



Bestemmingsplan Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland

Baaibuurt

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1708BPGST-VG01

Datum print 10 December 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	9
1.5	Crisis- en herstelwet	9
1.6	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Uitgangspunten van het bestemmingsplan	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	23
3.3	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	33
4.1	Luchtkwaliteit	33
4.2	Geluidhinder	34
4.3	Bodemkwaliteit	38
4.4	Externe veiligheid	39
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	43
5.1	Water	43
5.2	M.e.r.-beoordeling	46
5.3	Mobiliteit en parkeren	48
5.4	Archeologie en cultuurhistorie	53
5.5	Natuur	55
5.6	Duurzaamheid	60
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	63
6.1	Algemeen	63
6.2	Artikelgewijze toelichting	63
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	67
7.1	Inleiding	67
7.2	Plangebied	67
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
8.1	Inspraak	69
8.2	Vooroverleg	69
8.3	Zienswijzen	70

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam groeit hard en heeft een forse woningbouwopgave. Aan deze opgave wordt in diverse stadsdelen hard gewerkt. Zeeburgereiland is één van de plekken die verder ontwikkeld wordt tot een hoog stedelijk (woon)gebied. Vanwege deze ontwikkeling moet een deel van de huidige waterkeringen rondom het Zeeburgereiland worden verzwaaard tot een primaire waterkering, zodat wordt voldaan aan de eisen die de Waterwet stelt. Het Zeeburgereiland grenst namelijk 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.

Om de primaire waterkering aan de zuidzijde te kunnen aanleggen, is het noodzakelijk om de woonboten¹ die daar nu liggen (ligplaatsen Zuider IJdijk 101 t/m 126, de ligplaatsen Zuiderzeeweg 2 en 2B en een ligplaats zonder adresaanduiding, alle gelegen in het IJmeer) tijdelijk (circa 1,5 jaar) naar een andere locatie te verplaatsen. Nadat de versterkingswerkzaamheden zijn voltooid, worden de ligplaatsen opnieuw ingericht, waarna de woonboten naar hun heringerichte ligplaatsen kunnen terugkeren.

De dijkversterking past binnen het bestemmingsplan "Zeeburgereiland RI Oost". Op de plek waar nu de woonboten liggen geldt grotendeels geen bestemmingsplan. Vanwege het ontbreken van een planologisch kader en de vele ontwikkelingen op en rond Zeeburgereiland, is ervoor gekozen een bestemmingsplan op te stellen voor de woonboten. Een bestemmingsplan biedt duidelijkheid en rechtszekerheid aan de woonboot- en walbewoners. Het geeft richting aan (on)gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

1.2 Doel bestemmingsplan

Nu er voor de onderhavige locatie grotendeels geen planologisch-juridisch kader geldt, is dit bestemmingsplan opgesteld om te voorzien in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor de woonboten met de daarmee samenhangende voorzieningen.

Met de huidige woonbootbewoners vindt een intensief en uitgebreid overlegproces plaats. Dat proces heeft een inrichtingsontwerp opgeleverd voor de situatie na de dijkversterking, waarmee de woonbootbewoners hebben ingestemd. Dit bestemmingsplan is een planologisch-juridische vertaling van het inrichtingsontwerp.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

De woonboten in de Zeeburgerbaai liggen in het oostelijk deel van Amsterdam en in het westelijk deel van het IJmeer.

De woonboten liggen op twee locaties, die dichtbij elkaar liggen. De ene locatie ligt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de toerit naar de Amsterdamsebrug. Dit deel wordt ook wel de Kom genoemd. De andere locatie ligt tussen de toerit naar de Amsterdamsebrug en de A10. Op deze twee locaties liggen in de huidige situatie 28 woonboten. Drie woonboten liggen tussen de toerit naar de

Amsterdamsebrug en de A10. De andere 25 boten liggen in de Kom en wel ten noorden van de sifon (de pijpen die vanuit het pompgebouw onder het Amsterdam-Rijnkanaal doorgaan en uitkomen in de Kom, ten behoeve van het doorspoelen van het water in de grachten van Amsterdam). Er is een lege ligplaats, welke op termijn nog zal worden ingevuld (Zuider IJdijk 107). In totaal zijn er 28 ligplaatsen in het plangebied. In de Kom ten zuiden van de sifon maar buiten het plangebied liggen nog 12 andere woonboten. Deze woonboten maken geen deel uit van het project verzwaring zuidelijke waterkering en hoeven niet verplaatst te worden.



Overzicht

huidige situatie woonboten zuidzijde Zeeburgereiland

Het plan is begrensd tot het gebied dat nodig is om de woonboten en de daarmee samenhangende voorzieningen te voorzien van een actueel planologisch-juridisch kader. Zaken die niet direct verband houden met de woonboten, zijn niet in het plangebied betrokken. De aanleiding voor dit bestemmingsplan betreft immers de verplaatsing van de woonboten, hetgeen noodzakelijk is als gevolg van de dijkversterking.

Het plangebied bestaat uit twee delen en wordt als volgt (globaal) begrensd:

a. De Kom (water met woonboten inclusief oever)

Het westelijk deel van het plangebied wordt gevormd door de woonboten die daar na de dijkversterking terugkomen. Het ligt ten zuiden van de baaibuurten. Aan de noord- en westzijde van het plangebied ligt de Zuider IJdijk. De zuidzijde wordt begrensd door de meest zuidelijk gelegen woonboot die verplaatst moet worden. Die begrenzing is doorgetrokken tot aan de Amsterdamsebrug.

b. Oostzijde Amsterdamsebrug (water met woonboten inclusief oever)

Het oostelijk deel van het plangebied wordt gevormd door de woonboten die daar na de dijkversterking terugkomen. Het ligt ook ten zuiden van de baaibuurten, maar dan aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug. Aan de noordzijde van het plangebied ligt de Zuiderzeeweg. De westzijde grenst aan de Amsterdamsebrug en de zuidzijde sluit aan op de plangrens van het westelijk gelegen plandeel. De laatste woonboot vormt de grens aan de oostzijde.

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 Amsterdamse brug 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.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

Een kleine strook ten zuiden van de Zuider IJdijk valt binnen de grenzen van het bestemmingsplan "Zeeburgereiland RI-Oost". Dat bestemmingsplan is vastgesteld ten behoeve van de beoogde dijkversterking. Ter plaatse geldt de bestemming Verkeer (V1) met de aanduiding waterstaatkundig werk. Gronden (waaronder water) met die bestemming en aanduiding zijn in hoofdzaak bestemd voor wegen, waterkering, fiets- en voetpaden met de daarbij behorende voorzieningen. De woonboten met de daarbij behorende voorzieningen passen niet in deze bestemming.

Voor het overgrote deel van het plangebied was voorheen het Algemeen Uitbreidingsplan (1939) van toepassing. Een dergelijk uitbreidingsplan behield zijn rechtsgevolg tot vijf jaar na inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Dit betekent dat dit uitbreidingsplan per 1 juli 2013 van rechtswege is vervallen. Er geldt sindsdien geen bestemmingsplan voor het overgrote deel van het plangebied.

Het bestemmingsplan "Woonboten Baaibuurt Zeeburgereiland" vervangt het bestemmingsplan "Zeeburgereiland RI-Oost" voor zover deze ziet op de gronden die binnen het plangebied van het bestemmingsplan "Woonboten Baaibuurt Zeeburgereiland" vallen. Voor het overgrote deel van het plangebied wordt het planologisch-juridisch vacuüm vervangen door een actuele planologisch-juridische regeling.

1.5 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen. Hiertoe zijn wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden' (categorie 3.1). Voorliggend bestemmingsplan valt onder deze categorie, zodat de Crisis- en herstelwet hierop van toepassing is.

1.6 Leeswijzer

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

Deze toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de historie, de bestaande en nieuw beoogde ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. Het voor het plan relevante beleid van rijk, provincie en de gemeente is in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten (water, archeologie, duurzaamheid en ecologie). In beide hoofdstukken vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek oftewel een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure. De onderzoeksrapporten die ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn opgesteld, zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

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

2.1 Historie

Zeeburgereiland is ontstaan in de tijd dat de Oranjesluizen werden aangelegd en het Amsterdam-Rijnkanaal werd gegraven. De sluizen vereisten de aanleg van een strekdam richting het IJmeer. Deze zou later de noordelijke dijk van het Zeeburgereiland worden. De zuidelijke waterkering is rond 1900 aangelegd, waardoor een driehoekig baggerdepot ontstond. Toen het depot eenmaal was gevuld, was er sprake van het destijds genoemde Eiland Zeeburg.

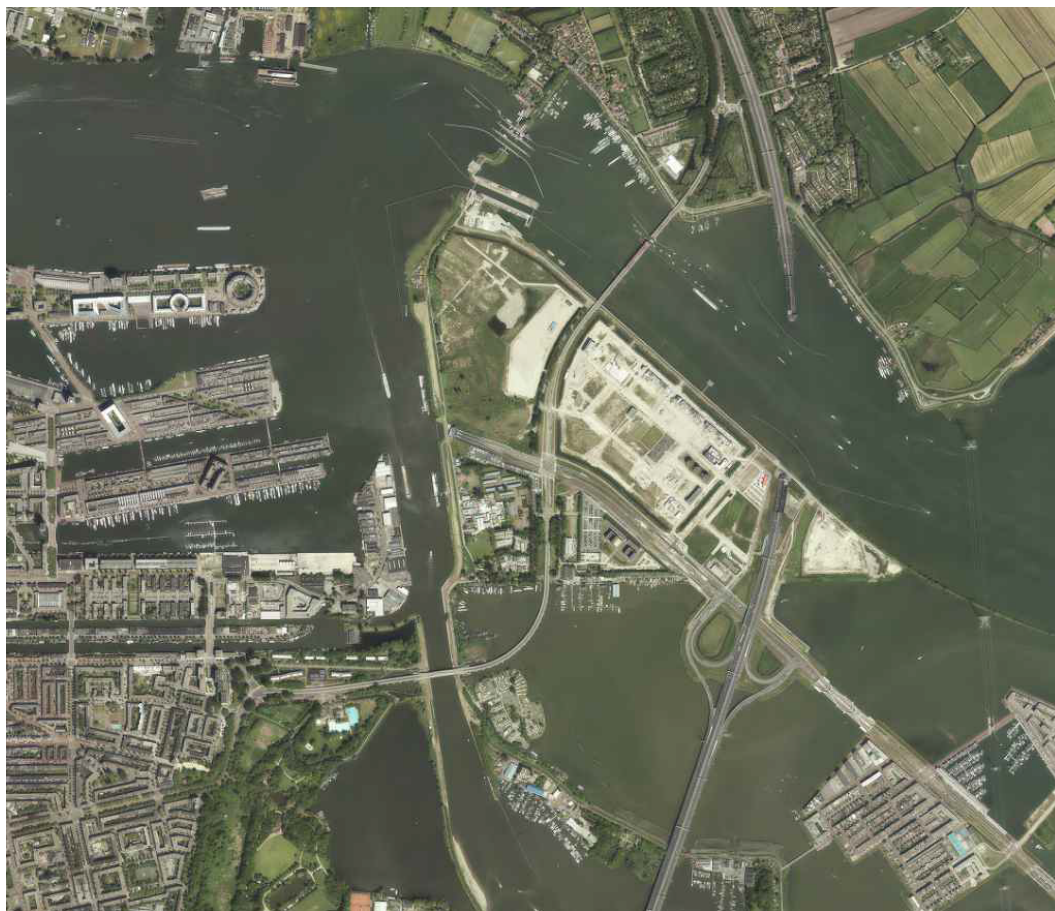
De historie van Zeeburgereiland is die van een typische 'rafelrand' van de stad, met door de tijd heen allerlei activiteiten die elders in de stad niet gewenst waren: een marinevliegkamp, een Luftwaffe basis voor watervliegtuigen, een kamp voor dienstplichtigen, camping, artistieke enclave, hondentrainingsveld, volkstuinen, asielzoekerscentrum en tot 2005 de rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het huidige karakter van Zeeburgereiland wordt bepaald door de specifieke ligging van het eiland bij de stad, het landschap en het water. De nabijheid van de binnenstad, schakel naar de nieuwe woonwijk IJburg, aan het scharnierpunt van de waterwegen IJ en Amsterdam Rijnkanaal, de rust en ruimte van het IJmeer en Waterland en de ligging aan de Ring A10 vormen de belangrijkste troefkaarten. Het gebied zal worden getransformeerd van een locatie met typische stadsrandfuncties tot stedelijk woon-, werk-, en recreatiegebied.

De Zuider IJdijk is bepalend voor de vorm en de herkenbaarheid van Zeeburgereiland. De waterkering heeft een cultuurhistorische waarde in het ontstaan van het eiland. Kenmerkend voor het eiland zijn ook de grotendeels groene oevers.

De woonboten die aan de zuidoever liggen zijn medebepalend voor het karakter van deze oever. Er liggen 25 woonboten in de Kom van de Zeeburgerbaai tussen de westelijk gelegen Zuider IJdijk en de Amsterdamsebrug. Ten oosten van de Amsterdamsebrug liggen 3 woonarken. De huidige ligplaatsen zijn niet allemaal even groot. De afmetingen van de ligplaatsen zijn volgens de bestaande ligplaatsvergunningen gelijk aan de grootte van de huidige woonboten. Bovendien wisselt de onderlinge afstand tussen de woonboten in de huidige situatie sterk. De oever is in veel gevallen ingericht als tuin, inclusief schuren, terrassen, tuinhekken, schuttingen en dergelijke. In bijlage 1 zijn alle woonboten met foto's in beeld gebracht.



Zeeburgereiland bestaande situatie

2.3 Uitgangspunten van het bestemmingsplan

2.3.1 Overleg woonbootbewoners

Voor de woonbootbewoners grijpt de verandering diep in op hun persoonlijke leefomgeving. Die verandert van een afgelegen en afgeschermd stadsrandgebied, in een stedelijke omgeving met zichtbare betekenis voor het achterland. De gemeente heeft voorheen weinig aandacht besteed aan dit gebied. De beoogde verandering van de leefomgeving van de woonbootbewoners kan leiden tot een terughoudende opstelling tegenover de gemeente. De bewoners hebben tot nu toe zonder bezwaar gebruik kunnen maken van de bestaande dijk. Dit is in ieder geval sinds het verstrekken van de ligplaatsvergunningen in de jaren '80 stilzwijgend toegestaan. Ook vanuit Waternet, beheerder van de waterkering, is nooit bezwaar gemaakt tegen het private gebruik van de waterkering.

Omdat de gemeente het ontstane gebruik al enkele tientallen jaren onaangeroerd heeft gelaten, komt de verandering op de bewoners mogelijk als ingrijpend over. Hun woongenot wordt, naast het wonen op het water, voor een groot deel bepaald door het al lange tijd volgens eigen ideeën gebruiken van de waterkering. Door de veranderde houding van de gemeente Amsterdam aangaande het gebied en de verandering van de leefomgeving van de woonbootbewoners die dat met zich meebrengt, kan bij de woonbootbewoners het gevoel ontstaan dat hen iets wordt afgenomen.

