

Nota van Beantwoording vooroverleg

conceptontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
Datum

Grond en Ontwikkeling
Ruimte & Duurzaamheid
maart 2018, inclusief addendum oktober 2018

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de diensten, bestuursorganen en adviseurs geraadpleegd over het conceptontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt. Op de ingekomen reacties wordt hieronder inhoudelijk ingegaan. De reacties zijn in samengevatte vorm weergegeven en zijn voorzien van een gemeentelijke reactie.

Het conceptontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan de volgende instanties:

1. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
2. Provincie Noord-Holland;
3. Provincie Flevoland;
4. Waternet;
5. Rijksvastgoedbedrijf;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Alliander;
8. Liander;
9. Gasunie;
10. KPN;
11. Port of Amsterdam;
12. Centraal Nautisch Beheer;
13. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
14. Inspectie Leefomgeving en Transport;
15. Rijkswaterstaat;
16. GGD Amsterdam;
17. Gemeenten Diemen;
18. Gemeente Weesp;
19. Gemeente Gooische Meren;
20. Gemeente Waterland;
21. Gemeente Landsmeer;
22. Gemeente Ouder Amstel;
23. Gemeente Almere.

Daarnaast is het conceptontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de Technische Adviescommissie (TAC), Hoogbouwcommissie en de bestuurscommissie van het stadsdeel Oost.

Van onderstaande instanties is een reactie ontvangen;

1. Gemeente Almere

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor het maken van opmerkingen.

Reactie

Van deze reactie wordt kennis genomen.

2. Gemeente Waterland

Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

Van deze reactie wordt kennis genomen.

3. Provincie Noord Holland

1. Opgemerkt wordt dat het plan past in de woningbouwopgave voor de MRA. In de provinciale structuurvisie is het gebied aangeduid als metropolitaan stedelijk gebied.

Reactie

Van deze constatering wordt kennis genomen.

2. Het stedenbouwkundig plan is voorgelegd aan de provinciale Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De ARO richt zich wat betreft de advisering op de impact op het landschap. Vanuit dat perspectief kan gesteld worden dat de impact op de directe omgeving en op grotere afstand groot is. Het is een complex en veelzijdig vraagstuk, dat de opmaat is voor meer hoogbouw in Amsterdam. De ARO mist in die zin een ruimtelijke visie op Sluisbuurt in relatie tot de overige plekken met hoogbouw aan het Binnen-IJ als Havenstad en Noord. Kijkend naar de landschappelijke lijn centrum-IJ-oever-Zeeburg-IJburg is het plan in deze omvang en schaal juist een incident. De vraag of de ruimtelijke impact in verhouding staat tot de urgentie van het kwantitatieve vraagstuk is een politieke afweging.

Reactie

Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dateert de keuze om het Zeeburgereiland te ontwikkelen reeds uit 2005 en is ook daarna verder verankerd in de gemeentelijke Structuurvisie (2011). Uit 'Koers 2025 Ruimte voor de Stad' (2016) blijkt dat er een forse opgave is om de economische kracht van Amsterdam en de regio te behouden. Deze opgave is ook terug te vinden in het provinciaal beleid. Met het plan voor de Sluisbuurt wordt ingespeeld op de aanhoudende woningvraag, maar ook op de wens om voordelen van bouwen in hoge dichtheden te vergroten en de ruimte in de stad zo intensief mogelijk te gebruiken. Op die manier ontstaat draagvlak voor een nog beter voorzieningenpakket, openbaar vervoer, menging met werkfuncties, een metropolitane atmosfeer en uitzonderlijke en nieuwe woningtypologieën. Door hoogbouw kan ook bij hoge dichtheden op maaiveld ruimte worden vrijgehouden voor groen en openbare ruimte en ontstaat de mogelijkheid voor weidse uitzichten vanuit de woning.

De uitwerking van de Sluisbuurt sluit ook aan bij de door de gemeenteraad aangenomen motie bij de vaststelling van Koers 2025-Ruimte voor de Stad. Deze motie voorziet in de wens om als bijdrage aan intensiever ruimtegebruik in de stad actief werk te maken van meer hoogbouw in verschillende delen van Amsterdam. Deze ontwikkeling kan gezien worden als de volgende stap in een al eeuwen gaande proces van veranderingen in de relatie tussen de stad en land. Anders dan in het verleden kiest Amsterdam in deze periode van groei voor verdichting binnen de bestaande grenzen, waarmee het contrast met het omliggende landschap verder versterkt wordt. De visuele beleving van het landschap verandert hiermee, maar het groene karakter blijft bewaard.

3. Gelet op de invloed van dit plan op het omliggende gebied acht de provincie het noodzakelijk om het conceptontwerpbestemmingsplan ook aan te bieden aan buurgemeenten ten noorden en zuidoosten van het plangebied.

Reactie

Het conceptontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg verzonden aan de gemeenten Diemen, Weesp, Gooische Meren, Waterland, Landsmeer, Ouder Amstel en Almere. Van de gemeenten Almere en Waterland is een reactie ontvangen. Deze gemeenten geven aan dat het plan geen aanleiding geeft voor het maken van opmerkingen.

4. Waternet

1. Waterkering/waterveiligheid. Geadviseerd wordt om de paragraaf over waterveiligheid te openen met verduidelijking van de actuele beheersverantwoordelijkheden van de primaire

kering. De primaire kering langs de westrand is in 2014 in beheer overgedragen van RWS naar AGV. De huidige verdeling van de beheertaken tussen waterbeheerders RWS en waterschap AGV blijkt niet duidelijk uit het bestemmingsplan. Vervolgens kan de uitleg over de verlegging van de waterkeringen worden gegeven (die er op zich grotendeels goed in zit). Daarna kan worden uitgewerkt welke afspraken zijn gemaakt tussen Amsterdam en AGV over de zoneringen en profielen voor de huidige en toekomstige primaire waterkering die mogen worden gehanteerd voor de ontwikkelingen in de Sluisbuurt (en die van deze leggers afwijken). Deze uitgangspunten zijn bestuurlijk door het waterschap vastgesteld en mogen dus met een zorgvuldige toelichting worden opgenomen in het bestemmingsplan. Uiteraard moeten de correcte zoneringen ook op de verbeelding worden opgenomen, daar staan nu zo te zien de 100 en 175 meter verbeeld die in de niet meer vigerende leggers van Rijkswaterstaat zijn opgenomen. Bovendien is de primaire kering langs de westrand niet conform BARRO verbeeld, deze kering moet op de verbeelding worden opgenomen met bestemming Waterkering.

Vervolgens ziet Waternet graag onderbouwd dat de voorziene ontwikkelingen kunnen voldoen aan de beleidsuitgangspunten voor waterkeringen van het waterschap. De kaartjes op pagina 141 van de toelichting van het conceptontwerpbestemmingsplan roepen met name de vraag op of een aantal ondergrondse ontwikkelingen gepland nabij de waterkeringen wel inpasbaar zijn in de uitgangspunten van de waterkeringen. De onderbouwing die gemeente Amsterdam eerder dit jaar heeft gemaakt voor het vaststellen van zoneringen en profielen door het waterschap volstaat vermoedelijk grotendeels en kan – wellicht met wat kleine aanpassingen – als bijlage worden toegevoegd waarna grotendeels kan worden volstaan met een verwijzing ernaar.

Reactie:

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is verantwoordelijk voor het functioneel beheer van de waterkering. Waternet is namens AGV de uitvoerende beheerder. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan duidelijker opgenomen.

