam met verschillende omstandigheden rekening moet houden. Echter in dit geval is er door een deskundige, onafhankelijke partij vastgesteld dat hun woonschip fors in waarde zal dalen. Dit leidt er logischerwijs toe dat daar een compensatie tegenover staat.

Beantwoording

Zoals uit de beantwoording hiervoor blijkt, zijn wij van mening dat er geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de belangen van reclamanten. Genoemde taxatie betreft geen schadetaxatie (schaderisico-inventarisatie), maar een marktwaardetaxatie. Voor zover reclamanten vrezen voor een waardedaling van hun ligplaats, is de gestelde waardevermindering niet zodanig dat hier bij de afweging van de belangen een groter gewicht aan moet worden toegekend dan hiervoor is gedaan. Reclamanten kunnen een verzoek tot schadevergoeding indienen.

e. Overleg

Reclamanten treden nog steeds graag in overleg over een passende oplossing, bijvoorbeeld in de vorm van een aangepast plan of door het alsnog bieden van een passende compensatie.

Beantwoording

Vanaf eind 2015 is er een intensief overlegtraject gestart met de woonbootbewoners. Daar is dit plan uit voortgekomen, dat zoveel mogelijk recht doet aan alle aan de orde zijnde belangen. Wij zien niet in hoe een aanpassing van het plan leidt tot een aanmerkelijk betere oplossing. Tevens achten wij een compensatie op voorhand niet aan de orde. Zoals aangegeven kan een verzoek om schadevergoeding ingediend worden, indien reclamanten menen recht te hebben op een vergoeding.

3.6 Reclamanten 6

a. Afmetingen

Reclamanten willen de huidige werkelijke afmetingen van de woonark met terras in het bestemmingsplan opgenomen hebben.

Beantwoording

Voor iedere woonark geldt dezelfde maximale maatvoering zoals opgenomen in artikel 4.2.2, onder b van de planregels. Als de maatvoering van de ligplaats volgens de afgegeven ligplaatsvergunning groter is dan de maximale maatvoering uit het bestemmingsplan, wordt dit ook planologisch zeker gesteld via de lijst van adresspecifieke afwijkingen (artikel 4.2.2, onder f van de planregels). Op deze wijze kunnen bestaande legale rechten voortgezet worden onder dit bestemmingsplan. Als een woonboot vervangen wordt door een nieuwe woonboot, moet de maximale maatvoering weer aangehouden worden. Gebleken is dat de afmetingen voor deze woonark niet goed zijn overgenomen. In de lijst adresspecifieke afwijkingen zijn voor dit adres (Zuiderzeeweg 2B) nu de volgende afwijkingen opgenomen:

- Breedte: 14,10 m, waarvan 1,2m terras;
- Lengte 12,30m, waarvan 4m terras;
- Hoogte: 5 m.

b. Afstand tot de brug

Gezien de te verwachten toename verkeer, toename geluidshinder en toename fijnstof, willen reclamanten dezelfde afstand als de afstand van de eerste boot in de Kom, namelijk 50 meter en geen 27 meter zoals in hun situatie. Bij uitbreiding van de Amsterdamsebrug, eventuele nieuwe trambaan, zal deze afstand in overleg nogmaals aangepast moeten worden.

Beantwoording

De afstand van de eerste woonboot in de Kom tot de Amsterdamsebrug bedraagt geen 50 maar circa 40 meter. Bij de beantwoording onder 3.1, onder a is toegelicht dat voor het oostelijke van de Amsterdamsebrug gelegen gebied zoveel mogelijk voorzien wordt in een recreatief landschappelijke inrichting. Het streven is erop gericht om de beleving van het water zo optimaal mogelijk te laten zijn en ruimte te scheppen voor extensieve recreatie waarbij gebruik gemaakt kan worden van het water. Het doel is om de visuele verbinding met deze dijk als zuidelijke oever van het eiland beleefbaar en voelbaar te houden. Dit gebied zal zoveel mogelijk open gehouden worden en het water en de oever zullen toegankelijk gemaakt worden voor recreatief gebruik.

De drie woonschepen met de huisnummers 103 en 104 aan de westzijde van de Amsterdamsebrug zijn vanwege hun langsligging aan de dijk verplaatst naar de oostzijde van de Amsterdamse brug. Hierdoor ontstaat genoeg ruimte om alle woonboten aan de westzijde een plek te geven. Om aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug ruimte te scheppen voor deze drie langsliggende schepen uit de Kom, is de ruimte tussen de twee in dit plangebied gelegen arken vergroot. De totale ruimte waar de woonboten in de nieuwe situatie na de dijkversterking komen te liggen, is vergelijkbaar met de ruimte die hiervoor gebruikt wordt in de huidige situatie. Hierdoor kan het overige deel van deze oostzijde van de Amsterdamsebrug benut worden om vrij zicht op het water te hebben en dit in te richten als een open, groene en recreatieve zone.