Omdat de beoogde dijkverzwaring al lang speelt, hebben de woonbootbewoners zich tot nu toe minder

geroepen gevoeld om (flink) te investeren in hun woon- en leefomgeving. Het risico was immers groot dat deze investeringen weer ongedaan gemaakt moesten worden vanwege de dijkverzwaring.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de belangen van de bewoners en om te zorgen dat de belangen daadwerkelijk zorgvuldig worden meegenomen in de afwegingen die in het project worden gemaakt, is eind 2015 gestart met een intensief overlegtraject met de woonbootbewoners. Daarbij is onder leiding van een onafhankelijke procesbegeleider via gesprekken, workshops en bijeenkomsten gewerkt aan een plan voor de herinrichting van de Kom, dat enerzijds in overeenstemming is met de doelen van de gemeente Amsterdam en anderzijds zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de woonbootbewoners.

Vanaf het begin heeft de gemeente steeds aan de bewoners uitgedragen dat de gemeente er aan hecht dat het maken van een plan in overleg met de bewoners gebeurt, maar dat het plan wel moet blijven binnen de volgende vier randvoorwaarden:

1. Met de maatregelen moet de veiligheid van de primaire waterkering gediend zijn;
2. Het plan moet passen binnen de stedenbouwkundige context van de ontwikkeling van Zeeburgereiland;
3. De dijkverzwaring moet uiterlijk in 2021 gereed zijn;
4. De maatregelen moeten passen binnen de budgetten die hiervoor in de grondexploitatie van Zeeburgereiland zijn opgenomen.

Gestart is met een belangeninventarisatie van de bewoners, zowel op buurtniveau als op individueel niveau. Hieruit ontstond een lijst met belangen, waarbij bleek dat de bewoners tezamen het meeste waarde hechten aan de volgende vijf punten:

1. Een eigen steiger (toegangsvoorziening) vanaf de kade/openbare weg naar hun woonboot;
2. Hun huidige plek langs de dijk;
3. Ruimte voor een schuur en een terras;
4. Een ecologische/groene woonomgeving;
5. Privacy.

De stedenbouwkundige context van de rest van het Zeeburgereiland vereist:

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

Het overleg tussen de woonbootbewoners en de gemeente heeft geleid tot een plan dat in overeenstemming is met de doelen en randvoorwaarden van de gemeente Amsterdam en zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van de woonbootbewoners. Vanuit het overlegproces liggen dan ook de volgende uitgangspunten aan het plan ten grondslag:

- De gemeente stelt een bestemmingsplan op voor de herinrichting van de Kom. Het nieuwe bestemmingsplan vormt mede de grondslag voor de individuele contracten die de gemeente met de bewoners gaat sluiten voor de tijdelijke verplaatsing van de woonboten.
- De gewenste eigen toegang voor iedere woonboot kan gerealiseerd worden met behoud van de kwaliteit van het gebied. Voorwaarde hiervoor is dat er voldoende ruimte (minimaal 3,5) tussen elk van de woonboten blijft. Daarmee wordt de brandveiligheid van de ligplaatsen ten opzichte van de huidige situatie beter gewaarborgd.
- Gelijkwaardige behandeling van alle woonbootbewoners: dit betekent dat zij, rekening houdend met de huidige ligplaatsvergunning, na de herinrichting zoveel mogelijk een even grote ligplaats hebben met zoveel mogelijk dezelfde tussenruimte.
- De ligplaatsen worden toekomstbestendig. Dat wil zeggen dat de grootte van de ligplaatsen wordt

gebaseerd op de maximaal toegestane afmetingen van woonboten die de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik van Stadsdeel Oost van 25 juni 2013 biedt ten aanzien van vervanging. Deze beleidsnotitie maakt onderscheid tussen woonschepen, woonarken en woonvaartuigen. De verzamelnaam is woonboten. De toegestane maximale afmetingen van een woonboot na vervanging bedragen, uitgaande van een woonschip en woonark, 6 x 30 m. Dat wordt ook de grootte van alle ligplaatsen. Voor woonvaartuigen gelden kleinere maximale afmetingen.

- De maximale oppervlakte van een woonark mag 100 m² bedragen, met dien verstande dat dit door een overstek van dak en omloop met een maximale lengte van 0,4 m¹ mag worden overschreden. Overige overstekken, uitkragingen, balkons, terrassen, buitentrappen en overige bouwonderdelen worden verticaal geprojecteerd en tellen mee als grondoppervlak. Dit geldt tevens voor uitkragingen en bouwonderdelen onder het wateroppervlak.
- Compensatie voor het verlies aan walgebruik, gelet op de verplichtingen en belangen van de gemeente en de rechten en belangen van bewoners. In overleg met de bewoners is uiteindelijk een ontwerp tot stand gekomen waarbij bij elk van de woonboten een vlonder wordt gemaakt. Tussen de wal en deze vlonders wordt een ruime rietkraag aangelegd, die voor groen en privacy moet zorgen. Aan de rand van de wal wordt een openbaar wandelpad aangelegd. Door het aanleggen van een vlonder kunnen bewoners toch gebruik blijven maken van een kleine buitenruimte, waarop indien gewenst een schuur kan worden geplaatst.
- Met de bouw van houten vlonders in het water wordt voor de woonbootbewoners het verlies aan oevergebruik in enige mate gecompenseerd. Dit wordt als een passende maatregel gezien in het kader van het door het verplaatsingsprotocol geëiste zorgvuldig omgaan met de belangen van de bewoners. Van privaat gebruik van de oever zal na de dijkverzwaring geen sprake meer zijn. De gemeente biedt een vlonderafmeting (platform) aan van 18 m². Dit is ruim genoeg om een berging op te plaatsen en een klein terras over te houden. Uitbreiding van deze vlonders door bewoners zelf is toegestaan binnen de ligplaats, waarbij de oppervlakte maximaal 24 m² mag bedragen.
- Bewoners mogen een berging plaatsen op de vlonder. Hierbij wordt uitgegaan van een maximum van 2 x 3 m met een maximale hoogte van 2,50 m¹, gemeten vanaf het loopoppervlak.
- Het deel van de Kom waar de woonboten gaan liggen wordt gebaggerd. De nieuwe bodemdiepte van NAP -2,50 m houdt rekening met de onderhoudsdiepte van NAP -1,95 m van de vaargeulen in de buurt (IJburg) en een extra marge van 0,55 m die als volgt is opgebouwd: 0,30 m voor aanslibbing in de periode tussen twee achtereenvolgende baggerbuurten en 0,25 m voor het mogelijk niet gelijk vallen van oplevering van de verdiepte Kom en de periodisering van de onderhoudsbuurten.
- Aanleg van een vaargeul tussen de woonboten in de Kom en de naastliggende vaargeul van IJburg.
- Er worden geluidsmaatregelen getroffen om het geluidsniveau bij de woonboten tot een wettelijk aanvaardbaar niveau terug te brengen.
- De natuur- en ecologische waarden van de nieuwe waterkering worden versterkt.

2.3.2 Stedenbouwkundig beeld

2.3.2 Stedenbouwkundig beeld

Er is een ontwerp voor de herinrichting van de Zuider IJdijk opgesteld, als deeluitwerking van het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland. De ontwerp-tekening is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd en de toelichtende tekst hierop in bijlage 3.

2.3.2.1 Landschappelijk element

De Zuider IJdijk is bepalend voor de vorm en de herkenbaarheid van Zeeburgereiland. De dijk heeft een cultuurhistorische waarde in het ontstaan van het eiland. De herinrichting zal daarom één gelijk profiel hebben zowel aan de west- als aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug. De dijk blijft hiermee een herkenbaar landschappelijk element. Een bomenrij aan de binnenzijde van de primaire waterkering versterkt het geheel en draagt bij aan de groene en zoveel mogelijk ecologische inrichting van de dijk. Door de introductie van de voordijk met daarop een voetpad in halfverharding wordt de zuidrand van Zeeburgereiland verzacht. Samen met de groene inrichting van het talud (o.a. de brede rietkraag) geeft de voordijk invulling aan de privacy en ecologische wensen.

De plek waar de Zuider IJdijk de IJburglaan “kruist” is het enige punt op dit deel van de hoofdinfrastructuur dat de dijk en de wal zichtbaar zijn. Daarom worden er aan de oostzijde twee zones naar de IJburglaan vrijgehouden onder andere om de visuele verbinding met de zuidelijke waterkering van het eiland, beleefbaar en voelbaar te houden.



De zuidzijde van Zeeburgereiland ten westen van de Amsterdamsebrug. De tweede bomenrij en extra parkeerplekken maken deel uit van de ontwikkeling van de Baaibuurten en worden mogelijk later aangelegd.

2.3.2.2 Functioneel

De dijk is een onderdeel van het rondje Zeeburgereiland en heeft een recreatieve functie voor het gehele eiland. Er wordt dan ook een fietspad op de kruin van de dijk aangelegd, dat onderdeel gaat uitmaken van het hoofdnetwerk voor fietsroutes. Op de lager gelegen voordijk komt een voetpad. De dijk zal voor de Baaibuurt West onderdeel gaan uitmaken van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer van deze toekomstige wijk. Het voetpad loopt aan het oostelijk einde van de dijk samen met het fietspad naar de tramhalte. Hier kruisen de langzaamverkeerroutes de trambaan en sluiten ze aan op de kruising met de Bob Haarmslaan. Dit is een belangrijke schakel in het “rondje Zeeburgereiland”.

De functionele invulling van het profiel verschilt. In het westelijke deel liggen de woonboten. Dit zet door tot aan de ligplaatsen aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug. Dan volgt een deel met een voornamelijk groene invulling aangevuld met extensieve recreatieve elementen, zoals een trap naar het water en een vissteiger.



De zuidoever ten oosten van de Amsterdamsebrug. De tweede bomenrij aan de landzijde maakt deel uit van de ontwikkeling van de Baaibuurt en wordt mogelijk later aangelegd.

2.3.2.3 Uitgangspunten

Ligging woonboten

Uitgangspunt is dat de nu aanwezige woonboten een plek krijgen in de nieuwe situatie, in de huidige volgorde en met dezelfde oriëntatie.

Huisnummers 104 en 103 (twee ligplaatsen op één huisnummer) zijn vanwege hun langsligging aan de dijk verplaatst naar de oostzijde van de Amsterdamse brug. Hierdoor kan tot een verkaveling worden gekomen, waarbij er meer ruimte aanwezig is tussen de ligplaatsen. Die ruimte is in beginsel 5 meter. Alleen in de bocht van de Kom is deze ruimte beperkter en bedraagt de kortste afstand tussen twee ligplaatsen 3,8 meter. Een afstand tussen de woonboten van minimaal 3,8 meter is vanuit brandveiligheidsoogpunt aanvaardbaar.

Huisnummers 118 en 106 blijven in de nieuwe situatie ook langs liggen. Wanneer zij hun huidige woonboot vervangen, zullen zij ook haaks op de dijk komen te liggen. In het geval van 106 kan deze ook nu al langs liggen omdat de desbetreffende eigenaar ook een ligplaatsvergunning heeft voor huisnummer 107 die, qua ruimte, daarvoor gebruikt kan worden. Hier worden in de verplaatsingsovereenkomst met de desbetreffende eigenaar afspraken over gemaakt.

Er is naar gestreefd om de afstand tussen de woonboten in de Kom en de Amsterdamse brug zo groot mogelijk te laten zijn.

Diversiteit woonboten

Het plan maakt onderscheid in de volgende type woonboten: een woonschip, woonark of woonvaartuig. Het vervangen van woonboten door een ander type woonboot is mogelijk indien hierbij een verbetering van de beleving van de openbare ruimte ontstaat. Vanwege hun uitstraling zijn woonschepen goed ruimtelijk inpasbaar en om die reden het meest gewenste type woonboten. Hierna volgen de woonarken als meest gewenste type woonboot. Woonarken vormen een duidelijke eenheid qua vorm. Daarbij zijn woonarken ruimtelijk beter inpasbaar in het straatbeeld dan woonvaartuigen. Woonvaartuigen zijn het minst gewenste type woonboot.

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.

Het behoud van de diversiteit tussen de boten onderling is een belangrijk stedenbouwkundig uitgangspunt geweest. Met diversiteit wordt hier de afwisseling tussen woonschepen, woonarken en woonvaartuigen bedoeld. Door de luwe ligging is hier een menging van de verschillende typen "wonen op het water" mogelijk en dat levert een gewenst, divers beeld op.

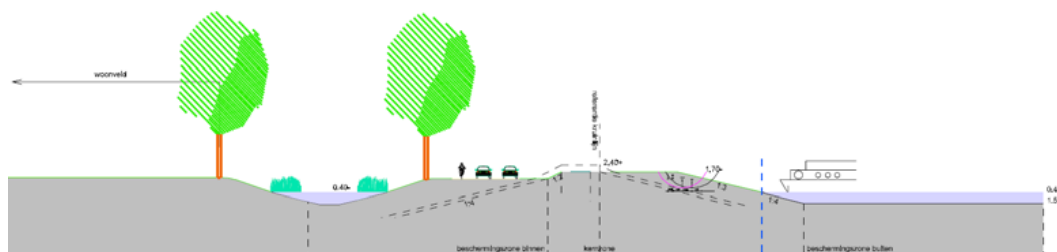
Dat betekent dat:

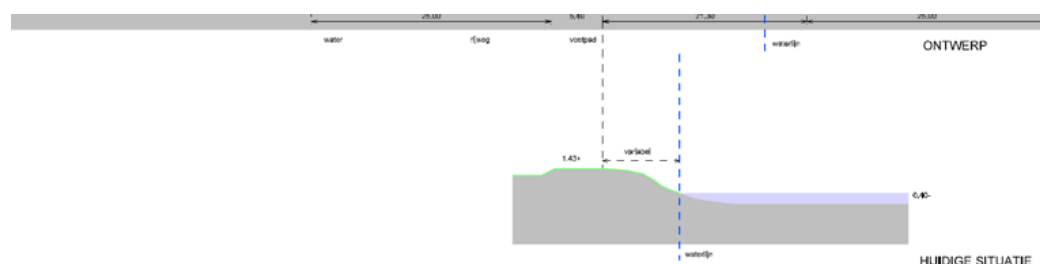
- een woonschip uitsluitend mag worden vervangen door een woonschip;
- een woonark uitsluitend mag worden vervangen door een woonschip of een woonark;
- een woonvaartuig mag worden vervangen door een woonschip, een woonark of een woonvaartuig.

Voordijk

Om te kunnen voldoen aan de wens van de woonbootbewoners om een eigen toegangsvoorziening en vlonder te hebben, is een zogenaamde voordijk geïntroduceerd. Deze heeft een lager niveau. Hieronder ligt het distributienet ten behoeve van de woonschepen. Hiermee worden de woonboten onder andere aangesloten op het riool, zodat er niet meer op het open water geloosd wordt. De voordijk valt buiten het beoordelingsprofiel van de primaire waterkering, maar maakt hier wel onderdeel van uit omdat de voordijk onder andere de harde bekleding bevat die benodigd is ter bescherming van het beoordelingsprofiel. Op de voordijk is het voetpad gesitueerd dat een onderdeel vormt van het recreatieve rondje Zeeburgereiland. De voordijk met het voetpad sluit aan op de Hoge Dijk langs het Amsterdam-Rijn kanaal en krijgt een oversteek naar het pad langs het Amsterdam-Rijn kanaal naar het noorden toe. Aan de oostkant loopt het pad door naar de (tijdelijke) tramhalte.