Bij de ontwikkeling van het Zeeburgereiland wordt het eiland binnendijs gebracht. Daarmee verandert de status van de waterkeringen langs de randen van de Sluisbuurt. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. De voor de verlegging noodzakelijke projectplanprocedure wordt binnenkort opgestart met vaststelling van het projectplan door AGV. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering.

Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand). Het toetsen van de (toekomstige) ontwikkeling aan de bestaande normen leidt nabij de toekomstige regionale waterkering tot onnodige belemmeringen voor de ontwikkelingen in de Sluisbuurt.

Bovenstaande is aanleiding om vooruitlopend op de toekomstige statuswijziging van de waterkering voor de ontwikkelingen van de Sluisbuurt uit te gaan van kleinere zoneringen dan de huidige leggers. Het Dagelijks Bestuur van AGV heeft hiertoe besloten op 26 september 2017. Dit besluit biedt duidelijkheid aan de gemeente over de ontwikkelruimte. Voor AGV vermindert het vergunningverlening en toezicht op ontwikkelingen die de veiligheid of beheer en onderhoud van de waterkeringen op geen enkele wijze belemmeren.

In overleg met AGV is een notitie opgesteld (Bepaling waterkeringszones secundaire en primaire waterkering, september 2017, gemeente Amsterdam). Doel van deze notitie is om op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht het toekomstig profiel van de afgewaardeerde waterkering te definiëren en op grondmechanisch

stabiliteit te toetsen. De definitie van het profiel van de secundaire waterkering is nodig om de breedte van de waterkeringszones te kunnen bepalen en het ruimtebeslag van de secundaire waterkering in kaart te kunnen brengen, en om de breedte van de waterkeringszones aan de noordoost zijde van het eiland af te stemmen op de geplande ontwikkeling van de Sluisbuurt. De conclusie in de notitie luidt dat het profiel voor de toekomstige primaire en de secundaire waterkering geen conflict oplevert met de geplande woningbouw in de Sluisbuurt. De notitie en uitkomst van de toetsing is aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Naar aanleiding van het bovengenoemde besluit van Waternet is de beschermingszone zoals die is opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan (dubbelbestemming Waterkering) aangepast aan de gemaakte afspraken. In de kernzone wordt geen bebouwing mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. In de toelichting zijn profielen opgenomen.

2. Watersysteem en oppervlaktewater. De afspraak over 10% compensatie voor toename verharding ligt iets genuanceerder dan in de toelichting verwoord is. Amsterdam heeft met een model in de waterhuishoudkundige onderbouwing Zeeburgereiland onderbouwd hoeveel oppervlaktewater nodig is om het eiland in 'definitieve' staat waterrobuust in te richten. Later in de paragraaf is het waterhuishoudkundige onderzoek uitgewerkt, dit kan als een van de resultaten gepresenteerd worden.

Reactie:

De tekst in de toelichting is aangepast.

3. Waterkwaliteit. Doorstroming op zich draagt echter niet bij aan betere waterkwaliteit (pagina 141 van de toelichting), het is eigenlijk alleen het verplaatsen van waterkwaliteitsproblemen. Als er geen bronnen van verontreiniging zijn, is er ook geen noodzaak door te spoelen. Het verkrijgen van een goede waterkwaliteit is dan ook een kwestie van het voorkómen en/of wegnemen van bronnen van verontreiniging. Onder het kopje natuurlijke watergangen wordt gesteld dat het aandeel natuurvriendelijke oevers een zeer positieve invloed heeft op het zuiverend vermogen van het water. Waternet heeft begrepen dat dit moeilijk aantoonbaar is. Wellicht is het veiliger dat wat te nuanceren en te stellen dat natuurvriendelijke oevers een belangrijke rol spelen voor het leefgebied van allerlei water- en oeverdieren. De 20% die wordt gehanteerd betreft overigens het natte oevergedeelte.

Reactie:

De tekst in de toelichting is aangepast, en het zuiverend vermogen van natuurvriendelijke oevers is toegevoegd.

4. Rainproof. De wijze waarop aan de ambitie rainproof invulling wordt gegeven in het bestemmingsplan is onvoldoende. Rainproof inrichten van een gebied houdt in dat het gebied zo wordt ontworpen dat extreme neerslag niet leidt tot overlast en schade. De suggestie die op bladzijde 35 wordt gewekt, namelijk dat Rainproof inrichting inhoudt het in verbinding brengen van het watersysteem van het Zeeburgereiland met het hoofdsysteem via een open verbinding, misleidend. Alsof je het hemelwater dat op het Zeeburgereiland valt zo snel mogelijk afvoert naar het hoofdsysteem ARK, en dan het eiland Rainproof noemt, terwijl het hoofdsysteem er tegelijk minder Rainproof van wordt. Ook zonder die open verbinding moet het watersysteem van het Zeeburgereiland echter in staat zijn om extreme neerslag op te vangen zonder dat dit tot overlast of schade leidt en zonder dat het hoofdsysteem er meer door belast wordt. In de waterhuishoudkundige onderbouwing is dit uitgewerkt, en het stukje over de NBW normen gaat hier al deels op in. Het moet in de

toelichting wel goed verwoord worden, graag aanpassen zodat het aan deze uitgangspunten voldoet.

Over de open verbinding tussen het watersysteem van het Zeeburgereiland en het ARK worden nog gesprekken gevoerd tussen waterschap AGV en Rijkswaterstaat. Met name wordt nog onderzocht of deze verbinding aanpassing van het waterakkoord tussen het waterschap en RWS noodzakelijk maakt. Waternet zou graag die opmerking als voorbehoud terug zien. Een goede onderbouwing van het onderwerp Rainproof is van groot belang voor dit onderwerp, RWS wil graag aangetoond zien dat de belasting van het hoofdsysteem niet toeneemt ten gevolge van de ontwikkeling van de Sluisbuurt gecombineerd met de open verbinding. Als daarvoor waterneutrale kavels noodzakelijk zijn in de Sluisbuurt, zou ik dat graag zien opgenomen in de toelichting. De technische uitwerking van de open verbinding is nog niet opgestart, voor het benoemen van technische uitgangspunten (zoals een dimensionering die in de toelichting genoemd is) is het dan ook nog te vroeg.

Reactie

De tekst over de waterverbinding in de toelichting is verwijderd. Onder rainproof wordt onder andere verstaan dat er sprake is van een robuust watersysteem, een (verkoelende) interne waterstructuur, extra ophoging van het maaiveld (met waterdoorlatend zand), en het realiseren van daktuinen en een groene openbare ruimte. De robuustheid van het watersysteem komt in de toelichting van het bestemmingsplan uitvoerig aan de orde in de waterparagraaf en de onderliggende rapportage (zie bijlage van de toelichting).

Over de coupure zijn inmiddels afspraken gemaakt met Waternet en Rijkswaterstaat. Verwezen wordt naar de reactie hieronder naar aanleiding van de opmerkingen van Rijkswaterstaat.

5. Verzocht wordt om de passage op pagina 142, paragraaf 5.2.3 aan te passen. Waternet doet een concreet tekstvoorstel.

Reactie

De suggestie voor aanpassing van de tekst is overgenomen.

6. Verzocht wordt om ten aanzien van de Hoofdpersleiding drinkwater in het Entreegebied, toe te voegen dat het gaat om een beschermingszone van 5 meter vanaf de buitenkant van de buitenste leidingen en aan te geven dat verlegging zeer kostbaar is (in plaats van vrij kostbaar).