In de huidige situatie bedraagt de afstand tussen de woonark van reclamanten en de brug iets meer dan 27 meter. In de nieuwe situatie blijft deze afstand gelijk en verandert er qua afstand niets voor reclamanten. In de huidige situatie is de geluidsbelasting al hoog door de ligging nabij wegen als de Zuiderzeeweg en de A10. Ten opzichte van de huidige situatie wordt er in de nieuwe situatie geluidsafscherming toegepast langs de Zuiderzeeweg. Hierdoor verbetert de geluidssituatie voor reclamanten en wordt deze teruggebracht tot het niveau van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Daarmee is sprake van een verantwoord woon- en leefmilieu. Er is vanuit het oogpunt van geluidshinder dan ook geen sprake van een onaanvaardbare situatie. Uit het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor fijn stof liggen, ook in de toekomst, rekening houdend met alle concrete ontwikkelingen, zoals opgenomen in de NSL monitoringstool.

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

c. Locatie langsliggende schepen

Reclamanten zijn het er niet mee eens dat er 2 boten uit de kom tussen hen en de burens Zuiderzeeweg 2 komen te liggen. Reclamanten willen dat de 2 boten vanaf de brug aansluiten, waardoor de woonark opschuift en het 'esthetisch beter bij elkaar past', daarbij vervalt punt 2.

Beantwoording

Met reclamanten is eerder gesproken over het verplaatsen van de woonboten Zuider IJdijk 103 en 104 naar deze zijde van de Amsterdamsebrug. Reclamanten hebben aangegeven hiertegen geen bezwaar te hebben. Daarop is met de woonbootbewoners van Zuider IJdijk 103 en 104 een afspraak gemaakt om op deze manier te verplaatsten. Voor reclamanten wijzigt de afstand tot de brug niet, waardoor het niet voor de hand ligt de volgorde van de woonboten nu nog te wijzigen.

d. Vleermuizen

Reclamanten zijn het niet eens met het feit dat vleermuizen niet rondom de dijk voorkomen. In het bestemmingsplan staat dat er geen vleermuizen gesignaleerd zijn, dit in tegenstelling tot dat er 3 maal is doorgegeven dat er wel vleermuizen zijn.

Beantwoording

In het kader van het natuurwaardenonderzoek zijn vleermuisinventarisaties uitgevoerd. Uit deze inventarisaties blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen van vleermuizen zijn waargenomen. Hiermee is niet gezegd dat er geen vleermuizen in het plangebied voorkomen, maar dat er geen sprake is van een essentiële foerageer- of verblijfplaats van vleermuizen. Echter, na deze inventarisaties zijn er waarnemingen gedaan dat er toch vliegroutes zijn van de meervleermuis op het zuidwestelijke deel van het Zeeburgereiland en daarmee in het plangebied. Het is niet toegestaan deze vliegroute negatief te beïnvloeden. Voor de lichtgevoelige meervleermuis betekent dit dat er geen extra verlichting mag worden geplaatst die een versturende werking heeft op de vliegroute. In de huidige situatie vormt het gebruik van het plangebied als woonbotenlocatie geen belemmering voor deze vliegroute van de meervleermuis. Omdat het gebruik in de nieuwe situatie niet anders is, is de verwachting dat er in de nieuwe situatie ook geen negatieve beïnvloeding van de vliegroute plaatsvindt. Om te waarborgen dat de vliegroute van de meervleermuis beschermd wordt, is desondanks aan het plan toegevoegd dat lichtuitstraling slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute van de meervleermuis (artikel 10.3 van de planregels).

Verlichting kan zo toegepast worden dat er geen effecten op de vliegroute van de meervleermuis optreden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan vleermuisvriendelijke verlichting. Tijdens de aanlegfase wordt gewerkt volgens een ecologisch werkprotocol, waardoor negatieve beïnvloeding van de vliegroute kan worden voorkomen.

Mede naar aanleiding van deze zienswijze is paragraaf 5.5.1.2 van de toelichting aangevuld met informatie over deze waarnemingen en is artikel 10.3 aan de planregels toegevoegd waarin is opgenomen dat lichtuitstraling slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute van de meervleermuis.

e. IJsvogel

Reclamanten maken bezwaar tegen het feit dat de ijsvogel niet genoemd wordt en er geen rekening mee gehouden wordt. De ijsvogel is beschermd en wordt niet genoemd in het bestemmingsplan, de ijsvogel komt veel voor hier op de dijk.