Door het lagere niveau van de voordijk wordt er meer afstand gecreëerd tussen de woonboten en de nieuwe Baaibuurt. Deze ruimte wordt groen ingericht met beplanting die gericht is op een ecologische ontwikkeling van deze zone. Dit komt tevens ten goede aan de privacy van de woonbootbewoners.





Nieuw ontwerp en huidige situatie van de zuidoever

Toegang tot de woonboten

De woonbootbewoners kunnen langs de weg parkeren, steken het fietspad over en gaan via een trapje naar het voetpad. Vandaar lopen zij naar de steiger die toegang biedt tot de woonboot. Fietsers kunnen via de fietsgoot naast het trapje naar het lager gelegen voetpad. Op het voetpad worden fietsnietjes geplaatst ten behoeve van de stalling van fietsen. Daar waar het voetpad weer aansluit op de weg, zal het voetpad met een paaltje afgesloten worden om gemotoriseerd verkeer en parkeren te voorkomen. Dit paaltje zal demontabel zijn ten behoeve van verhuizingen en het bezorgen van olie en hout. Voor de woonboten aan de oostkant van de Amsterdamsebrug wordt een tijdelijke weg aangelegd. De definitieve toegang voor deze woonboten wordt meegenomen in het ontwerp van de Baaibuurt Oost.

Bouwwerken bij de woonboten

Vanaf het voetpad komt er voor iedere ligplaats een aparte toegangsvoorziening tot de woonboot. De toegangsvoorziening komt uit op een vaste vlonder. Deze wordt ter compensatie voor het verlies aan oevergebruik aan de bewoners aangeboden. De toegangsvoorzieningen en de vaste vlonder zijn eigendom van de gemeente. De bewoners krijgen een gebruiksrecht. Op de vaste vlonder van maximaal 18 m² mag een berging worden gebouwd. Bij voorkeur sluit een berging qua materialisering en stijl aan bij de woonboot. Bovendien dienen ze een duidelijk ondergeschikte rol te spelen. Belangrijk aspect hierbij is dat het zicht op het water en het groen vanaf de dijk zoveel mogelijk vrij is. Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen, worden dan ook maximale maten voor de vlonder en de berging gehanteerd.

De berging mag maximaal 6 m² bedragen en een maximale hoogte hebben van 2,5 m¹ gemeten vanaf het loopoppervlak van de vlonder. De berging bevindt zich vanaf de wal gezien in het verlengde van de woonboot en staat niet in het zicht vanaf de loopplank naar het water. Daardoor belemmert de berging het zicht op het water niet. Door te kiezen voor een maximale maatvoering van 6 m² bij een hoogte van 2,5 m¹ wordt gegarandeerd dat de berging ondergeschikt blijft aan de woonboot, terwijl voldoende opbergruimte wordt geboden. Ter vergelijking: de woonboten zijn met een breedte van circa 5 meter een stuk breder dan de bergingen.

Binnen de ligplaats mag de vlonder worden uitgebreid met maximaal 24 m². In de regels van het bestemmingsplan zijn hiervoor verschillende mogelijkheden opgenomen.

Op de vlonder worden per woonboot een walkast en een subkast geplaatst met de benodigde aansluitingen voor nutsvoorzieningen.

Ecologie

Langs het Amsterdam-Rijn kanaal loopt een ecologische verbindingszone die onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland. Naast deze zone krijgt ook de zuidrand van Zeeburgereiland een zoveel mogelijk 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. Deze rietzone zorgt tevens voor privacy voor de woonbootbewoners. 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. Er worden voorzieningen getroffen ten behoeve van mussen en vleermuizen. De toegangsvoorzieningen gaan vanaf het niveau van de voordijk (ca. 1 +NAP) door het riet heen. Hierdoor wordt de flora en fauna zo min mogelijk verstoord. Meer informatie hierover is te vinden in de paragraaf 5.5 van deze toelichting.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk aspect. Voor de woonbootbewoners om hun vernieuwde woonplek zo duurzaam mogelijk in te kunnen richten en voor het dijkversterkingsproject in de materialisatie en met name de realisatie en uitvoering. Gestreefd wordt om zoveel mogelijk materiaal te besparen en CO2 te reduceren. In paragraaf 5.6 wordt nader ingegaan op duurzaamheid.

Conclusie

Het resultaat is een compacte groene dijk die landschappelijk sterk is en die het transformerende gebied een groene recreatieve rand geeft. De beoogde inrichting geeft het achterliggende gebied zicht op groen en water. De voordijk biedt diverse mogelijkheden voor een functionele invulling. De rietzone biedt privacy voor de woonbootbewoners en biedt vele ecologische kansen.

2.3.3 Tijdelijke ligplaatsen

Voor de verzwaring van de dijk aan de zuidzijde van Zeeburgereiland moet de huidige waterkering geheel leeg worden gemaakt. Daarnaast wordt er gebaggerd, worden kabels en leidingen verlegd en wordt de huidige dijk opgehoogd, bekleed en opnieuw ingericht.

Om deze dijkverzwaring te kunnen uitvoeren zullen de meeste woonboten gedurende de werkzaamheden tijdelijk elders moeten worden gelegd. De verwachting is dat deze periode circa 1,5 jaar zal bedragen. Na uitvoering van de dijkverzwaring kunnen de woonboten terugkeren naar de heringerichte plek.

Een uitgebreide studie naar de beschikbaarheid van tijdelijke ligplaatsen in Amsterdam heeft geleerd dat er, met uitzondering van enkele wisselplekken, geen locatie voorhanden is waar alle woonboten tijdelijk 1,5 jaar kunnen liggen. Uit de locatiestudie blijkt dat het mogelijk is om de tijdelijke ligplaatsen aan de Oostpunt (het festivalterrein waar jaarlijks ook het Magneetfestival wordt gehouden) te realiseren. Verder is er een lege steiger aan de zuidzijde van het sifon waar een of twee woonboten tijdelijk kunnen worden aangelegd (wisselplek). Gedacht wordt aan een woonboot met een hoge staande mast (die niet onder de Amsterdamsebrug of de A10 door kan) of een woonark die in de Kom wellicht wat beschermder ligt tegen wind en golfslag. Door de tijdelijke ligplaatsen in de Kom en de twee plekken aan de zuidzijde van de Kom is er voldoende ruimte om alle woonboten een tijdelijke plek te geven. Ook voor de drie woonarken die ten oosten van de Amsterdamsebrug liggen is ruimte gereserveerd. Zij kunnen alle drie tijdelijk enkele tientallen meters worden opgeschoven naar het oosten (en blijven zodoende langs dezelfde waterkering liggen), alwaar de dijkverzwaring gefaseerd zal worden uitgevoerd.

De woonbootbewoners hebben aangegeven zich te kunnen vinden in het voorstel om de woonboten te verplaatsen naar deze tijdelijke locatie. Rijkswaterstaat heeft laten weten in te kunnen stemmen met het aanleggen van tijdelijke ligplaatsen bij de Oostpunt voor dit project. Na gereed komen van de heringerichte ligplaatsen in De Kom moeten deze tijdelijke ligplaatsen weer worden opgeheven. Deze

ligplaatsen kunnen daardoor niet gebruikt worden voor andere projecten waarvoor woonboten tijdelijk moeten worden uitgeplaatst.

Bij de ligging van de woonboten is rekening gehouden met geluidsoverlast vanwege de A10, de Zeeburgertunnel en de IJburglaan. De afstand is zodanig dat de woonboten buiten de maatgevende geluidscontouren liggen. De tijdelijke ligplaatsen worden ontsloten door een openbare, verlichte weg/fietspad en een voetpad dat aangesloten is op het pad dat rond het eiland loopt. Huisaansluitingen worden door de gemeente aangelegd, behalve rioolaansluiting. Voor de periode van 1,5 jaar zal door Rijkswaterstaat toestemming gegeven worden om op het oppervlaktewater te lozen. Alle bewoners krijgen een container (16 m³) als opslagvoorziening.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

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

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

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

Conclusie

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

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Van de in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geregelde onderwerpen zijn voor het voorliggende bestemmingsplan de onderwerpen rijksvaarweg, het reserveringsgebied voor de uitbreiding van de A10, de primaire waterkering en het IJsselmeergebied van belang.

Het plangebied ligt aan de rand van het Buiten-IJ en behoort hiermee tot het rijksvaarwegenstelsel (artikel 2.1.1 Barro jo. artikel 3.1 en bijlage II Waterbesluit). Om te waarborgen dat het rijksvaarwegenstelsel goed blijft functioneren, dient er een vrijwaringszone in acht genomen te worden (artikel 2.1.2 Barro). Het plangebied ligt buiten de vrijwaringszone, zodat dit geen belemmering oplevert voor dit bestemmingsplan. Het plangebied ligt tevens buiten het reserveringsgebied van de rijksweg A10 (artikel 2.7.2, lid 2 Barro en artikel 3.1 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening). Omdat de waterkering als primaire waterkering gaat functioneren (artikelen 2.11.2 en 2.11.3 Barro), heeft deze een daarop afgestemde regeling gekregen.

Het plangebied ligt verder in het IJsselmeergebied. Hiervoor geldt een verbod om buitendijks nieuwe bebouwing mogelijk te maken (titel 2.12 Barro). Omdat er sprake is van nieuwe bebouwing, is hiervoor ontheffing van het Barro aangevraagd (artikel 3.2 Barro). Het verkrijgen van deze ontheffing wordt kansrijk geacht. Reden hiervoor is dat het verbod van nieuwe bebouwing niet geldt voor 350 ha voor de gemeente Amsterdam, ten behoeve van IJburg tweede fase (artikel 2.12, lid 2, onder a Barro). Samen met de realisatie van de woonbotenlocatie bestaat het voornemen om jachthaven Holland Sport Boat Centre (HSBC) te verplaatsen. Voor deze twee ontwikkelingen is ca. 1,5 ha aan landwinning en nieuwe bebouwing in het IJmeer nodig. Die 1,5 ha gaat van de al toegestane 350 ha voor Amsterdam ten behoeve van IJburg tweede fase af, zodat er per saldo geen extra nieuw land / nieuwe bebouwing in het IJmeer komt. Het feitelijk in gebruik te nemen buitendijkse landaanwinnings- / bebouwingsoppervlak zal niet overschreden worden, aangezien voor IJburg 100 ha minder aan landaanwinning wordt uitgevoerd dan het Barro toestaat, waardoor de belangen die het Rijk primair beoogt te beschermen, te weten het behoud van het waterbergend vermogen van het IJmeer/Markermeer/IJsselmeer, niet worden geschaad. Dit is bevestigd met het besluit tot verlening van de ontheffing van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties op 24 september 2018. Dit besluit is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met het Barro.

3.1.3 Wet verduidelijking voorschriften woonboten

Naar aanleiding van uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat woonboten omgevingsvergunningplichtig zijn als bouwactiviteit (o.a. ABRvS 16 april 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:1331) en dat woonboten en ook andere drijvende bouwwerken die bedoeld zijn om ter plaatse te functioneren daarmee aan de technische eisen van het Bouwbesluit moeten voldoen, is er repartiewetgeving opgesteld (Wet verduidelijking voorschriften woonboten (Stb. 2017, 32) en de wijziging van het Bouwbesluit voor drijvende bouwwerken (Stb. 2017, 494)). Deze wetgeving is in werking getreden op 1 januari 2018.

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

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

worden aangemerkt als omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Tevens is in deze wet als algemene regel opgenomen dat een omgevingsvergunning op ligplaats waar de vergunning voor geldt, opnieuw mag worden gebruikt als de woonboot terug wordt geplaatst nadat het tijdelijk is verplaatst.

Conclusie

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

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Als er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de behoefte hieraan beschreven te worden (artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening). Bij dit bestemmingsplan gaat het niet om een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De woonboten liggen er sinds de jaren '80 en worden na de dijkversterkingswerkzaamheden weer teruggeplaatst. Nu het om een bestaande situatie gaat en de woonboten er niet in strijd is met het huidige planologisch regime liggen, is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dat er desalniettemin sprake is van een behoefte, blijkt uit het gegeven dat de woonboten al lange tijd in de Kom liggen en de huidige eigenaren allemaal hebben aangegeven hun woonboot weer graag in De Kom zien liggen na de dijkversterkingswerkzaamheden.

Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

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

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen benoemd:

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

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

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

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

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

Conclusie

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

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Verder ligt er ter plaatse van de Zuider IJdijk (westzijde plangebied) een ecologische verbindingzone tussen de Diemerzeedijk en Waterland. Het Natuurbeheerplan van de provincie geeft inzicht in de wezenlijke waarden en kenmerken van deze verbindingzone. Naast natuurdoelen gaat het hierbij ook om recreatiedoelen. Natuurterreinen worden immers van oudsher ook gebruikt voor recreatieve doeleinden. Het gebied wordt gekenmerkt door open water, kruidenrijk grasland en ruigte.

Met de dijkversterking wordt voorzien in een inrichting waarmee de ecologische potentie van het gebied rond de dijk wordt vergroot en meer ruimte wordt gecreëerd voor een robuust samenhangend ecologisch netwerk.

Op en om de Zuider IJdijk is een grote keur aan flora en fauna aanwezig die na de herprofilering van de dijk teruggebracht zal worden. Daarnaast vormt de Zuider IJdijk een schakel in het 'rondje Zeeburgereiland': de Zuider IJdijk is daarin een luwe, zachte op het zuiden gelegen dijk en is daarom geschikt voor een zachtere groene inrichting.

Bovenop de dijk komt een fietspad te liggen dat onderdeel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk en ook onderdeel uitmaakt van het 'rondje Zeeburgereiland'. Naast het fietspad is een groene berm voorzien met daarin een onderbroken Zeeuwse haag. De Zeeuwse haag is een mengsel van verschillende soorten struiken die na elkaar bloeien zodat van het vroege voorjaar tot ver in het najaar genoten kan worden van bloesem en bessen. In het buitentalud worden incidenteel solitaire heesters geplant om de ecologische waarde te verhogen. Ook worden er incidenteel knotwilgen in groepjes van maximaal 3 geplant. De onderbeplanting van de heesters zal bestaan uit een kruidenrijk grasmengsel dat een hoge waarde heeft voor insecten. Tussen de waterkering en de woonboten wordt een hoogwaardig ecologische zone van oeverbeplanting aangelegd. In deze zone zal riet, lisdodde, gele lis, kattestaart e.d. een plek krijgen.