Reactie

De verzochte aanpassingen zijn in de toelichting doorgevoerd.

7. Opgemerkt wordt dat op bladzijde 133 van de toelichting Rijkswaterstaat staat genoemd, de zinsopbouw suggereert dat Rijkswaterstaat één van de waterschappen is. Dat is niet het geval, graag anders verwoorden. Tenslotte wordt opgemerkt dat onder paragraaf 5.2.3. de behandeling van afvalwater genoemd als één van de taken die Waternet in opdracht van gemeente Amsterdam uitvoert. Afvalwaterzuivering is (i.t.t. inzameling en transport van het afvalwater) echter een waterschapstaak, die Waternet dus in opdracht van AGV uitvoert. Graag aanpassen.

Reactie

De gevraagde aanpassingen zijn in de toelichting doorgevoerd.

5. Rijkswaterstaat

1. Verbinding met ARK. RWS gaat ervanuit dat de betrokken teksten in het bestemmingsplan in overeenstemming worden gebracht met de eerder met de gemeente en Waternet hierover gemaakte afspraken. In een overleg met uw gemeente en Waternet (d.d. 4 oktober 2017) is de afspraak gemaakt dat ten behoeve van de gewenste open verbinding nog zal worden nagegaan of het vigerende Waterakkoord voor het Noordzeekanaal-Amsterdam-Rijnkanaal (2013) hier eventuele belemmeringen voor opwerpt. Als vaststaat dat met de open verbinding geen afwenteling zal plaatsvinden van regionaal naar hoofdwatersysteem, lijken er geen obstakels meer te zijn voor realisatie. Het is zeker niet wenselijk dat de coupure gebruikt gaat worden voor andere (recreatie)vaartuigen. Met de gemeente is daarom afgesproken dat deze context op een heldere wijze in het bestemmingsplan zou worden opgenomen. Bovendien is afgesproken dat Rijkswaterstaat op een later moment specifieke functionele 'klanteisen' aan de coupure en het hierin aan te brengen kunstwerk/afsluitmiddel zou verstrekken.

Aangezien de aanleg van de coupure en het daarin aan te leggen kunstwerk mede afhankelijk is van de afwaardering van de ter plaatse aanwezige kering en daardoor nog enige tijd op zich zal laten wachten, is het Rijkswaterstaat niet duidelijk waarom hier niet de figuur van de wijzigingsbevoegdheid is toegepast.

Reactie

Het Zeeburgereiland – waaronder de Sluisbuurt - wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijk gebied.

Onderdeel van de ontwikkeling is een aanpassing van het interne watersysteem. Na de afwaardering van de waterkering langs het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK), is het plan een open verbinding (coupure) te maken tussen het interne oppervlaktewater van het Zeeburgereiland en het ARK. De coupure dient twee doelen:

1. *Verbinding tussen twee watersystemen;*
2. *Toegang voor onderhoudsmaterieel en blusboten.*

Daarbij wordt opgemerkt dat het niet bedoeld is om met deze coupure de recreatievaart/waterrecreatie te faciliteren. De af te sluiten verbinding staat onder normale omstandigheden open en maakt wateruitwisseling mogelijk, maar is niet passeerbaar voor bootjes, kano's en andere vaartuigen (behalve ten behoeve van het onderhoud). De gemeente Amsterdam, Waternet en Rijkswaterstaat zijn in overleg over deze coupure. Dit heeft eind november 2017 geleid tot een notitie en vervolgspraken. Het doel van deze notitie is het bevestigen van de gemaakte afspraken (voorafgaand aan een formeel akkoord) en het geven van informatie voor een eventuele aanpassing van het Waterakkoord, waarin de toevoeging van het Zeeburgereiland aan de boezem kan worden vastgelegd (indien nodig). In de Startnotitie Peilbesluit Zeeburgereiland van AGV, die begin 2018 wordt verwacht, zal AGV formeel goedkeuring vragen aan RWS op de open verbinding. In overleg met Rijkswaterstaat en AGV zijn de volgende afspraken gemaakt;

- De open verbinding is toegestaan en voldoet aan het Waterakkoord, onder de voorwaarde dat de deuren in de regionale waterkering worden gesloten bij een calamiteit. Rijkswaterstaat geeft bij calamiteiten een aanwijzing aan AGV om de deuren in de waterkering te sluiten en AGV voert dit vervolgens uit.

- Het Zeeburgereiland houdt op dat moment zijn eigen water vast. Wanneer er een risico ontstaat dat maaivelden overstromen, dan zet AGV mobiele noodgemalen in die uitmalen naar het IJmeer (De Kom).

- Het Zeeburgereiland wordt (indien nodig) toegevoegd aan de lijst met aan- en afvoeren in bijlage 3 van het Waterakkoord, met vermelding van bovenstaande afspraken.

Bij de projectvoorbereiding zal Rijkswaterstaat nog klanteisen afgeven voor de technische eisen die aan het afsluitmiddel gesteld gaan worden. Deze worden afgewacht.

In artikel 14 van de regels van het bestemmingsplan Sluisbuurt is expliciet opgenomen dat het gebruik van de coupure uitsluitend is voorbehouden aan varend onderhoudsmaterieel.

Gelet op de gemaakte basisafspraken en de eigendomssituatie (Rijkswaterstaat) zien wij geen aanleiding om te kiezen voor het instrument van een wijzigingsbevoegdheid. Door een rechtstreekse bestemming onder voorwaarden kan een separate juridisch planologische procedure achterwege blijven.

De toelichting van het bestemmingsplan is naar aanleiding van de reactie aangevuld met bovengenoemde gemaakte afspraken, waarbij ook expliciet is aangegeven dat zwemmen is uitgesloten en de coupure niet voor recreatieverkeer is bedoeld.

2. Rijksbeleid. RWS is van mening dat bij de beschrijving van het rijksbeleid Nationaal Belang 7 ontbreekt, te weten 'het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen'. Aangezien het drukbevaren Amsterdam-Rijnkanaal in het plangebied en de rijksweg A10 nabij het plangebied ligt, dient dit nationale belang eveneens vermeld te worden. Rijkswaterstaat heeft in de gesprekken met uw gemeente behoud van de hier geacommodeerde nautische functionaliteiten als een belangrijke randvoorwaarde voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen benoemd.

Een belangrijk onderdeel van het Barro – primaire waterkeringen – krijgt echter geen doorwerking in het bestemmingsplan (artikel 2.11.2). Rijkswaterstaat stelt vast dat het onderhavige bestemmingsplan, met uitzondering van het zuidelijk deel van de Oranjesluizen, niet in overeenstemming is met het Barro art. 2.11.2 en dringt aan op een correcte bestemmings- en gebiedsaanduiding van de betrokken primaire waterkering.

Daarnaast ontbreekt ook de gebiedsaanduiding Vrijwaringszone Vaarweg op de Verbeelding en in de Regels. Er dient een vrijwaringszone voor de vaarweg, in dit geval het Amsterdam-Rijnkanaal, IJ en Buiten-IJ, te worden opgenomen op de verbeelding en in de Regels conform het Barro.

Opgemerkt wordt dat in paragraaf 5.2.2 summier aandacht besteed aan het Nationaal Waterplan. Opgemerkt wordt dat in de tussentijdse herziening van dit plan in 2014 de Deltabeslissingen zijn opgenomen. Ook voor het Markermeer/IJmeer zijn specifieke beleidsbeslissingen genomen. Een korte beschrijving van deze beslissingen, onder meer ter zake van het voornemen om het peilbeheer flexibeler te maken, wordt gemist. Het Peilbesluit IJsselmeergebied dat medio 2018 wordt vastgesteld, zal een flexibel peilbeheer juridisch mogelijk maken.