Beantwoording

De nesten van vogels zijn beschermd. Er zijn echter geen nesten aangetroffen van de ijsvogel in het plangebied. Dat wil niet zeggen dat de ijsvogel niet in het plangebied voorkomt. Ook wil dit niet zeggen dat de gemeente geen oog heeft voor de ijsvogel. Het talud van de waterkering krijgt zoveel mogelijk een groene en ecologische inrichting. De inrichting bestaat uit een brede rietzone en een ecologische inrichting van de dijk. Langs de voordijk is een brede rietzone voorzien met naast riet ook andere oeverplanten. De dijk wordt beplant met inheemse haag, bloemrijk grasmengsel en incidenteel met heesters. Het plan levert hiermee een bijdrage aan het versterken van groene en ecologische verbindingen, waardoor de omstandigheden voor flora en fauna, waaronder voor de ijsvogel, verbeterd worden.

Verder beschikt de gemeente over een gedragscode. In deze gedragscode zijn de voorzorgsmaatregelen opgenomen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeentegrenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. De gedragscode zorgt ervoor dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord mogen worden.

f. Steenmarter

Er is een steenmarter gesignaleerd op de Zuiderzeeweg, deze wordt niet genoemd.

Beantwoording

Marterachtigen, waaronder ook de steenmarter, worden in stedelijk gebied waargenomen. Het is dan ook niet uitgesloten dat de steenmarter het plangebied wel eens bezoekt. Tijdens het onderzoek is de steenmarter echter niet waargenomen. Zoals hierboven onder e aangegeven worden de omstandigheden voor flora en fauna verbeterd, waardoor het mogelijk ook een geschikt leefgebied voor de steenmarter wordt.

g. Afstand tussen ligplaatsen

Reclamanten zijn het niet eens met de onderlinge afstand tussen de woonarken/boten aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug. Er is genoeg ruimte in oostelijke richting. Reclamanten maken bezwaar tegen de onderlinge afstand zoals nu ingetekend (5 meter) en verzoeken deze te vergroten naar 25 meter.

Beantwoording

Verwezen wordt naar onze beantwoording hiervoor onder 3.1, onder a. In aanvulling daarop kan worden aangegeven dat aan de westzijde van de ligplaats van reclamanten er geen woonboot voorzien is. Weliswaar bevindt de dichtstbijzijnde ligplaats zich in de huidige situatie op ruimere afstand, maar de ark van reclamanten ligt in de huidige situatie direct naast een jachthaven. In de nieuwe situatie is er geen jachthaven meer en is de afstand tot de dichtstbij gelegen ligplaats 5 meter. De afstand tussen de ligplaatsen wordt ruim genoeg geacht. Gelet op de aan de orde zijnde belangen worden reclamanten niet onevenredig benadeeld.

4. Wijzigingen

4.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

- De woonboot van reclamanten 1 is vijf meter verder van de oever komen te liggen (opgenomen in de lijst van adresspecifieke afwijkingen (bijlage 1 planregels));
- De adresspecifieke afwijkingen (bijlage 1 planregels) van de woonboot van reclamanten 6 zijn aangepast;
- Lichtuitstraling is slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute van de meervleermuis (artikel 10.3 van de planregels). In verband hiermee is ook paragraaf 5.5.1.2 van de toelichting aangevuld met informatie over de waarnemingen van de meervleermuis.

4.2 Ambtshalve wijzigingen

- De lengte van het geluidscherm aan de oostzijde van de Zuiderzeeweg, zoals opgenomen in artikel 4.3, onder a van de planregels, is gewijzigd van 42 naar 55 meter. Dit was verkeerd opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en is aangepast overeenkomstig het uitgevoerde akoestisch onderzoek;
- De dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' is toegevoegd aan de regels (artikel 6) en de planverbeelding. Dit naar aanleiding van de reactie van Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam met het oog op de bescherming van de waarden van de Zuider IJdijk.
- Een redactionele samenvoeging van de leden 1 en 2 van de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie', 'Waarde - Ecologie', 'Waterstaat - Waterkering';
- De adresspecifieke afwijkingen (bijlage 1 planregels) zijn aangepast naar aanleiding van de huidige, legale situatie;
- Aan de meest oostelijk gelegen ligplaats is op de planverbeelding een vlonder toegevoegd (swa-1). Deze was abusievelijk nog niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.