Er zijn twee faunapassages in het ontwerp opgenomen: ter hoogte van de aansluiting op de Diemerzeedijk en aan de westzijde van de Amsterdamsebrug. Onder de Amsterdamsebrug worden stenen gelegd om de dieren onder de brug door te geleiden. Verder worden onder de Amsterdamsebrug, bij de kruising met de waterkering, voorzieningen getroffen ten behoeve van mussen en veermuizen.

De grond waarop de ecologische verbindingzone ligt heeft de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. In deze zone wordt extra ruimtelijke kwaliteit toegevoegd in de vorm van natuurontwikkeling en recreatieve voorzieningen. Via de bouwregels en de regels voor aanlegactiviteiten is geborgd dat de ecologische structuur niet onevenredig wordt aangetast. Hiermee voldoet dit bestemmingsplan aan artikel 19 lid 1, aanhef en onder a PRV en schept het mogelijkheden voor een breder en robuuster samenhangend ecologisch netwerk. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op de natuurwaarden.

Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan de PRV en levert een bijdrage aan de realisatie van een robuuster samenhangend ecologisch netwerk.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

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

Visie

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

Uitvoering

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

Instrumentarium

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

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

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

Ecologische verbindingszone en hoofdgroenstructuur

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

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

Het plangebied ligt in de gemeentelijke hoofdgroenstructuur en het NNN (ecologische verbindingszone Gooi-Waterland). De provincie is verantwoordelijk voor het functioneren van het NNN. In paragraaf 3.2.2 is hierop al ingegaan en is aangegeven dat het plan een bijdrage levert aan de realisatie van een robuuster samenhangend ecologisch netwerk.

In de gemeentelijke structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en als aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werden meerdere moties aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De 'Ecologische visie. Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012)' is daarvan een uitwerking.



Overzichtskaat Ecologische structuur (Structuurvisie Amsterdam)

Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig." De Amsterdamse ecologische visie (ecovisie) is een uitwerking van en aanvulling op het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Het omvat de volgende elementen:

- de indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie moeten worden vertaald naar concrete kaartvakken;
- de ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader;
- de knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, verder uitwerken en per knelpunt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost;
- speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

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 knelpunten worden opgelost en meegenomen worden in het budget van het projectplan. Zoals in paragraaf 3.2.2 aangegeven, heeft de grond met de ecologische verbindingzone de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen.

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

Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief.

Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. Aangezien het plangebied voor een deel in de hoofdgroenstructuur ligt, is het voorgelegd aan de TAC. Naar aanleiding van het advies van de TAC is de mogelijkheid van de aanleg van waterlopen en waterpartijen uit de doeleinden van de bestemming 'Groen' gehaald. Waterlopen en waterpartijen zijn nu alleen nog mogelijk via een nadere afweging als de kwaliteit van de groene structuur hierdoor niet wordt aangetast. Het advies van de TAC wordt uitgebreider behandeld in de Nota van beantwoording overlegreacties en reacties woonbootbewoners, dat als bijlage 17 bij deze toelichting is gevoegd. Het integrale advies van de TAC is in die nota opgenomen.



Overzichtsk kaart Hoofdgroenstructuur (Structuurvisie Amsterdam)

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

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. Daarom wordt de komende jaren ingezet op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. De komende jaren wordt ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel

van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden.

Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

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

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de structuurvisie opgesteld en levert een bijdrage aan de realisatie van een robuuster samenhangend ecologisch en groen netwerk.

3.3.2 Watervisie 2040

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

De Watervisie bestaat daarom uit de volgende twee onderdelen:

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

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

Hoofdpijnen Watervisie

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

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

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

Plangebied

In de Watervisie 2040 is voorzien in handhaving van de aanwezige jachthaven. De jachthaven kan vanwege de dijkverzwaring niet op de huidige plek blijven. Datzelfde geldt voor de woonboten. Met de woonbootbewoners is intensief overleg gevoerd over de situatie na de dijkverzwaring. Daar is een nieuwe inrichting van de ligplaatsen uit voortgekomen, waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld. Ook met de exploitant van de jachthaven is bekeken of en zo ja waar de jachthaven kan worden voortgezet. Omdat daar nog geen duidelijkheid over was, kon een mogelijk nieuwe locatie voor de jachthaven niet in dit bestemmingsplan worden meegenomen. In dit bestemmingsplan is dan ook alleen voorzien in een nieuwe ligging van de woonbootligplaatsen. Inmiddels hebben de exploitant van de jachthaven en de gemeente het voornemen uitgesproken om de jachthaven te verplaatsen naar de westelijke oksel van de op- en afritten van de A10. Indien de exploitant en de gemeente hierover overeenstemming bereiken, zal hiervoor een apart bestemmingsplan worden opgesteld.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de watervisie opgesteld.

3.3.3 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het college (Dagelijks Bestuur van de desbetreffende Bestuurscommissie) met een woonboot ligplaats in te nemen (artikel 2.3.1 Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010)). De ligplaatsvergunning is persoons-, ligplaats- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Bestaande ligplaatsvergunningen moeten worden ingetrokken indien de heringerichte ligplaats niet gelijk is aan de huidige ligplaats in de zin van de Vob 2010. Een enkele woonboot komt (exact) terug op de (oude) ligplaats, zodat de ligplaatsvergunning voor deze woonboten kan blijven gelden. Voor woonboten die niet terugkomen op hun huidige ligplaats, zal de huidige ligplaatsvergunning ingetrokken moeten worden en zal voor de heringerichte ligplaats een nieuwe ligplaatsvergunning afgegeven moeten worden. Tijdens de dijkversterkingswerkzaamheden zal er voor de te verplaatsen woonboten een ligplaatsvergunning voor een tijdelijke ligplaats afgegeven moeten worden. Deze wordt ingetrokken als zij weer terug gaan naar hun definitieve locatie in De Kom.

Naar verwachting zijn de weigeringscriteria uit de Vob 2010 niet van toepassing en kunnen de ligplaatsvergunningen voor de definitieve en tijdelijke locatie verleend worden.

Conclusie

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

3.3.4 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik

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

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

Conclusie

Bij de opstelling van dit bestemmingsplan is aangesloten bij de uitgangspunten van de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost.

3.3.5 Gedoogkader woonboten

Door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 april 2014 (zaaknummer 201306684/1/A1) moesten veel woonboten 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 zag uitsluitend op de vervanging en verbouwing van arken, woonvaartuigen en niet-varende woonschepen, die op 16 april 2014 een ligplaatsvergunning hadden. Tevens zag 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 gold 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 voorzag in het tijdelijk (hangende nadere wetgeving 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 voorzag het kader in het gedogen van deze activiteiten zonder omgevingsvergunning.

De nadere wetgeving vanuit het Rijk is de Wet verduidelijking voorschriften woonboten, die op 1 januari 2018 in werking is getreden. In paragraaf 3.1.3 wordt deze wet behandeld.

Conclusie

Het gedoogkader woonboten diende ter bescherming van bestaande legale rechten. Dit

bestemmingsplan biedt een ruimtelijke regeling voor deze bestaande legale rechten.

3.3.6 Verplaatsing woonboten

Voor de uitvoering van de dijkversterkingswerkzaamheden is het noodzakelijk dat de woonboten gedurende deze werkzaamheden tijdelijk hun huidige ligplaats verlaten. Zoals eerder is beschreven, is er voor gekozen dat de meeste woonboten tijdelijk aan de oostpunt van Zeeburgereiland komen te liggen. Nadat de versterkingswerkzaamheden zijn voltooid, worden de ligplaatsen opnieuw ingericht, waarna de woonboten naar hun heringerichte ligplaatsen kunnen terugkeren.

In overleg met de woonbootbewoners is een verplaatsingsplan opgesteld, waarin de tijdelijke verplaatsing en terugplaatsing van de woonboten op hoofdlijnen wordt beschreven. Het verplaatsingsplan dient als grondslag voor het later te nemen verplaatsingsbesluit voor de woonboten.

In de Verordening op de bestuurscommissies is bepaald, dat de algemene besturen van de stadsdelen (onder andere) bevoegd zijn tot het verlenen en intrekken van ligplaatsvergunningen voor woonboten en het verhalen van woonboten anders dan op eigen verzoek van de ligplaatsvergunninghouder zoals is bepaald in de Verordening op het binnenwater 2010).

Het verplaatsingsplan is gebaseerd op het Verplaatsingsprotocol van stadsdeel Oost (het "verplaatsingsprotocol"), dat tot 1 januari 2018 gold (besluit d.d. 7 oktober 2016 van de gemeenteraad Amsterdam). In het verplaatsingsprotocol is de procedure vastgelegd, die wordt gevolgd bij het verplaatsen van woonboten. De stappen in dit protocol zijn (in chronologische volgorde):

1. Het vaststellen van het besluit dat de onderbouwing is van het besluit tot verplaatsing;
2. Het vaststellen van het besluit tot verplaatsing (verplaatsingsbesluit);
3. Het aangaan van de individuele verplaatsingsovereenkomsten;
4. De uitvoering van de verplaatsing (feitelijke handelingen).

Het verplaatsingsbesluit is de grondslag voor het sluiten van verplaatsingsovereenkomsten. Met elke ligplaatsvergunninghouder (tevens eigenaar van een woonboot) wordt per woonboot een afzonderlijke verplaatsingsovereenkomst gesloten. De verplaatsingsovereenkomst is locatiespecifiek en bevat alle afspraken tussen de vergunninghouder en stadsdeel Oost aangaande de verplaatsing (bijvoorbeeld over wel of geen financiële vergoeding(en), nutsvoorzieningen, inrichting van de tijdelijke en heringerichte ligplaats, het daadwerkelijke verplaatsen van de woonboot, etc.).

Conclusie

Overeenkomstig het verplaatsingsprotocol van Stadsdeel Oost worden de woonboten verplaatst en weer teruggeplaatst. Het verplaatsingsprotocol voorziet in het zorgvuldig meenemen van de belangen van de woonbooteigenaren bij de verplaatsing van de woonboten. Dit bestemmingsplan legt de ruimtelijke situatie vast voor de woonboten, nadat de dijkversterkingswerkzaamheden zijn afgerond en de woonboten weer worden teruggeplaatst.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Kader

Wet luchtkwaliteit

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. Deze wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
- 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.

Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

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

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

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

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

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

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft. De richtlijn geeft aan dat deze alleen bindend is voor de centrale stad. Stadsdelen zijn niet verplicht deze over te nemen.

4.1.2 Plangebied

Ondanks dat het bestemmingsplan geen nieuwe woonboten mogelijk maakt, is toch bekeken of en wat de gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn. Dit onderzoek is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 5 ('Onderzoek luchtkwaliteit', Anteagroup, 21 juni 2017).

Uit dit onderzoek blijkt dat de omvang van dit plan binnen een in de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen* aangegeven categorie van gevallen past die standaard niet in betekenende mate bijdraagt (minder dan 1500 woningen). De woonboten in de nieuwe situatie dragen NIBM bij aan de luchtkwaliteit. Onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit kan om die reden achterwege blijven.

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is eveneens gekeken naar de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2.5}) ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling. Om een goed beeld te krijgen van deze concentraties is gebruik gemaakt van de resultaten uit de NSL Monitoringstool (monitoringsronde 2016). Met deze Monitoringstool wordt de luchtkwaliteit jaarlijks in beeld gebracht langs de drukste wegen in Nederland, zowel voor het gepasseerde jaar als voor de toekomst. De Monitoringstool wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de generieke invoergegevens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de verkeersgegevens van het Rijk, provincies en gemeenten. Op basis van de resultaten uit de NSL Monitoringstool kan worden geconcludeerd dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen.

Conclusie

Luchtkwaliteit levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijvoorbeeld gevoelige functies.

In de 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 is toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. 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 48 dB en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde is 53 dB. Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

In het Besluit geluidhinder (Bgh) zijn bestemde ligplaatsen voor woonboten als geluidgevoelige terreinen aangemerkt (artikel 1.2). De grenswaarden gelden op de grens van de ligplaats, er gelden geen binnenwaarden voor woonboten. Voor toepassing van de Wgh in het ruimtelijk spoor, zoals dit nieuwe bestemmingsplan, is specifiek overgangsrecht opgenomen. Ligplaatsen voor woonboten die bij gemeentelijke verordening (zoals de Verordening op het binnenwater 2010) zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. Ligplaatsen die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonboot te worden ingenomen kunnen tot 1 juli 2022 in een bestemmingsplan worden opgenomen zonder dat ze worden getoetst als geluidsgevoelig terrein.

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

De essentie is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaardenbesluit 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 viessgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam.

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

4.2.2 Plangebied

Er is onderzoek verricht naar het akoestische klimaat bij de ligplaatsen in de nieuwe situatie. Dit onderzoek is bij deze toelichting opgenomen als bijlage 6 ('Woonbootlocaties zuidzijde Zeeburgereiland Amsterdam; akoestisch onderzoek weg-, rail-, scheepvaartverkeer en industrielawaai', DPA | Cauberg-Huygen, 03519-22579-21, 3 december 2018).

De doelstelling van het geluidonderzoek is het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting voor de woonboten ten gevolge van het weg-, rail-, scheepvaart- en industrielawaai.



Onderzoeklocatie woonbootligplaatsen Zeeburgereiland

Uit het onderzoek blijkt het volgende.

Industrielawaai

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege industrieterrein Cruquius voor de woonbootligplaatsen maximaal 41 dB bedraagt (bijlage VII van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB wordt voldaan.

Scheepvaartlawaai

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege het scheepvaartverkeer op het Amsterdam-Rijnkanaal voor de woonbootligplaatsen maximaal 55 dB(A) bedraagt (bijlage VIII van het akoestisch onderzoek). Aan de toetsingswaarde van 55 dB(A) wordt voldaan.

Railverkeerlawaai

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege de sneltram (IJlijn) voor de woonbootligplaatsen maximaal 37 dB bedraagt (bijlage VI van het akoestisch onderzoek). Aan de toetsingswaarde van 60 dB wordt voldaan.

Wegverkeerlawaai: woonbootligplaatsen ten westen Zuiderzeeweg

A10

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidsbelasting vanwege de A10 op vijf woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (bijlage IV van het akoestisch onderzoek). Het betreft de woonbootligplaatsen die op bijlage III van het akoestisch onderzoek zijn aangeduid als WB16 tot en met WB20. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Voor woonbootligplaats WB20 is een hogere waarde nodig van 49 dB en voor de woonbootligplaatsen WB16 t/m WB19 is een hogere waarde van 51 dB nodig om realisatie van de

woonbootligplaatsen mogelijk te maken. De woonbootligplaatsen buiten de zone van de A10 zijn toetsingsvrij voor geluid ten gevolge van de A10.

Zuiderzeeweg

De geluidsbelasting vanwege de Zuiderzeeweg is op zes woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (bijlage V van het akoestisch onderzoek). Het betreft de woonbootligplaatsen die op bijlage III van het akoestisch onderzoek zijn aangeduid als WB18 tot en met WB23. Voor één woonbootligplaats, WB 23, wordt de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden en bedraagt 54 dB. Door het realiseren van geluidafscherming van 1 m hoog, ter plaatse van het hekwerk langs de Zuiderzeeweg, over een lengte van 45 m (bijlage V van het akoestisch onderzoek), wordt voor alle woonbootligplaatsen een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB gerealiseerd. Voor deze woonbootligplaatsen is een hogere waarde nodig van 49 tot 53 dB om realisatie van de woonbootligplaatsen mogelijk te maken. De woonbootligplaatsen buiten de zone van de Zuiderzeeweg zijn toetsingsvrij voor geluid ten gevolge van de Zuiderzeeweg.