Reactie

Nationaal belang 7 (het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen) is aan de toelichting toegevoegd bij de beschrijving van het rijksbeleid. De belangen van de scheepvaart zijn evident.

Op basis van het Barro dienen gronden die betrekking hebben op een primaire waterkering of die de functie van primaire waterkering hebben inderdaad als 'waterkering' te worden opgenomen in een bestemmingsplan. Wij merken op dat op de verbeelding reeds de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering is opgenomen met een daarbij behorende beschermingszone. Hiermee wordt aan het Barro voldaan. Inmiddels heeft AGV een besluit genomen over de breedte van de beschermingszones van de primaire en secundaire waterkering. Naar aanleiding van dit besluit is de

verbeelding aangepast met de juiste beschermingszones. Verwezen wordt naar de reactie op de opmerkingen van Waternet hierboven.

De vrijwaringszone voor de rijksvaarwegen is naar aanleiding van de reactie op de verbeelding opgenomen en wordt in de regels geborgd. In de vrijwaringszone wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de scheepvaart. Deze zone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI. Deze klassen zijn van toepassing op de ARK en Buiten IJ. De vrijwaringszone ligt over het water, het sluizencomplex en de groenzone aan de westzijde.

De tekst over het Waterplan is in de toelichting verder uitgebreid, waarbij ook wordt ingegaan op het flexibel peilbeheer.

3. Fietsbrug. Graag ziet Rijkswaterstaat dat in alle tekstgedeelten de verwijzingen naar een definitieve fietsbrug worden vervangen door een verwijzing naar een fietsverbinding. Ook verzoeken wij tot toelichting dan wel verwijdering van de functies onder Artikel 14 Groen in de Regels die de fietsbrug mogelijk maken. Daaruit moet kunnen worden afgeleid dat de exacte inrichting/uitvoering van de fietsverbinding nog onderwerp is van nader onderzoek.

Reactie

Het bestemmingsplan Sluisbuurt maakt een fietsverbinding juridisch planologisch niet mogelijk. De fietsverbinding is onderwerp van nader onderzoek, waarbij verschillende varianten in beeld zijn. Artikel 14 maakt een fietsbrug niet mogelijk. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop verder verduidelijkt.

4. Mobiliteit. Rijkswaterstaat wil, wellicht ten overvloede, benadrukken dat het sterk hecht aan de totstandkoming van dit planoverstijgende mobiliteitsplan, aangezien een verslechtering van de doorstroming op de A10-Noord, ter hoogte van S114, te allen tijde voorkomen dient te worden. Door de passage op pagina 6 van de Notitie Verkeersregeltechnisch onderzoek wordt reeds de suggestie gewekt dat een derde rijstrook mogelijk is. Dit loopt vooruit op de uitwerking van mitigerende maatregelen, die samen met Rijkswaterstaat zal moeten plaatsvinden. Ons verzoek is daarom in de Toelichting en de Bijlagen de mogelijkheid voor de derde rijstrook te nuanceren en te verwijzen naar het gezamenlijke onderzoek van gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat naar alle Amsterdamse aansluitingen. Op voorhand geven wij u mee dat Rijkswaterstaat geen gefragmenteerde verbredingen wil in de ring A10. Als de ring A10 verbreed moet worden, dan beschouwt Rijkswaterstaat dit in breder perspectief: Minimaal op netwerkschakelniveau (A10 Noord) en in samenhang met andere woningbouwopgaves (zoals Haven Stad). Dit vraagt om een nieuw MIRT-onderzoek.

Onduidelijk is echter nog of de toename van verkeer en in het bijzonder van (H)OV effecten zal hebben op de functionele prestaties van de Hoofdvaarweg vanwege het bedienregime van de Schellingwouderbrug. Rijkswaterstaat gaat uit van het feit dat voor de Schellingwouderbrug geen spertijden noodzakelijk zijn. De brug heeft immers als hoofdfunctie het afwikkelen van gevaarlijke-stoffenvervoer en van het langzaam verkeer. De prioriteit ligt bij het vlot en veilig afwikkelen van het scheepvaartverkeer op het Buiten-IJ als onderdeel van de hoofdvaarweg van de corridor Amsterdam-Delfzijl.

De Oranjesluizen zijn niet ingericht voor langzaam-verkeer. Een toename van dit verkeer kan leiden tot onveilige situaties op de sluizen en tot belemmeringen voor de scheepvaart. Om deze ongewenste effecten te voorkomen kan Rijkswaterstaat genoodzaakt zijn om de gedoging te heroverwegen. Rijkswaterstaat gaat graag met de gemeente Amsterdam hierover in gesprek.

Reactie

Voor het bestemmingsplan Sluisbuurt is aanpassing van de op- en afrit S114 – A10 niet voorzien en niet nodig. Bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland, dat met name maatregelen op het stedelijk wegennet voor alle modaliteiten behelst, is Rijkswaterstaat vanaf het begin betrokken. In het verkeersregeltechnisch onderzoek voor het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt de aanpassing van de op- en afrit gepresenteerd als een mogelijkheid.

Naar aanleiding van het recente verkeersregeltechnisch onderzoek bij het MER Zeeburgereiland wordt voorzien dat op termijn de IJtram ongelijkvloers zal moeten kruisen met de westelijke aansluiting van de S114 op de Ring A10. Op termijn zal een vrije rechtsaffer uit westelijke richting de A10 en mogelijk een uitbreiding van de Ring wellicht nodig blijken. Het aanpassen en uitbreiden van rijkswegen is de bevoegdheid van het rijk en wij zetten dan ook graag de (ambtelijke) samenwerking met RWS voort om te komen tot uitwerking van maatregelen bij aansluiting S114 op de A10. Wij ondersteunen de gedachte om hiervoor nieuw MIRT-onderzoek op te starten, maar zien graag dat, vooruitlopend hierop of parallel hieraan, onderzocht wordt welke maatregelen mogelijk zijn zonder de gehele netwerkschakel A10-noord te betrekken. Overigens zijn in het BO MIRT van maart 2018 reeds afspraken gemaakt om te komen tot verbeterde bereikbaarheid van de MRA en Zeeburgereiland.

Uit de verschilplot van het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan Sluisbuurt is af te lezen dat de verkeersintensiteit op de Schellingwouderbrug toeneemt met ten hoogste 680 mvt/etm. Op dit moment zijn er spertijden voor de Schellingwouderbrug: tussen 7 en 9 uur 's ochtends en tussen 16 en 18 uur 's middags wordt de brug niet geopend vanwege de doorstroming van het spitsverkeer. De brug opent overdag indien er scheepvaartverkeer is, om de 20 minuten. Als onderdeel van het Rijksprogramma Beter Benutten wordt op korte termijn een blauwe golf ingevoerd voor een route waar ook de Schellingwouderbrug deel van uitmaakt. Het doel is om op basis van actuele reisinformatie van openbaar vervoer, weg én scheepvaart te komen tot een optimale brugbediening bij meer dan honderd bruggen. Het aanbod van de scheepvaart wordt beter verspreid over de dag, de brugbediening wordt gepland op de rustige momenten voor het wegverkeer en de doorvaart wordt gebundeld. Dit zorgt voor een meer efficiënte doorstroming van alle modaliteiten. De geringe toename van het verkeer heeft geen effecten op de functionele prestaties van de Hoofdvaarweg.