IJburglaan

Voor de woonbootligplaatsen ten westen van de Zuiderzeeweg geldt dat deze buiten de zonegrens van de IJburglaan vallen en daarmee toetsingsvrij zijn voor geluid ten gevolge van deze weg.

Wegverkeerlawaai: woonbootligplaatsen ten oosten Zuiderzeeweg

A10

Voor de vijf woonbootligplaatsen ten oosten van de Zuiderzeeweg geldt een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB vanwege de A10 (bijlage IX van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet voldaan, wel aan het maximale toegelaten ontheffingsniveau van 53 dB. Voor deze woonbootligplaatsen, zijnde WB24 t/m WB28 uit bijlage III van het akoestisch onderzoek, is een hogere waarde nodig van 53 dB om realisatie van de woonbootligplaatsen mogelijk te maken, met uitzondering van WB26. Voor WB26 is een hogere waarde nodig van 50 dB.

Zuiderzeeweg

Voor de woonbootligplaats direct ten oosten van de Zuiderzeeweg (WB24) geldt een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB vanwege de Zuiderzeeweg (bijlage X van het akoestisch onderzoek). Aan de voorkeursgrenswaarde wordt niet voldaan, ook niet aan het maximale toegelaten ontheffingsniveau van 53 dB. Door het realiseren van geluidafscherming ter plaatse van het hekwerk langs de Zuiderzeeweg over een lengte van 55 meter en 1 meter hoog, wordt een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB gerealiseerd. De locatie van het geluidscherm is weergegeven in bijlage X van het akoestisch onderzoek. Voor woonbootligplaats WB24 is een hogere waarde nodig van 53 dB om realisatie hiervan mogelijk te maken en voor WB25 een hogere waarde van 49 dB. De overige woonbootligplaatsen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

IJburglaan

Voor de woonbootligplaatsen ten oosten van de Zuiderzeeweg geldt een geluidbelasting van ten hoogste 42 dB vanwege de IJburglaan. Daarmee wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan.

Cumulatie

Nu de voorkeursgrenswaarde vanwege de Zuiderzeeweg en de A10 worden overschreden, is onderzoek gedaan naar de gecumuleerde geluidbelasting. Volgens Amsterdams geluidbeleid is een gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar als deze maximaal 3 dB hoger is dan de hoogst toegestane waarde.

Na het nemen van maatregelen is de gecumuleerde geluidbelasting (na aftrek ex artikel 110g Wgh) ten hoogste 56 dB. Aan de hieraan te stellen norm van 56 dB (maximaal 3 dB hoger dan de hoogst toegestane waarde) wordt voldaan. Dit is gelet op het hoogwaardig stedelijk karakter van het gebied aanvaardbaar. Er is dan ook sprake van een vanuit akoestisch oogpunt gezien verantwoorde woon- en leefsituatie. Bijlage XI van het akoestisch onderzoek geeft de rekenresultaten weer ten gevolge van de gecumuleerde geluidbelasting.

Goede ruimtelijke ordening

Met het treffen van geluidmaatregelen wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Ook wordt voldaan aan de norm voor de cumulatieve geluidbelasting. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is er dan ook sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Hogere grenswaarden en TAVGA

Het besluit hogere grenswaarden is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd. Overeenkomstig het Amsterdams geluidbeleid is het concept ontwerpbesluit voor advies aan de TAVGA voorgelegd. De TAVGA heeft op 8 mei 2018 haar advies uitgebracht, dat als bijlage 8 bij deze toelichting is gevoegd. Naar aanleiding hiervan is onder andere aan de regels van het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting toegevoegd, waarmee gewaarborgd is dat de geluidschermen gerealiseerd zijn, voordat de ligplaatsen in gebruik genomen mogen worden. Tevens is het scheepvaartverkeerlawaaï beschouwd.

Conclusie

Met het treffen van geluidmaatregelen is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de ligplaatsen. Hiervoor is een besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden genomen. Geluid vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.3 Bodemkwaliteit

4.3.1 Kader

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

4.3.2 Plangebied

In januari 2016 is een waterbodemonderzoek uitgevoerd. Deze is opgenomen als bijlage 9 bij deze toelichting (Indicatief waterbodemonderzoek 'de Kom' Zeeburgereiland, Tauw, 28 januari 2016). Hierbij is de kwaliteit en kwantiteit van de te verwijderen baggerspecie en vaste waterbodem onderzocht en indicatief vastgesteld. Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie, maar dat wel nader asbestonderzoek nodig is.

Het nader asbestonderzoek is op 11 augustus 2016 opgeleverd. Deze is opgenomen als bijlage 10 bij deze toelichting (Nader asbestonderzoek in waterbodem Zeeburgereiland Zuid, Tauw, 11 augustus

2016). Hieruit blijkt dat de verontreiniging onder water aanwezig is en daardoor geen risico's voor de mens veroorzaakt. Bij de baggerwerkzaamheden voor de verondieping van de Kom zal de bodem worden gesaneerd. Verspreiding en verstuiwing van het asbesthoudende slib kan voorkomen worden via veiligheidsmaatregelen.

Conclusie

De bodemkwaliteit is geschikt voor de beoogde functie. Bij de baggerwerkzaamheden voor de verdieping van de Kom zal de bodem worden gesaneerd van asbest.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kader

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

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

4.4.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de externe veiligheid. Dit onderzoek is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd (Onderzoek externe veiligheid, Anteagroup, 11 april 2018). Uit dit onderzoek blijkt dat er zich verschillende risicobronnen bevinden in de omgeving van de ligplaatsen: de omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Buiten-IJ, een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie, het tankstation IJburglaan 10 (Kriterion), Metaal Magnus International en wachtplaatsen voor bunkerschepen. Hieronder volgt een samenvatting van de beschouwing van de risico's.

Omleidingsroute Zeeburgertunnel via Zuiderzeeweg

- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- Het groepsrisico behoeft geen nadere beschouwing (afstand tot locaties > 200 meter);
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevt van toepassing.

Amsterdam-Rijnkanaal

- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- De hoogte van het groepsrisico bedraagt < 0,1 keer de oriëntatiewaarde;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevt van toepassing.

Buiten-IJ

- De maximale 10-6 plaatsgebonden risicocontour bedraagt 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- De hoogte van het groepsrisico bedraagt < 0,1 keer de oriëntatiewaarde;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Hogedruk aardgastransportleiding Gasunie

Het invloedsgebied van de leiding reikt niet tot het plangebied. De leiding is daarmee geen relevante risicobron in het kader van dit bestemmingsplan.

Tankstation IJburglaan 10 (Kriterion)

Het tankstation heeft geen vergunning voor de verkoop van LPG en is daarmee geen relevante risicobron in het kader van dit bestemmingsplan.

Metaal Magnus International

Het invloedsgebied van het bedrijf reikt niet tot het plangebied. Bovendien is het bedrijf niet langer actief. Het bedrijf is daarmee geen relevante risicobron in het kader van dit bestemmingsplan.

Wachtplaatsen bunkerschepen

De veiligheidsafstand reikt niet tot het plangebied. De wachtplaatsen bunkerschepen zijn daarmee geen relevante risicobron in het kader van dit bestemmingsplan.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is voor de omleidingsroute, het Amsterdam-Rijnkanaal en het

bestemmingsplan_Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland (vastgesteld)

Buiten-IJ verplicht. Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of toxisch scenario optreden. Voor wat betreft de zelfredzaamheid zijn de gewenste handelingsperspectieven in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) in het onderzoek beschreven. Voor wat betreft de bestrijdbaarheid is in het onderzoek beschreven welk aanvalsplan de brandweer kan hanteren. Hierover is advies gevraagd aan de Brandweer Amsterdam-Amstelland. Dat advies is als bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd. Naar aanleiding van het advies van de brandweer wordt op de weg om elke 80 meter een brandkraan geplaatst, rekening houdend met de ruimte die nodig is voor een opstelplaats. Hiermee heeft de brandweer goede mogelijkheden om een brand te bestrijden. Verder zullen de woonbootbewoners bij ingebruikname van de tijdelijke als de definitieve situatie geïnformeerd worden over de mogelijkheid van een calamiteit en hoe dan gehandeld moet worden.

Conclusie

Externe veiligheid levert geen belemmering op voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

Besluit ruimtelijke ordening

Het Besluit ruimtelijke ordening verplicht tot het opnemen van een beschrijving over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding in de toelichting van het bestemmingsplan (artikel 3.1.6, lid 1, onder b). Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Het plangebied valt deels binnen het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en grotendeels binnen het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens AGV. Waternet voert nautisch beheer uit in de Amsterdamse binnenwateren en het water tot de beheergrens. Daarnaast voert Waternet voor de gemeente Amsterdam de grondwaterzorgtaak, afvalwaterinzameling en drinkwaterlevering uit. Rijkswaterstaat is op grond van de Waterwet verantwoordelijk voor het waterbeheer van onder meer het IJmeer en voert hier vanuit de Scheepvaartwet nautische taken uit. De invloedssfeer van de waterkering, waarvan het beheer bij AGV ligt, strekt zich wel uit tot in het beheersgebied van RWS. De beheersgebieden overlappen elkaar dus vanwege de verschillende beheertaken.

Kaderrichtlijn water

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

Waterwet

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

Keur

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

Nationaal Waterplan 2016-2021

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

In de tussentijdse herziening van dit plan in 2014 zijn de Deltabeslissingen opgenomen. Een van deze beslissingen is dat er een nieuw peilbesluit komt voor het Markermeer/IJmeer. Volgens het ontwerppeilbesluit IJsselmeergebied wordt het huidige zomerpeil in het IJsselmeer en Markermeer vervangen door een peil met een bandbreedte waarbinnen het peil mag fluctueren (maximaal 20 cm). Zo kan in het voorjaar en in de zomer worden ingespeeld op de meteorologische omstandigheden. Daarnaast biedt de bandbreedte de mogelijkheid voor een natuurlijker peilverloop. Dit natuurlijker verloop houdt in, dat onder gemiddelde omstandigheden en na zorgvuldige afweging het peil in het voorjaar wordt verhoogd tot de bovengrens van de bandbreedte en in augustus uitzakt naar de ondergrens van de bandbreedte. Dit peilbesluit zal in 2022 in werking treden.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

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

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

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

Doel van het plan is om te verantwoorden op welke wijze de gemeente haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. Op een aantal thema's is het Gemeentelijk Rioleringsplan verder uitgewerkt en toegelicht in een bijbehorend Integraal Technisch Beleidsrapport.

5.1.2 Plangebied

Er is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van dit bestemmingsplan voor de waterhuishouding. Dit onderzoek is als bijlage 13 bij deze toelichting gevoegd (Waterhuishoudkundig onderzoek, gemeente Amsterdam, 29 maart 2018). Uit dit onderzoek blijkt samenvattend het volgende.

Waterkering

De primaire waterkering krijgt een harde bescherming. Het kernprofiel van de waterkering dient vrij te blijven van oneigenlijke elementen. Bij de herinrichting van de Kom worden steigers gefundeerd op palen aangelegd. Delen van de funderingspalen zullen door de harde bekleding van het buitentalud worden geslagen. Dit is toegestaan mits het kraagstuk van de stenen bekleding grond dicht aan de palen wordt aangesloten.

De bodem moet gebaggerd worden om een grotere waterdiepte te creëren. 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. Echter, omdat het buitentalud van de waterkering met een harde bekleding is beschermd, zal zettingsvloeiing geen invloed hebben op de stabiliteit.

Oppervlaktewater

Het plangebied ligt in het IJmeer, het zuidelijke deel van het Markermeer. Het huidige peil van het IJmeer, waarin Zeeburgereiland ligt, fluctueert tussen NAP -0,40 m (winter) en NAP -0,20 m (zomer). Het 'Nationaal Waterplan 2016-2021' voorziet in de toekomst voor het Markermeer geen peilstijging. Vanwege het beperkt meestijgen van het winterpeil van het IJsselmeer met de zeespiegel houdt het kabinet rekening met een stijging van het winterpeil in het IJsselmeer na 2050 van maximaal 0,30 m. In de andere meren in het IJsselmeergebied (waaronder het Markermeer en IJmeer) blijft het gemiddelde winterpeil na 2050 gehandhaafd. Na 2022 zal in het Markermeer/IJmeer wel een flexibel peil worden geïntroduceerd (nieuw Peilbesluit IJsselmeergebied) in plaats van het huidige zomerstreefpeil.

Op Zeeburgereiland is oppervlaktewater aanwezig. Het waterpeil van het binnenwater bedraagt NAP -0,40 m en wordt door een gemaal aan de zuidzijde van het eiland gereguleerd.

Zeeburgereiland ligt in de nabijheid van een Natura-2000 gebied en daarom geldt voor Zeeburgereiland het zogenaamde "stand-still" beginsel. Dit houdt in dat door werkzaamheden op het eiland de waterkwaliteit van het IJmeer niet mag verslechteren. Het waterhuishoudkundig systeem binnen het plangebied wordt daarom zodanig ingericht dat aan de neerslag die op het eiland valt zo weinig mogelijk vervuiling uit het stedelijk gebied wordt toegevoegd. Daarnaast voorziet de inrichting van het eiland in mogelijkheden om vrijwel alle neerslag op het eiland lokaal te infiltreren. Het geïnfilterde hemelwater dient door de zuiverende werking van de bodempassage als schoon freatisch grondwater af te stromen naar het IJmeer.

De waterkeringen op Zeeburgereiland worden waterdoorlatend aangelegd zodat het grondwater in het plangebied ongehinderd kan afstromen naar het oppervlaktewater. De versterking van de waterkering en de nieuwe inrichting van de Kom hebben geen invloed op het oppervlaktewater van het eiland. Het waterpeil van het binnenwater is voor een groot deel van het jaar gelijk aan de waterpeil van het Binnen- en Buiten-IJ.

Huisaansluitingen van de nutsvoorzieningen, inclusief riolering, worden door de gemeente aangelegd. Rijkswaterstaat is akkoord gegaan met dat de woonboten in de tijdelijke situatie van een periode van 1,5 jaar op het oppervlaktewater blijven lozen. In de definitieve situatie worden de woonboten op het rioolstelsel aangesloten, wat een positief effect heeft op de oppervlaktewaterkwaliteit.

Delen van de bodem van de Kom zijn met asbest vervuild. Bij de baggerwerkzaamheden voor de verdieping van de Kom zal de bodem worden gesaneerd. Overige delen van de te baggeren bodem zijn schoon of licht verontreinigd.

Grondwater

De versterking van de waterkering vindt door aanvullingen met zand plaats. Hierdoor zal de nieuwe waterkering de huidige grondwaterstand niet beïnvloeden omdat de waterdoorlatendheid van de dijk niet slechter wordt. Voor de nieuwe inrichting van de Kom wordt het deel waar de woonboten zullen liggen gebaggerd. Bij de baggerwerkzaamheden wordt de bodem met gemiddeld 1,0 m verdiept. Uit simulaties met een grondwatermodel volgt dat het plangebied tijdens alle maatgevende ontwikkelingsstadia ook ondanks deze activiteit voldoet aan alle gestelde ontwateringsnormen.

Hemelwater

De herinrichting van de Kom in het IJmeer heeft geen invloed op het hemelwater of het hemelwaterafvoersysteem op Zeeburgereiland.

Conclusie

Het plan heeft geen onaanvaardbare gevolgen voor de waterhuishouding.

5.2 M.e.r.-beoordeling

5.2.1 Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. Enerzijds maakt het opstellen van een MER de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij'-principe. Dat wil zeggen dat alleen een MER hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

5.2.2 Plangebied

Evan uitgaande dat de beoogde planontwikkeling behoort tot categorie 11.2 van de D-lijst, kan het volgende worden aangegeven.

Categorie 11.2 van de D-lijst: *"De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen."*

In de onderstaande gevallen is er voor een dergelijke activiteit sprake van een m.e.r. beoordelingsplicht:

- 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
- 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

bestemmingsplan_Woonboten Baaibuurten Zeeburgereiland (vastgesteld)

Het plangebied is kleiner dan 100 hectare. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan 28 ligplaatsen voor woonboten mogelijk. Hoewel de omvang van het project beneden de geldende grenswaarden ligt, betekent de enkele omstandigheid dat de activiteit opgenomen is in de bijlage, dat er beoordeeld dient te worden of op grond van de selectiecriteria van bijlage III bij de richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Of er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen wordt beoordeeld aan de hand van drie specifieke punten, die hier kort worden toegelicht.

1. De kenmerken van de activiteit.
2. De plaats waar de activiteit plaatsvindt (bijvoorbeeld: gevoelige gebieden).
Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.
3. De kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen die de activiteit kan hebben voor het milieu. Het gaat hierbij bij dit plan om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor de (leef)omgeving (verkeer en vervoer, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid).

Kenmerken van de activiteit

Het betreft de herinrichting van 28 ligplaatsen voor woonboten. De ligplaatsen worden ontsloten door de Zuider Ijdijk. De woonbootbewoners kunnen het land bereiken via een vlonder en toegangsvoorziening.

Plaats en kenmerken van de gevolgen van de activiteit

De herin te richten ligplaatsen komen, evenals in de huidige situatie, ten zuiden van de Baaibuurten op Zeeburgereiland in stedelijk gebied te liggen. De herinrichting is nodig vanwege de geplande dijkverzwaring. In overleg met de woonbootbewoners is gekomen tot een inrichtingsontwerp, dat als uitgangspunt heeft gediend voor dit bestemmingsplan. De gevolgen van deze planontwikkeling kunnen als volgt gekenschetst worden:

- Luchtkwaliteit: het plan draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit. De concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (zowel PM₁₀ als PM_{2,5}) liggen ruim onder de maatgevende grenswaarden.
- Geluidhinder: er wordt voldaan aan het maximale toe te laten ontheffingsniveau van 53 dB. Tevens wordt voldaan aan de cumulatieve geluidbelasting van ten hoogste 56 dB. Hiermee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- Bodemkwaliteit: de bodem is geschikt voor de beoogde functie. Wel is asbest aangetroffen, maar omdat dit zich onder water bevindt, zijn er geen risico's voor de mens. Bij de baggerwerkzaamheden voor de verdieping van de Kom zal de bodem worden gesaneerd. Verspreiding en verstuiwing van het asbesthoudende slib kan voorkomen worden via veiligheidsmaatregelen.
- Externe veiligheid: het plaatsgebonden risico levert geen belemmeringen op. Verantwoording van het groepsrisico is voor de omleidingsroute, het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ verplicht. Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of toxisch scenario optreden. Voor wat betreft de zelfredzaamheid zijn de gewenste handelingsperspectieven in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) in het onderzoek beschreven. Voor wat betreft de bestrijdbaarheid is in het onderzoek beschreven welk aanvalsplan de brandweer kan hanteren. Hierover is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland. Dat advies zal voor de besluitvorming over de vaststelling van dit bestemmingsplan als bijlage bij deze toelichting worden gevoegd. Vooralsnog wordt het groepsrisico niet onaanvaardbaar hoog geacht.

- Water: het plan heeft geen onaanvaardbare gevolgen voor de waterhuishouding. De woonboten krijgen een rioolaansluiting, zodat niet meer op het open water geloosd wordt. Dit heeft een positief effect op de waterkwaliteit.
- Mobiliteit en parkeren: het plan heeft geen nadelige gevolgen voor verkeerskundige aspecten.
- Archeologie en cultuurhistorie: er worden geen archeologische of cultuurhistorische waarden aangetast.
- Natuur: het plan heeft geen nadelige gevolgen voor beschermde soorten en gebieden.

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. De voor het plan uitgevoerde onderzoeken vormen de onderbouwing dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten, zodat een m.e.r.-plicht niet aan de orde is.

5.3 Mobiliteit en parkeren

5.3.1 Kader

Vanuit een goede ruimtelijke ordening moet beoordeeld worden wat de gevolgen van het plan zijn voor de bereikbaarheid, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

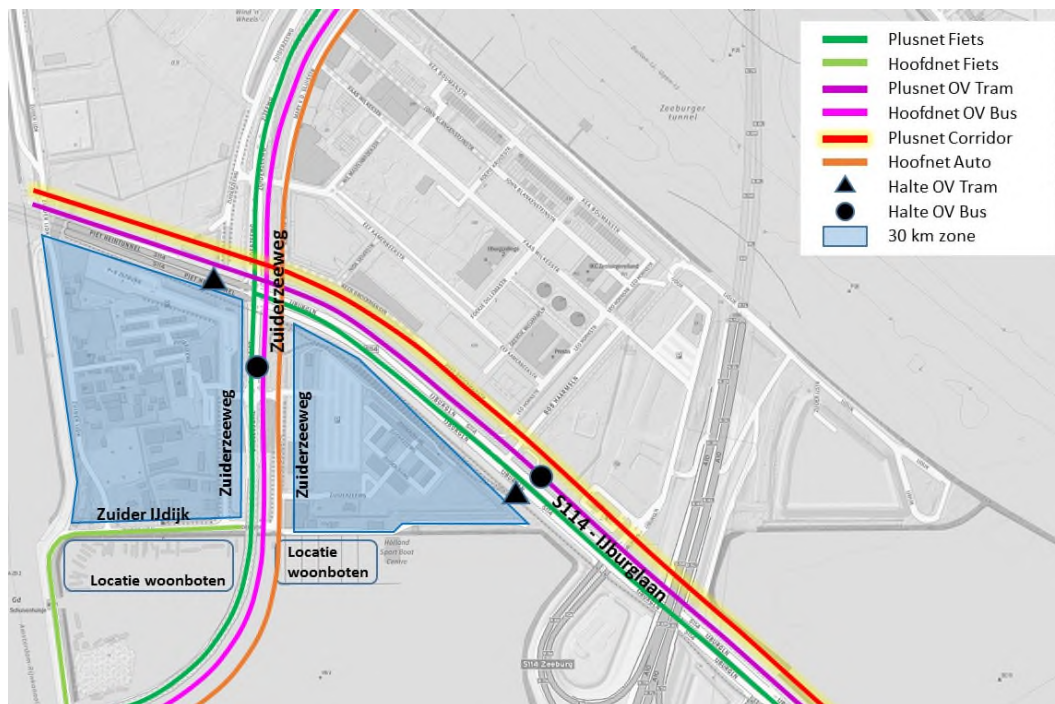
5.3.2 Plangebied

Hiertoe is onderzoek uitgevoerd, dat als bijlage 14 bij deze toelichting is gevoegd (Verkeerstoets, AnteaGroup, 30 augustus 2017). Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Bereikbaarheid

De locatie van de woonboten in de Kom van de Zeeburgerbaai ligt aan de rand van Zeeburgereiland. De wegen in het gebied rondom de locatie dragen voor het merendeel de naam Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg. De locatie voor de woonboten ontsluit via de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg op de ontsluitingsroute Zuiderzeeweg. Van hieruit is via de Amsterdamsebrug het Oostelijk Havengebied/Amsterdam Oost bereikbaar. Via de Zuiderzeeweg en de IJburglaan (S114) is het centrum van Amsterdam (via de Piet Heintunnel), de ring A10 en IJburg bereikbaar. Verder leidt de Zuiderzeeweg via de Schellingwouderbrug naar Amsterdam Noord. De Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug is onderdeel van de hoofdnetten Auto en OV/bus en het plusnet Fiets. De IJburglaan (S114) maakt onderdeel uit van de plusnetten Fiets, OV/tram en Corridor Auto. Vanaf de Zuiderzeeweg (ontsluitingsroute) is het gebied een 30 km/h zone.

Met het openbaar vervoer is het gebied per tram (Centraal Station – IJburg) via de halte Zuiderzeeweg (loopafstand circa 400 m - 750 m) en de halte Bob Haarmslaan (350 m – 750 m) bereikbaar. De halte Zuiderzeeweg ligt direct aan het P+R Zeeburg. Per bus (Amstel Station – Molenwijk) is het gebied bereikbaar.

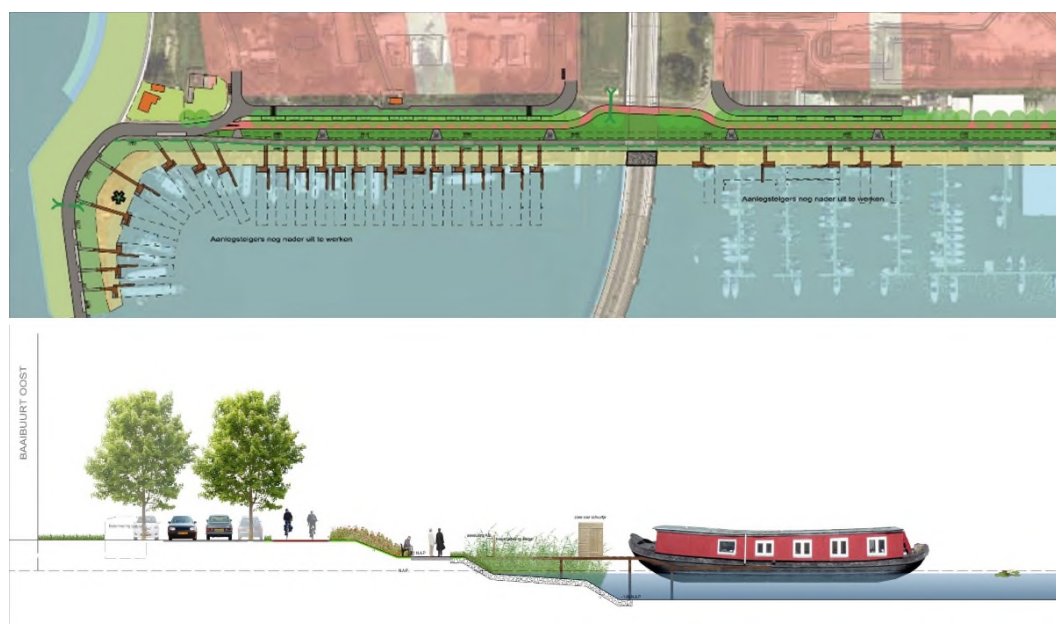


Verkeersstructuur en hoofdnetten auto, OV en fiets

In de huidige situatie zijn de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg (30 km zone) in twee richtingen toegankelijk voor het verkeer. Fietsers maken gebruik van de rijbaan. Op de Zuider IJdijk geldt betaald parkeren en is een parkeerverbodzone ingesteld. De Zuider IJdijk is voorzien van langspaarkeerplaatsen die ook gebruikt kunnen worden door vergunninghouders. Voorzieningen voor voetgangers ontbreken. Zij maken gebruik van de rijbaan.

In de nieuwe (definitieve) situatie wordt op de dijk een rijbaan voor tweerichtingsverkeer aangelegd (5,6 meter) welke aan beide zijden wordt geflankeerd met parkeerhavens voor langsparkeren (2,2 meter). De verbinding voor het autoverkeer op de Zuider IJdijk ter hoogte van de oost- en westzijde van de Amsterdamsebrug komt te vervallen. Deze blijft alleen toegankelijk voor het langzaam verkeer.

Voor het fietsverkeer wordt vanaf de oksel van de Zeeburgerbaai een vrijliggend fietspad (tweerichting fietsverkeer, 4,5 meter) aangelegd. Eveneens vanuit de oksel van de Zeeburgerbaai wordt op een lager gelegen voetdijk een voetpad (3 meter) aangelegd. Zowel het voetpad als het fietspad sluiten aan op de halte Bob Haarmslaan. Na de oksel van de Zeeburgerbaai (in zuidelijke richting) maken fietsers gebruik van de rijbaan. Voor voetgangers is geen apart voetpad voorzien.

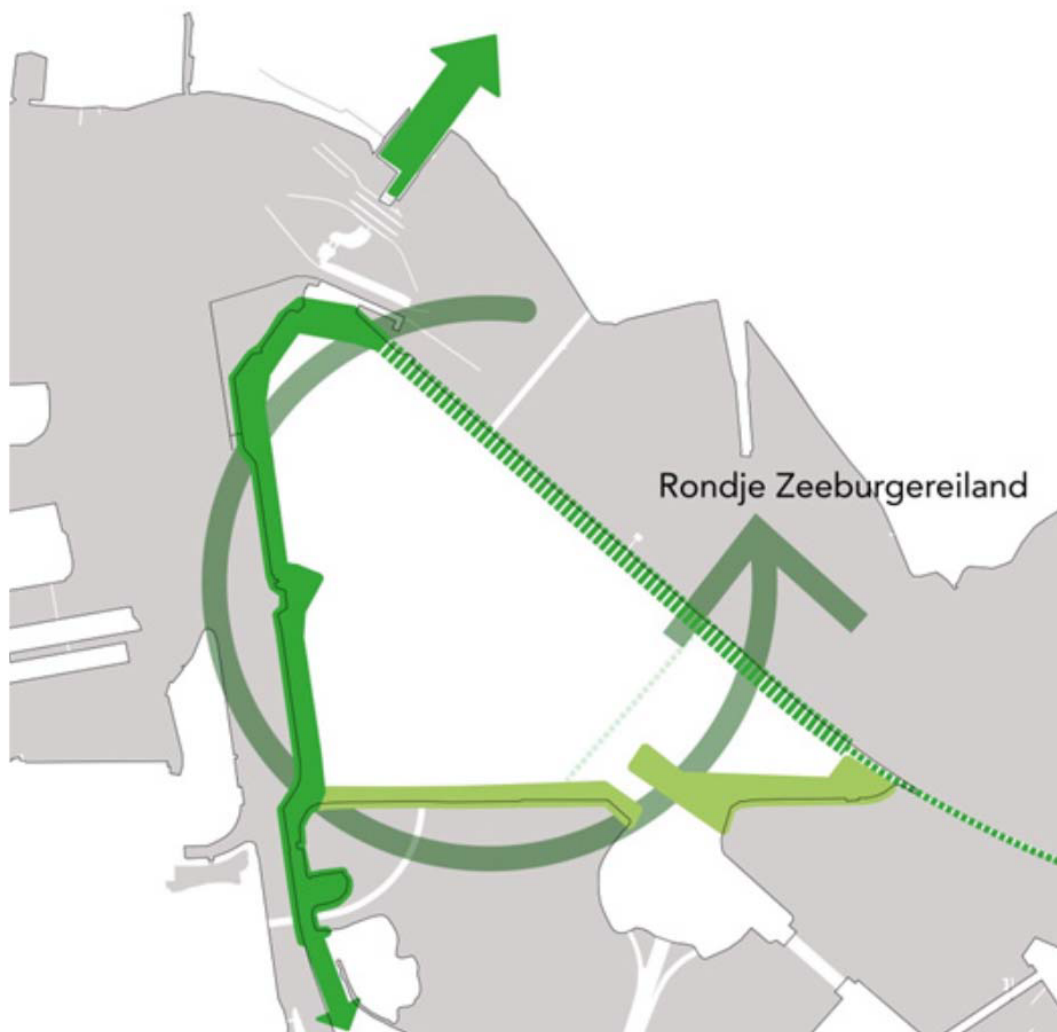


Voorstel inrichting definitieve situatie woonboten Zeeburgerbaai en doorsnede Zuider IJdijk

Voor een beeld van de intensiteiten (motorvoertuigen) op de wegen in het plangebied is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA, prognose jaar 2030). In het plangebied is de verblijfsfunctie van wegen in de 30 km zone dominant. Kenmerkend bij deze wegen is een lage intensiteit: kleiner dan 4.000 – 6.000 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. De intensiteit op de Zuider IJdijk en Zeeburgerweg (30 km zone) is met circa 700 mvt/etmaal beperkt.