Ten aanzien van de langzaamverkeersverbinding merken wij op dat deze route over de Oranjesluizen onderdeel uit van het bestaande recreatieve fiets- en wandelnetwerk. Vanwege de lange wachttijden bij de sluizen voor kruisend verkeer ligt het niet in de lijn der verwachtingen dat de ontwikkelingen van het Zeeburgereiland leiden tot grote aantallen extra fietsers of voetgangers. De gemeente blijft graag met Rijkswaterstaat in gesprek over de verbinding.

6. Waterparagraaf. Verzocht wordt om in paragraaf 5.2.3 van de Toelichting volledigheidshalve Rijkswaterstaat Midden-Nederland en Rijkswaterstaat West-Nederland-Noord op te nemen als beheerders.

Ten aanzien van de waterveiligheid wordt opgemerkt dat ten eerste de primaire waterkering in het plangebied, lopende vanaf het sluiscomplex in zuidelijke richting naar de aansluiting op de Diemerzeedijk als een geheel dient te worden beschouwd. De details van deze waterkering zijn nader beschreven in de Legger primaire waterkering sluizencomplex Schellingwoude van 17 december 2009. Daarnaast vormt de primaire waterkering in het plangebied het noordelijk deel van dijktraject 44-2 (sinds januari 2017). En tot slot wordt opgemerkt dat het in de toelichting onduidelijk blijft welke keringbeheerder welke deel van de het betrokken dijktraject 44-2 in beheer heeft. RWS stelt een aanvulling ter zake op prijs.

Er wordt in de Toelichting vermeld welke maatregelen er worden getroffen voor een goede waterkwaliteit van afstromend hemelwater (pagina 142). Monitoring ontbreekt echter in deze omschrijving. Aangezien er een open verbinding gepland is tussen de watergangen in de Sluisbuurt en het Amsterdam-Rijnkanaal, verzoekt RWS om nader te beschrijven of en hoe monitoring van de waterkwaliteit zal plaatsvinden.

Tenslotte ziet RWS graag een omschrijving van de invloed van zwerfvuil op de waterkwaliteit na de realisatiefase op en rond het Zeeburgereiland, inclusief mogelijke maatregelen.

Reactie

Paragraaf 5.2.3 van de toelichting is aangepast, waarbij de context van de dijkkring, het beheer en de afwaardering van de waterkering wordt verduidelijkt. Hiervoor wordt ook verwezen naar de reactie op de opmerkingen van Waternet.

In paragraaf 5.2.3 van de toelichting is toegevoegd dat monitoring van de waterkwaliteit, bijvoorbeeld ter plaatse van de coupure, een goede maatregel is. Uitwerking hiervan dient door betrokken partijen plaats te vinden. Voor wat betreft zwerfvuil wordt opgemerkt dat door goed beheer zwerfvuil in het water kan worden voorkomen. Ook de maaswijdte van de doorgang is relevant.

7. Externe veiligheid. In paragraaf 4.6.1 van de Toelichting ontbreekt de correcte beschrijving van Regeling Basisnet en het Besluit Externe Veiligheid transportroutes (BEVT), die sinds 1 april 2015 het wettelijk kader voor transport van gevaarlijke stoffen vormen. Tevens is het relevant om hier te noemen dat het Barro een vrijwaringszone van 25 meter voor bouwen langs het water voorschrijft. Relevante richtlijn hierbij is de 'Handreiking bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water'.

De beschrijving onder 4.6.1 van ADN (Europese overeenkomst voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) en BPR (Binnenvaartpolitiereglement) gaat niet in op de voor de Sluisbuurt relevante artikelen van deze wetgeving. In de Richtlijnen Vaarwegen 2017 staat in paragraaf 6.2.5 beschreven welke criteria van toepassing zijn bij het aanwijzen van kegelligplaatsen. De aard van de lading bepaalt het aantal te voeren blauwe kegels. De aan te houden minimumafstanden zijn beschreven in het ADN en overgenomen in het BPR.

Wellicht ten overvloede merkt Rijkswaterstaat op dat dit (geen transport van brandbare gassen over het Buiten-IJ) niet betekent dat transport van brandbare gassen over het Buiten-IJ onmogelijk is. Hierbij is het van belang aan te geven dat de in de Regeling Basisnet opgenomen tabellen zogenaamde referentieaantallen bevatten. Dit zijn geen 'absolute' aantallen transporten, het zijn de aantallen waarmee de plafonds (afstanden) zijn berekend. Het Buiten-IJ maakt deel uit van Basisnet en biedt daarmee ruimte voor het transport van alle soorten gevaarlijke stoffen, inclusief brandbare gassen.

Ten aanzien van paragraaf 4.6.2 wordt opgemerkt dat de onderzoeken in de Concept-MER en Bijlagen onvoldoende/incomplete informatie bevatten over de risico's en effecten van het verkorten van de afstand ter plaatse van het bunkerschip. Ter illustratie wordt gewezen op een verschil in het MER en de Verantwoording van het Groepsrisico (GR) in de effectafstand van een incident met een gastanker op de bouwclusters 1 en 2. Overleg en beoordeling van het vraagstuk van de betrokken kegelligplaats zal moeten uitwijzen of kan worden afgeweken van de wettelijke minimale afstand.

Tevens wordt benadrukt dat het mogelijk maken van woningen binnen deze 100 meter nadelige gevolgen kan hebben voor de functionaliteit van de wachtplaats. Een ontheffing voor een kortere afstand kan ook op deze gronden niet zonder meer worden verleend. Omdat dit

bunkerstation inclusief wachtplaats op een hoofdtransportas ligt, dient onderzoek uit te wijzen of de risico's aanvaardbaar zijn om af te wijken van de vastgestelde afstand.

Op grond van bovenstaande is de conclusie in paragraaf 4.6.2.1 onvoldoende gefundeerd en dient deze aangepast te worden.

Ten aanzien van de toename van het groepsrisico wordt opgemerkt dat het gemeentebestuur conform het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam als specifiek besispunt voorgelegd zal krijgen of zij kan instemmen met een toename van het GR.

Bij de beschrijving van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK), zowel in de Toelichting als in de Bijlage, Verantwoording GR, worden de ongevalsscenario's fakkelfbrand en toxische release met effectafstanden beschreven. Onduidelijk is waarop deze gebaseerd zijn, gelieve de bron te vermelden.

Reactie

De Regeling Basisnet en het Besluit Externe Veiligheid transportroutes (BEVT) is toegevoegd aan het wettelijk kader voor externe veiligheid. Daarnaast is de Handreiking bouwbeperkingen in en langs vaarwegen genoemd en is de juiste versie van de Richtlijn Vaarwegen opgenomen. Zoals hierboven aangegeven is de vrijwaringszone Vaarweg alsnog op de verbeelding en in de regels opgenomen.

Het ADN en BPR en de afstanden tot ligplaatsen voor kegelschepen worden in de toelichting reeds genoemd.

Met betrekking tot het transport van brandbare gassen geldt dat in de rapportage van AVIV (concept verantwoording groepsrisico) dat in bijlage III van de Regeling Basisnet het Amsterdam Rijn Kanaal opgenomen in de corridor Amsterdam-Rijn. Door deze corridor worden brandbare vloeistoffen en brandbare gassen vervoerd. De toelichting en de rapportage van AVIV is hierop aangepast.