In de nieuwe (definitieve) situatie zijn de veranderingen in de functie van wegen in het gebied beperkt. De Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg blijven onderdeel uitmaken van de 30 km zone. De Zuiderzeeweg aan de oostzijde van de Amsterdamsebrug vervalt. In de nieuwe situatie wordt dit deel van de Zuiderzeeweg een fietspad in twee richtingen. De vormgeving van de Zuider IJdijk sluit in de definitieve situatie aan bij de functie van de weg als verblijfsgebied. Het voorgestelde profiel sluit aan bij de uitgangspunten voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (bibeko) voor gemengd verkeer (met en zonder parkeren in havens) uit het Wegontwerp bibeko van de ASVV (aanbevelingen-voor-verkeersvoorzieningen, CROW).

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



Zeeburgereiland: groene oevers met voet- en fietspad

Verkeersgeneratie

Een deel van de verkeersbewegingen op de Zuider IJdijk en Zeeburgerweg (30 km zone) is het gevolg van de verkeersgeneratie van de woonboten uit het plangebied. Onder verkeersgeneratie verstaan we het aantal motorvoertuigen dat van en naar de locatie rijdt op een gemiddelde weekdag. Om dit voor de definitieve locatie te bepalen, is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW (kennismodule Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012).

In de nieuwe situatie komen 28 woonboten in het plangebied te liggen. Dit is vergelijkbaar met het huidige aantal. De woonboten worden vanuit de verkeersgeneratie gezien als woningen: in totaal 28 woningen. Verder wordt uitgegaan van een ligging van de woonboten in een 'zeer sterk stedelijk gebied' in de 'rest van de bebouwde kom', zoals deze zijn gecategoriseerd in de CROW publicatie.

Uitgaande van de meest ongunstige situatie veroorzaken de woonboten op basis van de kencijfers gemiddeld circa 235 ritten per etmaal. Deze ritten worden hoofdzakelijk afgewikkeld op de route Zuider IJdijk, Zuiderzeeweg, Amsterdamsebrug en IJburglaan. De verkeersgeneratie van de woonboten ten

opzichte van de intensiteiten op de Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug en de IJburglaan zijn klein, 1% - 2%. Het aandeel op de intensiteiten van de Zuider IJdijk, Zuiderzeeweg (30 km zone) van de woonboten is circa 65% - 75%.

Als vuistregel geldt doorgaans dat de intensiteit van wegen in verblijfsgebieden (30 km zone) lager is dan 4.000 – 6.000 mvt/etmaal. De intensiteit op de Zuider IJdijk en Zuiderzeeweg blijft met 600 – 700 mvt/etmaal volgens het verkeersmodel ruim onder deze waarden. Circa 65% - 75% van het aantal verkeersbewegingen wordt veroorzaakt door de woonboten. De invloed van het verkeer dat gegenereerd wordt door de woonboten op de Zuiderzeeweg/Amsterdamsebrug en de IJburglaan is zeer beperkt. Veranderingen in het verkeersbeeld (doorstroming en kwaliteit verkeersafwikkeling) op deze wegen is niet te verwachten.

Verkeersveiligheid

Met de bron ViaStat is onderzocht of zich in de omgeving van de definitieve locatie ongevallen hebben voorgedaan. Hierbij is alleen gekeken naar de wegen binnen de 30 km/zone. De Zuiderzeeweg, Amsterdamsebrug en IJburglaan zijn hierbij buiten beschouwing gelaten omdat het aandeel verkeer van de woonboten op deze wegen ten opzichte van het totaal, erg klein is. Daarbij verandert de fysieke verkeerssituatie op deze wegen door de herontwikkeling van de locatie van de woonboten niet.

Uit de ViaStat database blijkt dat er in de periode 2010 - 2015 op de Zuider IJdijk 3 (geregistreerde) ongevallen zijn gebeurd. Hiervan is in 1 geval sprake van een ongeval met een ziekenhuis opname. Nadere details over het ongeval zijn niet bekend. De overige ongevallen op de Zuider IJdijk zijn ongevallen met uitsluitend materiële schade.

Hieruit blijkt dat het aantal ongevallen op de Zuider IJdijk minimaal is en de ernst van de ongevallen beperkt is. Door de herinrichting verbetert de verkeersveiligheid omdat voor een gedeelte het fietsverkeer gebruik kan maken van een vrijliggend fietspad (tweerichtingen) en de voetgangers een apart voetpad krijgen. Daarbij sluit de inrichting beter aan bij de functie van de weg waardoor het voor de weggebruiker nog duidelijker wordt wat van hem of haar wordt verwacht.

Parkeren

Op het gebied van parkeren is het belangrijk om voldoende parkeerplaatsen op loopafstand van de woonboten te realiseren. Voldoende parkeerplaatsen zorgt voor een goede parkeerqualiteit en voorkomt overlast voor de omgeving. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen' van de gemeente Amsterdam (maart 2016).

Zoals eerder aangegeven, worden de woonboten gezien als woningen. In totaal gaat het om 28 woningen. Verder wordt uitgegaan van een ligging in 'Gebied 2' van de 'Kaart gebiedsindeling van stadsdeel Oost' zoals deze is opgenomen in de 'Overgangsregeling verlengen parkeernormen' van de gemeente Amsterdam. Voor de woonboten is uitgegaan van de woning categorie 'Middel duur'. Voor de woonarken is de categorie 'Woning – duur' aangehouden.

Wanneer wordt uitgegaan van het maximaal mogelijke gemaakte aantal woonarken, dienen er in de definitieve situatie voor de woonboten aan de Zuider IJdijk 36 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Aan beide zijden van de Zuider IJdijk (wegvak oksel Zeeburgerbaai – Amsterdamsebrug) zijn parkeerhavens voorzien. In totaal zijn circa 20 parkeerplaatsen per zijde te realiseren. Op het zuidelijke deel van de Zuider IJdijk wordt parkeren op de rijbaan mogelijk. Naar verwachting komen hier 10 – 15 parkeerplaatsen beschikbaar. Hiermee zijn er in het openbaar gebied voldoende mogelijkheden om het gewenste aantal parkeerplaatsen te realiseren.

Conclusie

Vanuit verkeersoogpunt zijn er geen belemmeringen voor het plan. Naast de voorziene inrichting van de Zuider IJdijk zijn geen infrastructurele maatregelen nodig om de ligplaatsen voor de woonboten te realiseren op de definitieve locatie.

5.4 Archeologie en cultuurhistorie

5.4.1 Archeologie

Kader

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

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

Plangebied

Er is een archeologische quickscan uitgevoerd. Deze is als bijlage 15 bij deze toelichting gevoegd (Quick scan archeologie, Anteagroup, 19 juni 2017). Uit deze quickscan blijkt dat op Zeeburgereiland op basis van de gegevens in Archeologisch Informatie Systeem (Archis) geen archeologische waarden te verwachten zijn. In sommige delen van de waterbodem rondom het eiland kunnen materiële overblijfselen voorkomen die samenhangen met de historische scheepvaart op het IJ of stadsafval uit de historische periode van Amsterdam. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken, maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans.

Het plangebied valt op de gemeentelijke archeologische beleidskaart in beleidscategorie 9b. Deze heeft een lage verwachtingswaarde. Omdat deze verwachtingswaarde nog niet geverifieerd is door een veldonderzoek, is aan het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' toegekend. Via deze dubbelbestemming is geregeld dat er, overeenkomstig de gemeentelijke archeologische beleidskaart, archeologisch veldonderzoek uitgevoerd moet worden bij ingrepen in de waterbodem van meer dan 10.000 m².

Op grond van de Erfgoedwet geldt daarnaast een vondstmeldingsplicht. Dit houdt in dat ook wanneer er geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en er toch bodemvondsten van archeologische waarde worden aangetroffen, dit aan de gemeente wordt gemeld. Dan kunnen er maatregelen worden getroffen om de toevalsvondsten te bergen en te documenteren.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

5.4.2 Cultuurhistorie

Kader

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

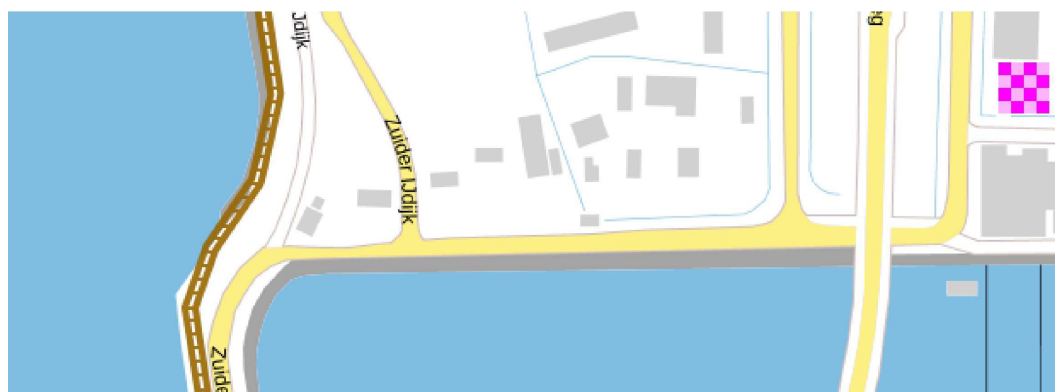
In het kader van de op te stellen MER voor het Zeeburgereiland is tevens een Cultuurhistorische verkenning voor het Zeeburgereiland uitgevoerd (kenmerk C16-062, november 2016, M&A Amsterdam). In deze cultuurhistorische verkenning is een beknopte uiteenzetting gegeven van de ontstaansgeschiedenis en een overzicht van de in het gebied aanwezige bovengrondse cultuurhistorische waarden. Hieronder volgt een korte uiteenzetting hiervan.

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

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

Plangebied

In het plangebied zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden aanwezig. Nabij het plangebied, ten westen van de Zuider-IJdijk, ligt wel de 'Stelling van Amsterdam'.





Stelling van Amsterdam: uitsnede viewer Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening wijst de 'Stelling van Amsterdam' aan als UNESCO-erfgoed van uitzonderlijke waarde (artikel 20). In het bestemmingsplan dienen regels te worden opgenomen ter behoud of versterking van de kernkwaliteiten van de 'Stelling van Amsterdam' (artikel 21). Dit bestemmingsplan met de daarin opgenomen groen- en waterbestemmingen met de regeling voor woonboten heeft geen negatieve gevolgen voor de 'Stelling van Amsterdam'. Door de dijkversterking komt de cultuurhistorische waarde van de 'Stelling van Amsterdam' beter tot zijn recht. De Zuider Ijdijk is bepalend voor de vorm en de herkenbaarheid van Zeeburgereiland. De herinrichting zal daarom één gelijk profiel hebben zowel aan de linker als aan de rechter zijde van de Amsterdamse brug. De dijk blijft hiermee een herkenbaar landschappelijk element. Een bomenrij aan de binnenzijde van de primaire waterkering versterkt het geheel en draagt bij aan de groene en zoveel mogelijk ecologische inrichting van de dijk. Door de introductie van de voordijk met daarop een voetpad in halfverharding wordt de zuidrand van Zeeburgereiland verzacht. Belangrijk aspect hierbij is dat het zicht op het water en het groen vanaf de dijk, in tegenstelling tot de huidige situatie, zoveel mogelijk vrij is. De bouwregels zijn zo opgesteld dat die ruimtelijke kwaliteit bereikt wordt.

Het plangebied bevat geen gemeentelijke monumenten.

Conclusie

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt zijn geen belemmeringen geconstateerd voor dit bestemmingsplan. Het plan levert een bijdrage aan versterking van de cultuurhistorische waarde.

5.5 Natuur

5.5.1 Beschermde soorten

5.5.1.1 Kader

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

Voor regelmatig terugkerende werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een vrijstellingsregeling. Hierbij kan gedacht worden aan het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd. Om gebruik te kunnen maken van de

vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en beschermde soorten een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen.

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

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

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

5.5.1.2 Plangebied

In het kader van de versterking van de zuidelijke dijk op Zeeburgereiland is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 16 bij deze toelichting gevoegd (Natuurwaardenonderzoek Zuiderdijk, Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam, juni 2017).