In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat op basis van het ADN een afstand van 100 meter tussen een wachtplaats en aaneengesloten bebouwing moet worden aangehouden. Bij het MER en bestemmingsplan is een extra rapportage toegevoegd (Ligplaatszoning, AVIV), waarvan de conclusies zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. In deze rapportage wordt ingegaan op de potentiële risico's. Conclusie van het rapport is dat de kans op brandoverslag naar de geplande woningen zeer klein is en dat een afstand van 80 meter tussen wachtplaats en aaneengesloten woningbouw aanvaardbaar kan worden geacht. Van een belemmering van de bedrijfsvoering kan geen sprake zijn. Een aanvraag bij het bevoegd gezag (RWS Midden Nederland) voor het toelaten van een kleinere afstand is in voorbereiding. Opgemerkt wordt dat de verbeelding van het bestemmingsplan ter hoogte van één van de aangrenzende clusters zodanig is aangepast dat een aaneengesloten groenvoorziening is voorgescreven.

De inhoud van het gemeentelijk beleid ten aanzien van de overschrijding van het groepsrisico is bekend. Dit beleidskader is reeds in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Voor de verdere verantwoording van de toename van het groepsrisico is de afgelopen maanden intensief overleg gevoerd met de Omgevingsdienst, Rijkswaterstaat, Brandweer, Provincie, en adviesbureau Antea. De uitkomsten van deze overleggen zijn vertaald in een aanvullende rapportage, die aan de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is toegevoegd (Omgevingsveiligheid Sluisbuurt, Antea Group maart 2018).

De bronvermelding met betrekking tot fakkelfbrand is in de rapportage van AVIV toegevoegd.

8. Nautische veiligheid. op pagina 59 in het rechterfiguur (8-4) het vaarwegprofiel weergegeven voor de scheepvaartverkeer. Dit is een incomplete weergave, daar het vaarwegprofiel van de Prins Willem-Alexandersluis en de Middensluis niet is weergegeven. Tevens geeft deze weergave een onvolledige beeld, aangezien de intensiteit van de scheepvaart niet wordt weergegeven. Op pagina 63 wordt omschreven dat voor het behoud van de vrije zichtlijnen voor de scheepvaart een zone van 5 meter breed langs de kade vrijgehouden moet worden van bebouwing. Dit is echter in strijd met de bestemming Groen (artikel 14) in de Regels. Ook dient in de Toelichting te worden omschreven in hoeverre de aanwezigheid van bomen in de 5-meterzone de vrije zichtlijnen beïnvloeden.

Ten aanzien van de walradar is RWS van mening dat de argumentatie zeer summier is. De argumentatie berust enkel op het beschrijven van de werking van radar, marifonie en AIS. Uit geen enkele documentatie blijkt dat er nader onderzoek heeft plaatsgevonden, meer specifiek met betrekking tot radar. Het gaat niet alleen om het effect van de bebouwing op de walradars maar ook om het gebruik van radarwaarnemingen aan boord van de binnenvaartschepen. Om deze reden wordt verzocht om een betere onderbouwing over de nautische veiligheid. Wanneer blijkt dat er in de toekomst toch verstoring optreedt die van invloed is op de veiligheid van het scheepvaartverkeer, zal de gemeente Amsterdam in overleg met CNB en Rijkswaterstaat mitigerende maatregelen moeten nemen.

Ten aanzien van lichthinder acht RWS de onderbouwing hiervan echter zeer summier. Er wordt niet verwezen naar richtlijnen of bestaande kaders voor lichthinder voor scheepvaart. De bewering dat de lichthinder beperkt is omdat het Amsterdam-Rijnkanaal reeds omringd wordt door stedelijk gebied is enigszins ongefundeerd. Het Zeeburgereiland en de omgeving bestaan grotendeels nog uit onbebouwd gebied of uit laagbouw. Verzoek is een duidelijke uitwerking toe te voegen van de effecten van de hoogbouw op eventuele lichthinder.

Voor de veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op de rijksvaarwegen is het beheersen van recreatieverkeer ook een belangrijk aspect. Er wordt in hoofdstuk 8 van het MER geen aandacht geschonken aan mogelijke conflicten tussen scheepvaart en recreatievaartuigen en/of illegale zwemmers. Het is waarschijnlijk dat het recreatieverkeer en het aantal zwemmers zal toenemen als gevolg van de grootschalige woningbouw op het Zeeburgereiland. De open verbinding tussen het binnenwater van de Sluisbuurt en het Amsterdam-Rijnkanaal is hierin van belang. Verzocht wordt om de tekst aan te vullen met een omschrijving van de risico's en bijbehorende maatregelen.

Ten slotte wordt er op pagina 63 en 149 melding gemaakt van de Richtlijn Vaarwegen 2011. RWS wijst erop dat er in december 2017 een nieuwe versie van de Richtlijn Vaarwegen is gepubliceerd.

Reactie

In het MER is het plaatje van het vaarwegprofiel aangepast, waarbij de ligging van de Prins Willem-Alexandersluis en de Middensluis wordt weergegeven. De RWS Legger geeft de vaarwegprofielen weer. Het gearceerde vlak is het vlak dat Rijkswaterstaat op diepte houdt voor de scheepvaart. Dit is tevens verwerkt in het MER.

Ten aanzien van de scheepvaartintensiteiten zijn deze alsnog expliciet in het MER en bestemmingsplan opgenomen voor de vaarwegen rondom en nabij Zeeburgereiland. Voor de aantallen schepen is uitgegaan van een rapport van Bureau Voorlichting Binnenvaart. In onderstaande tabel zijn deze passages, opgehoogd met een groeifactor voor de referentiesituatie weergegeven.

Tabel: Overzicht vaarweggegevens

Vaarweg	Intensiteit
Amsterdam-Rijnkanaal	41.245 passages/jaar
IJsselmeer (Buiten-IJ)	47.815 passages/jaar
Noordzeekanaal	89.060 passages/jaar

Met betrekking tot de 5 meterzone vanaf de kade geldt dat deze regeling als doel heeft om de zichtlijnen voor de scheepvaart niet te hinderen. Voor wat betreft de Sluisbuurt geldt dat de vaarweg ter plaatse van de kruising niet langs de kade ligt. Ook heeft de gehele kade – met uitzondering van het sluizencomplex – de bestemming Groen. Nieuwe gebouwen zijn hier op grond van deze bestemming niet toegestaan. Wel zijn bouwwerken, geen gebouwen toegestaan (zoals palen en masten). Deze mogelijkheid kan ook worden benut voor het plaatsen van voorzieningen die verband houden met de nautische veiligheid. Het verbieden van alle bebouwing op het kruisvlak van de kruising is naar de mening van de gemeente niet nodig en levert een ongewenste beperking op. Daarbij komt dat voor de westelijke oever geldt dat hier de groenbestemming voor een groot deel samenvalt met de toegevoegde vrijwaringszone Vaarweg. Tenslotte wordt nog opgemerkt dat het plaatsen van bomen op de primaire en secundaire waterkering niet is toegelaten.

Voor wat betreft de potentiële radarverstoring en lichthinder is de situatie op basis van expert judgement beoordeeld. Formele richtlijnen op dit punt ontbreken. De tekst met betrekking tot lichthinder is in de toelichting van het bestemmingsplan uitgebreid. Voor wat betreft radarverstoring geldt dat er met voorliggend bestemmingsplan geen bebouwing wordt toegevoegd tussen de radars en de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ. Niettemin blijkt in de praktijk dat door reflectie op de bebouwing langs de vaarwegen mogelijk toch sprake kan zijn van enige verstoring van de radars en marifoon. Derhalve is het gewenst om het effect op het functioneren van de walradars en marifoonverkeer - bijvoorbeeld als gevolg van extra reflectie door nieuwe bebouwing - te monitoren. In overleg met Rijkswaterstaat wordt daarom voor de verder planuitwerking van de Sluisbuurt een nulmeting uitgevoerd en wordt het effect op de walradars en marifoon gemonitord.

Met betrekking tot het recreatieverkeer en zwemmers wordt opgemerkt dat in het algemeen slechts mag worden gezwommen in openbaar water als die locatie daarvoor door de Provincie is aangewezen en dat geldt zeker niet voor het ARK en Buiten-IJ en dit zal ook nimmer gebeuren voor het ARK en Buiten-IJ. Zwemmen op deze locatie is zeer ongewenst en extreem gevaarlijk. Door de ontwikkeling van oost en de nieuwe jachthaven in de entreporthaven is de recreatievaart toegenomen. De ontwikkeling van de Sluisbuurt zal niet snel leiden tot een verdere toename, nu er geen verbinding is tussen de buurt en het omliggend water. Naar aanleiding van de reactie is de toelichting aangevuld en is een bepaling over strijdig gebruik aan de regels toegevoegd. Dit ziet op het niet toelaten van zwemmers en recreatievaart.

De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast door te verwijzen naar de laatste versie van de Richtlijnen Vaarwegen 2017 (december 2017).

9. Ontwikkelingen vaarweg. De Schellingwouderbrug staat in de Rijkswaterstaat-programmering opgenomen voor vervanging en renovatie (V&R). Deze V&R staat gepland na 2022. Mogelijk wordt van deze gelegenheid gebruik gemaakt om de Schellingwouderbrug verder te

optimaliseren. Door toenemende schaalvergroting in de binnenvaart nemen de wachttijden voor de sluis toe en lijkt het daardoor gewenst om in de toekomst de capaciteit van deze sluis te vergroten. Rijkswaterstaat hecht veel belang aan de mogelijkheden om in de toekomst deze objecten en bijbehorende voorzieningen (zoals wacht- en ligplaatsen voor binnenvaartschippers inclusief afloopvoorzieningen) aan de noordkant van de Sluisbuurt in het Buiten-IJ te optimaliseren. Het bestemmingsplan, inclusief de groene strook en de archeologische waarden, dienen deze ontwikkelingen niet onmogelijk te maken.

Reactie

Het bestemmingsplan vormt geen belemmering voor de vervanging en renovatie van de brug. Op dit moment is onduidelijk wat een vergroting van de capaciteit van de sluis betekent in ruimtelijke zin. Wacht- en ligplaatsen zijn niet specifiek aangeduid binnen de bestemming water; de bestemming maakt waterwegen en waterstaatsdoeleinden mogelijk. Binnen de bestemming Water -1 (vaarwegen) zijn ook bouwwerken, geen gebouwen toegelaten. Binnen de bestemming Water en Groen zijn waterstaatkundige voorzieningen mogelijk. Hieraan zijn nautische voorzieningen toegevoegd.

De dubbelbestemming Waarde-archeologie maakt activiteiten in dit gebied niet onmogelijk; wel dienen archeologische belangen te worden afgewogen bij concrete werkzaamheden. Hiervoor geldt dat het moet gaan om een verstoring van de bodem met een omvang van tenminste 10.000m².

10. Regels.

Via artikel 14.1 enkele zaken mogelijk gemaakt die vanuit scheepvaartbelangen niet wenselijk zijn binnen de vrijwaringszone voor de rijksvaarwegen. Voorbeelden zijn de speelvoorzieningen en objecten van beeldende kunst in lid i en j. Deze constructies hebben mogelijk een negatief effect op het gebruik van de vaarweg, zoals de eerdergenoemde radar- en zichtverstoring. Verzocht wordt om een nadere uitwerking van de effecten van deze functies op de naastgelegen vaarweg.

Reactie

Artikel 14 ziet op de bestemming Groen. Hierbinnen zijn bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Onder verwijzing naar de reactie hierboven wordt opgemerkt dat de vrijwaringszone Vaarweg op de verbeelding is toegevoegd. Binnen deze vrijwaringszone gelden beperkingen aan het plaatsen van voorzieningen waardoor de belangen van de scheepvaart zijn beschermd.

11. Corridorcentrale

Rijkswaterstaat werkt aan de voorbereiding van een Corridorcentrale bij de Oranjesluizen. Deze centrale zal mogelijk meer oppervlakte beslaan dan het huidige aanwezige gebouw. Momenteel is er nog sprake van een zoekgebied op het Rijkswaterstaatterrein waar deels de bestemming Groen aan is toegekend. In een afstemmingsoverleg met de gemeente Amsterdam heeft Rijkswaterstaat reeds de zorg geuit dat deze groenbestemming belemmerend kan werken voor de ontwikkeling van de Corridorcentrale. Gemeente Amsterdam heeft toegelicht dat de ontwikkeling van de Corridorcentrale niet onmogelijk wordt door dit bestemmingsplan, zolang de bouwhoogte maximaal 30 meter zal bedragen. Op basis van dit uitgangspunt kan Rijkswaterstaat instemmen met de groenbestemming nabij de Oranjesluizen.

Reactie

Op dit moment is het voornemen nog onvoldoende concreet om in het bestemmingsplan op te nemen. Het ruimtebeslag, noch de ruimtelijke impact is op dit moment voldoende duidelijk om planologisch te bestemmen. Initiatief wordt afgewacht en beoordeeld, en bij een positieve beoordeling door middel van een separate procedure ingepast. Zorgvuldige inpassing is noodzakelijk

gelet op de nieuwe stedelijke context (parkachtige omgeving), de aanwezigheid van de hoofdgroenstructuur aan de westzijde en de ecologische functie van het groen aan de noordzijde. Indien het voornemen een stap verder is, treden wij graag in overleg met RWS hierover.

12. Drogere oevergebied

Artikel 14.3.2 in de Regels maakt de bouw van maatschappelijke voorzieningen en horeca mogelijk in een deel van de groenzone bij de Oranjesluizen. RWS wijst erop dat het noordelijk gedeelte van dit bouwvlak binnen de zone voor drogere-oevergebieden valt. Hierop zijn de bepalingen uit de Waterwet over het beheer van waterstaatswerken van toepassing. Ook is het voor Rijkswaterstaat niet wenselijk als de realisatie van horeca leidt tot belemmering van het waterstaatkundig en nautisch beheer. Verzoek is om de effecten van de mogelijkheid tot horeca in het drogere-oevergebied nabij de Oranjesluizen te omschrijven.

Reactie

Het gebied ten noorden en westen van de Zuider IJ-dijk vallen onder het beheer drogere oevergebied. Het gebied ten noorden van de Zuider-IJ-dijk krijgt parkachtig karakter, met de mogelijkheid voor een paviljoen. Deze bestemmingen (op gemeentegrond) vormen naar onze mening geen belemmeringen voor het waterstaatkundig en nautisch beheer.

13. Artikel 22

In artikel 22.2.2 worden de toegestane afwijkingen van de bouwregels opgesomd. Hierin ontbreekt de mogelijkheid voor realisatie van gebouwen of bouwwerken die eventueel benodigd zijn in het kader van veiligheid (met betrekking tot het gebruik) van de vaarweg. Voorbeelden hiervan zijn de eventuele realisatie van kanaalverlichting en/of bijplaatsen van een radarmast, vanwege de nieuwe stedelijke bebouwing.