Het onderzoek heeft het volgende opgeleverd:

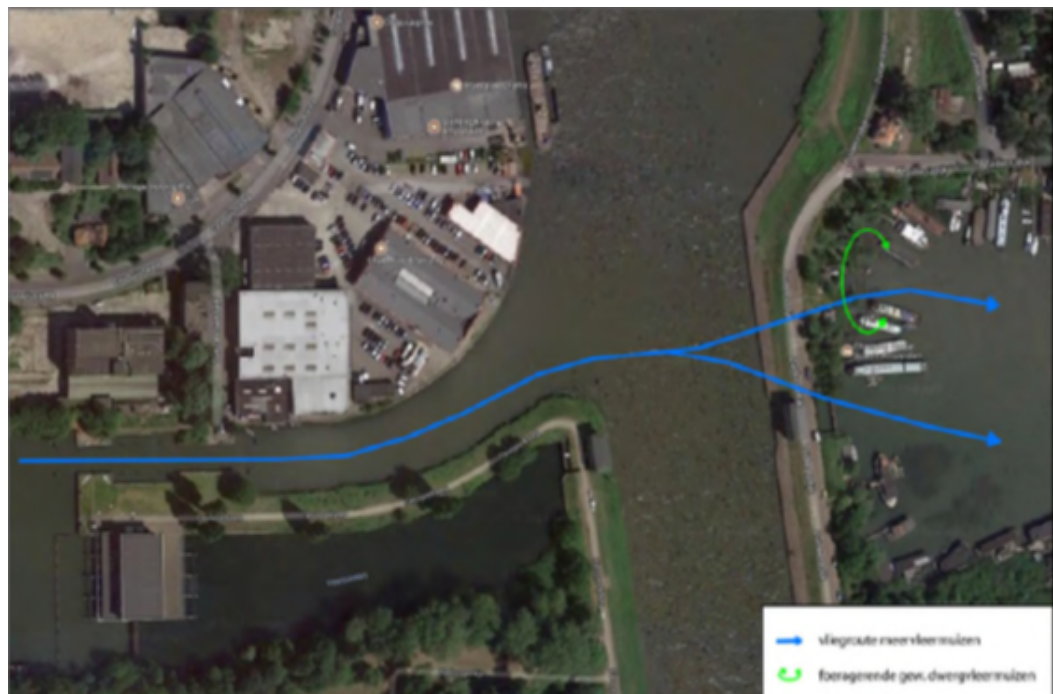
- Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen.
- De noordse woelmuis en de waterspitsmuis zijn niet aangetroffen.
- Er is een kolonie huismussen waargenomen. De aangetroffen nestlocaties van de huismus en de bijbehorende verblijfplaatsen zijn beschermd onder de Wet Natuurbescherming. Voor het verwijderen hiervan dient een ontheffing te worden aangevraagd. De nestlocaties en verblijfplaatsen bevinden zich buiten het plangebied.
- Er zijn in de bomen geen nesten waargenomen van vogels waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. Wel zijn er nesten aangetroffen van algemene broedvogels waarvan het nest alleen tijdens het broedseizoen is beschermd (oeverwaluw).
- Er zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen.
- Er komen geen beschermde vissoorten voor.

De aangetroffen nestlocaties van de huismus en de bijbehorende verblijfplaatsen liggen buiten het plangebied, zodat dit geen betrekking heeft op de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Wel kan worden opgemerkt dat de functionaliteit van de nestlocaties en de gebruikte verblijfplaatsen van de huismus niet worden aangetast. In verband met de uit te voeren dijkversterkingswerkzaamheden, worden alternatieven aangeboden. Hiervoor is een compensatie/mitigatieplan en een ecologisch werkprotocol opgesteld. Deze stukken maken onderdeel uit van de in te dienen ontheffingaanvraag.

Meervleermuis

Na afronding van het natuurwaardenonderzoek zijn er waarnemingen gedaan van het voorkomen van viegroutes van de meervleermuis op het zuidwestelijke deel van het Zeeburgereiland. De

meervleermuizen zijn langs een vliegroute waargenomen en trokken richting het plangebied.



Vliegroute meervleermuizen (blauwe lijnen) gaat richting plangebied. Bron: Waarnemingen Zuider IJdijk, 2017.

De verwachte vlieglijn op basis van de gegevens uit het nader onderzoek is weergegeven in onderstaande figuur. In welke richting de meervleermuizen na het Zeeburgereiland vliegen is niet bekend.



Ingeschatte locatie (stippellijnen en pijlen) van vliegroutes gebruikt door meervleermuizen langs de zuidkant van het Zeeburgereiland. Bron: Globespotter, 2018.

Het is zeker dat een vliegroute aanwezig is in en nabij het plangebied. Het is niet toegestaan deze vliegroute negatief te beïnvloeden. Voor de lichtgevoelige meerMeermuis 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 meerMeermuis. 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 meerMeermuis beschermd wordt, is aan het plan toegevoegd dat lichtuitstraling slechts is toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute van de meerMeermuis (artikel 10.3 van de planregels).

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

Conclusie

Voor wat betreft beschermde soorten staat de Wet natuurbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

5.5.2 Beschermde gebieden

5.5.2.1 Kader

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

5.5.2.2 Plangebied

De gevolgen voor beschermde natuurgebieden zijn beoordeeld in het natuurwaardenonderzoek, dat als bijlage 16 bij deze toelichting is gevoegd (Natuurwaardenonderzoek Zuiderijdk, Zeeburgereiland, gemeente Amsterdam, juni 2017). Het onderzoek heeft, voor zover van belang voor het onderhavige plangebied, het volgende opgeleverd.

Het plangebied bevindt zich op circa 1,5 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000- gebied Markermeer & IJmeer.



Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (donderblauw)

Externe werking van de geplande ontwikkeling op dit Natura 2000- gebied is niet aannemelijk omdat het geen extra vaarbewegingen genereert. Dit bestemmingsplan heeft dan ook geen gevolgen voor het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer.

Verder ligt er ter plaatse van de Zuider Ijdijk (westzijde plangebied) een ecologische verbindingszone tussen de Diemerzeedijk en Waterland. De gronden waarop de ecologische verbindingszone ligt, heeft de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' gekregen. In deze zone wordt extra ruimtelijke kwaliteit toegevoegd in de vorm van natuurontwikkeling. Via de bouwregels en de regels voor aanlegactiviteiten is geborgd dat de ecologische structuur niet onevenredig wordt aangetast. Zie hiervoor tevens de paragrafen 3.2.2 en 3.3.1.



Overzichtskartaal van gebieden en verbindingen van de NNN (met donkergroen aangegeven)

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

De planregeling schept hiermee mogelijkheden voor een breder en robuuster samenhangend ecologisch en groen netwerk.

Conclusie

De Wet natuurbescherming staat, wat betreft beschermde gebieden, niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van het plan.

5.6 Duurzaamheid

Het gemeentelijk beleid is er onder andere op gericht dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald. Bij het opstellen van het ontwerp van de dijkversterking wordt zoveel mogelijk gekozen voor duurzame en herbruikbare of hergebruikte materialen. Daarnaast worden aannemers uitgedaagd om ook tijdens de realisatiefase voor duurzame oplossingen te kiezen voor bijvoorbeeld de aan- en afvoer van materialen.

Voorts wordt onderzocht of en hoe de woonboten zelf duurzamer gemaakt kunnen worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de mogelijkheden van groene daken, gevelisolatie, zonnecollectoren en zonnepanelen, oplaadpalen. Woonbootbewoners worden door de gemeente ondersteunt in het inwinnen van advies hierover.

Het plan houdt al rekening met het plaatsen van zonnecollectoren en zonnepanelen. Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt dat via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk.

De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de

zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningvrij. In andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Voor zover een zonnepaneel of - collector niet vergunningsvrij is, voorziet dit bestemmingsplan bij recht in mogelijkheden om ten behoeve van deze voorzieningen hoger te bouwen. Bij overschrijding van de bouwhoogte tussen 0,5 en 1 meter, dient er een positief welstandsadvies afgegeven te worden, zodat geen afbreuk wordt gedaan aan de esthetische kwaliteit.

Conclusie

Dit bestemmingsplan beoogt een bijdrage te leveren aan de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 Artikelgewijze toelichting

6.2.1 Algemeen

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

6.2.2 Planregels

6.2.2.1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

Dit artikel bevat de definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden. De begripsbepalingen staan, behalve voor de begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan' op alfabetische volgorde.

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

Wijze van meten (artikel 2)

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

6.2.2.2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

De bestemming Groen heeft betrekking op het talud van de dijk. Zoals beschreven in deze toelichting wordt op deze gronden voorzien in een groene en ruimtelijk open inrichting. De bouwregels zijn hierop afgestemd door alleen een toegangsvoorziening voor de woonboten toe te staan.

Water (artikel 4)

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

Iedere ligplaats is afzonderlijk aangeduid. Zoals in paragraaf 2.3.2.3 van deze toelichting beschreven, wordt vanuit ruimtelijke kwaliteit een afwisselend beeld nagestreefd tussen woonschepen, woonarken en woonvaartuigen.

Voor woonschepen, woonarken en woonvaartuigen zijn verschillende maximale afmetingen aangehouden. Om te waarborgen dat bestaande, legale rechten die afwijken van deze maatvoering voortgezet mogen worden, is hiervoor een specifieke regeling opgenomen. Wordt de woonboot door een ander type woonboot vervangen, dan zal weer voldaan moeten worden aan de gebruikelijke maximale afmetingen.

Naast regels voor de woonboten zijn er ook regels opgenomen voor de bij een woonboot behorende objecten en drijvende bouwwerken. Er is bij iedere woonboot één toegangsvoorziening toegestaan. De lengte hiervan is niet voorgeschreven, omdat dit afhankelijk is van de exacte ligging van de woonboot en afstand tot de wal. Via een begripsomschrijving is gewaarborgd dat deze niet langer is dan noodzakelijk om de ingang van een woonboot te bereiken.

Naast de niet drijvende toegangsvoorziening is per woonboot tevens een niet drijvende (vaste) vlonder toegestaan van maximaal 18 m², waarop maximaal één berging mag worden gebouwd. Hiermee wordt de gebruiksruimte bij een woonboot vergroot, mede ook omdat er, behalve de toegangsvoorziening, geen

voorzieningen voor woonboten op de oever en wal gerealiseerd mogen worden. Daarnaast is omwille van het woongenot uitbreiding van de vlonder binnen de ligplaats toegestaan, waarbij die uitbreiding maximaal 24 m² mag bedragen. De regels bieden verschillende mogelijkheden ter invulling hiervan.

Waarde - Archeologie (artikel 5)

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

Waarde - Cultuurhistorie (artikel 6)

Deze gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de karakteristieke waarde van de Zuider IJdijk.

Waarde - Ecologie (artikel 7)

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

Waterstaat - Waterkering (artikel 8)

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

6.2.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt.

Algemene aanduidingsregels

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

6.2.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

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

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

7.2 Plangebied

De kosten van de beoogde inrichting van het plangebied zijn opgenomen in de grondexploitatie (voor de ontwikkeling van) Zeeburgereiland. Daarnaast is de gemeente Amsterdam volledig eigenaar van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Via de precarioheffing wordt een vergoeding geïnd voor het gebruik van de grond. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden vastgesteld. De financiële haalbaarheid is gegarandeerd.

De economische haalbaarheid is ook gegarandeerd omdat de huidige woonbooteigenaren hebben aangegeven na de dijkversterking hun woonboot weer teruggeplaatst te willen hebben. De vraag naar ligplaatsen is overigens groot. Indien één of meerdere van de huidige eigenaren niet met hun woonboot zouden willen terugkeren, zijn er genoeg andere gegadigden. Het plan voorziet dan ook in een behoefte aan ligplaatsen.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaatsgevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (voorbereiding van besluiten waarop de uitgebreide voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Zoals in paragraaf 2.3.1 van deze toelichting aangegeven is dit plan gebaseerd op het voorlopig ontwerp dat in overleg met de woonbootbewoners tot stand is gekomen. Het concept ontwerpbestemmingsplan is om die reden voorgelegd aan de woonbootbewoners.

Om de woonbootbewoners in staat te stellen het concept ontwerpbestemmingsplan beter te kunnen lezen, is er voor hen een informatieavond gehouden op 18 januari 2018. Tijdens het eerste deel van deze avond heeft een onafhankelijk jurist een toelichting gegeven over het concept ontwerpbestemmingsplan en vragen beantwoord van de woonbootbewoners. Tijdens het tweede deel van de avond zijn medewerkers van de gemeente aangeschoven om vragen te beantwoorden. Naar aanleiding van deze vragen is:

- de planregel over pleziervaartuigen verwijderd;
- de plantoelichting aangepast voor wat betreft het ontwerppeilbesluit IJsselmeergebied;
- aan de plantoelichting toegevoegd dat per woonboot een aparte walkast en subkast op de vlonder worden geplaatst met de benodigde aansluitingen voor nutsvoorzieningen;
- de beschrijving in de plantoelichting van de huidige situatie van en rond het plangebied aangepast.

Van het tweede deel van de informatieavond is een verslag gemaakt. Dat verslag van het tweede deel van de informatieavond is als bijlage bij de Nota van beantwoording overlegreacties en reacties woonbootbewoners gevoegd (bijlage 17 bij deze plantoelichting). De tijdens deze avond gestelde vragen waarop later zou worden teruggekomen, zijn beantwoord in een memo aan de woonbootbewoners van 28 maart 2018. Deze memo is ook als bijlage bij de nota van beantwoording gevoegd.

Na de informatieavond zijn nog drie reacties ontvangen van woonbootbewoners. Naar aanleiding hiervan is de passage over horizontaal uitstekende bouwelementen uit de plantoelichting verwijderd en is bijlage 1 bij de regels (Adresspecifieke afwijkingen) aangepast. Deze reacties zijn als bijlage bij de Nota van beantwoording overlegreacties gevoegd. Mede naar aanleiding van deze reacties is de gemeente in overleg gebleven met de woonbootbewoners.

8.2 Vooroverleg

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

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

Tegelijkertijd met en naast het bovengenoemde wettelijk vooroverleg is het plan tevens voorgelegd aan

de volgende instanties:

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

De volgende instanties hebben een reactie uitgebracht:

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

Naar aanleiding hiervan zijn in de toelichting aanpassingen gedaan over o.a. het beheersgebied, ongezuiverde lozingen, de cultuurhistorische paragraaf en is een paragraaf toegevoegd over de Watervisie 2040 van de gemeente Amsterdam. De verbeelding en regels zijn o.a. aangepast voor wat betreft de regeling van de waterkering. De beantwoording van de ingekomen reacties is opgenomen in de Nota van beantwoording overlegreacties en reacties woonbootbewoners (bijlage 17 bij deze plantoelichting). De integrale reacties zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

8.3 Zienswijzen

Van 9 augustus tot en met 19 september 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn zes zienswijzen ingediend. In de Nota van beantwoording zienswijzen (bijlage 18 bij deze plantoelichting) zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan op de volgende punten:

- de meest oostelijk gelegen woonboot is vijf meter verder van de oever komen te liggen (opgenomen in de lijst van adresspecifieke afwijkingen (bijlage 1 planregels));
- voor een woonboot zijn de adresspecifieke afwijkingen (bijlage 1 planregels) aangepast;
- lichtuitstraling is slechts toegestaan als dit geen negatief effect heeft op de vliegroute van de meerMeermuis (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 meerMeermuis.

Voor een uitgebreide behandeling van de zienswijzen wordt verwezen naar bijlage 18.

Eindnoten

1. In de Kom liggen woonschepen, woonarken en woonvaartuigen. Voorzover in deze toelichting over woonboten wordt gesproken, worden hier woonschepen, woonarken en woonvaartuigen onder begrepen. Dit is alleen anders als er specifiek wordt ingegaan op woonschepen, woonarken of woonvaartuigen. In de regels van dit bestemmingsplan is voor ieder van deze begrippen een omschrijving opgenomen, zodat duidelijk is wat hieronder wordt verstaan.