Reactie

Artikel 22 regelt door middel van een dubbelbestemming de ecologische waarden van de zone aan de westzijde van de Sluisbuurt. In het artikel wordt geregeld dat bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van een bouwrestrictie (artikel 22.2.1) en toestaan dat ten dienste van de andere voorkomende bestemmingen bouwwerken worden gebouwd. Het betreft dan de bestemming Water – 1 en Groen. Binnen deze twee bestemmingen zijn bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Bij de bestemming groen is expliciet toegevoegd dat het daarbij ook kan gaan om bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de nautische veiligheid. Ook voor dergelijke voorzieningen geldt dat deze het ecologisch functioneren binnen het aangeduide gebied niet mogen frustreren.

In artikel 22.3.1 worden vervolgens werkzaamheden opgesomd die verboden zijn vanwege de ecologische waarden. Dit omvat een aantal werkzaamheden dat mogelijk noodzakelijk is voor het vaarwegbeheer. Hierbij kan gedacht worden aan het aanbrengen van kabels en leidingen, het aanbrengen van verhardingen en het egaliseren van gronden.

Rijkswaterstaat wil nogmaals benadrukken dat vanwege het waarborgen van nautische belangen het de voorkeur verdient om de ecologische verbindingzone aan de oostzijde van het Zeeburgereiland te situeren.

Reactie

Artikel 22 betreft een dubbelbestemming die werking heeft naast de onderliggende bestemming. De bepaling maakt het uitvoeren van werkzaamheden onder voorwaarden mogelijk. Het betreft geen strikt verbod. De werken of werkzaamheden als bedoeld in 22.3.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:
a. de omzetting naar de natuur functie niet onomkeerbaar wordt belemmerd en de wezenlijke kenmerken en waarden zoals bedoeld in 22.1 niet significant worden aangetast;

b. alvorens de omgevingsvergunning te verlenen, het bevoegd gezag advies inwint bij de ecooloog van de gemeente Amsterdam.

Op deze manier wordt het ecologisch belang meegewogen bij het uitvoeren van werkzaamheden.

De mogelijkheden voor een ecologische verbinding aan de oostzijde wordt op dit moment samen met stakeholders – waaronder Rijkswaterstaat - onderzocht.

14. Artikel 23

Ten aanzien van artikel 23 wordt opgemerkt dat dit verbod betekent mogelijk een belemmering voor het waterbeheer en vaarwegbeheer door Rijkswaterstaat. In de plantoelichting wordt geen aandacht geschonken aan eventuele conflicten tussen de archeologische belangen met water- en vaarwegbeheer. In het bijzonder is hier het eerdergenoemde Peilbesluit IJsselmeergebied relevant, dat betrekking heeft op het Buiten-IJ. Het verzoek is aandacht te schenken aan eventuele conflicten tussen deze belangen en artikel 23 zodanig in te richten dat het door Rijkswaterstaat uit te voeren 'bakbeheer' geen extra belemmeringen ondervindt.

Reactie

Zoals hierboven aangegeven gaat het om een dubbelbestemming, die geen werkzaamheden of beheer onmogelijk maakt. De bepaling vormt geen belemmering voor het bakbeheer; het op de vereiste diepte en breedte houden van de vaargeul (baggeren) ten behoeve van de scheepvaart, het beschermen van de oevers tegen golfafslag door de scheepvaart (onderhoud 'harde' oevervoorzieningen) en het verwijderen van obstakels in de vaargeul.

15. Verbeelding.

Naar mening van RWS dient hier de functieaanduiding Waterinlaat/-uitlaat ter plaatse van de beoogde coupure vermeld te worden. Te meer omdat hier geen open water ontstaat maar een afsluitbaar kunstwerk gerealiseerd zal worden. Nog meer verdient het de voorkeur hier een wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

Tevens is ten noorden van de riool-persleiding op de verbeelding een rechthoekig vlak in het Amsterdam-Rijnkanaal ingetekend, genummerd 99. Een bestemming of functieaanduiding ontbreekt echter. Het is Rijkswaterstaat niet duidelijk wat met deze figuur wordt beoogd.

Reactie

De naam van de functieaanduiding is conform SVBP aangepast naar 'waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige functie'. In de doeleindenomschrijving is vervolgens de term 'waterinlaat/-uitlaat' toegepast.

Voor wat betreft 'nummer 99' op de verbeelding wordt opgemerkt dat het hier een huisnummer betreft van de oude ligging van het bunkerschip.

16. Bijlagen.

Ten aanzien van de rapportage EV van de Omgevingsdienst wordt opgemerkt dat het onderzoek in paragraaf 2.2.4 stelt dat voor de bunkerschepen in het Amsterdam-Rijnkanaal een veiligheidsafstand van 20 meter tot gevoelige bestemmingen moet worden aangehouden. Figuur 20, die in deze paragraaf is opgenomen, toont daarentegen een afstand van 50 meter rond de bunkerschepen. In paragraaf 4.6.2.1 van de Toelichting van het conceptontwerpbestemmingsplan wordt gesproken van een veiligheidsafstand van 100 meter tot gevoelige bestemmingen. Deze afwijkende veiligheidsafstanden leiden tot onduidelijkheid. Verzocht wordt de tegenstrijdigheden met betrekking tot de veiligheidsafstand rond bunkerschepen weg te nemen. Voor het verhelderen van de transportstromen van gevaarlijke

stoffen zijn figuren uit het AVIV-onderzoek uit 2005 opgenomen. Sinds 2015 is het Basisnet van kracht met daarin routes voor de corridors op het Buiten-IJ, IJ en Amsterdam-Rijnkanaal. Gelieve een recente figuur op te nemen.

Reactie

De afstand van 20 meter vloeit voort uit het Activiteitenbesluit. De afstand van 100 meter komt voort uit het ADN. Om onduidelijkheid te voorkomen is figuur 20 in de rapportage van de Omgevingsdienst vervangen door een nieuwe figuur, zonder afstanden.

Voor de route van de corridors is in de EV rapportage van de ODNZKG een recent kaartje opgenomen.

5. GGD

1. Het concept ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt verdient vooral complimenten vanuit de gezondheidshoek. Er is veel gedaan om de gezondheid van de bewoners die er gaan wonen te beschermen en bevorderen. De GGD doet een aantal aanvullende suggesties voor onderwerpen die niet of minder zijn uitgewerkt.

Het concept ontwerpbestemmingsplan noemt (onder andere op pagina 27 en 78 van de toelichting) van de bovengenoemde maatregelen uit het MER vooral de verdere verlaging van de parkeernorm, de nieuwe fietsverbinding, het opwaarderen van de tramlijn plus een aantal andere maatregelen. De GGD steunt deze maatregelen van harte en zien ze als noodzakelijk voor een grotere positieve verschuiving in de modal split. Verder verlaging van de parkeernorm (van 0,5 naar 0,2 of nog lager), 1 of meer nieuwe fietsverbindingen met het centrum, en opwaarderen OV (tramlijn), gerealiseerd zodra de eerste bewoners komen.

Reactie

Het thema gezondheid heeft in het MER en de toelichting van het bestemmingsplan veel aandacht gekregen. De suggesties worden ter harte genomen en sluiten aan bij de gemeentelijke ambities. Voor wat betreft de parkeernorm heeft de raad bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan een gemiddelde parkeernorm van 0,3 vastgesteld voor de Sluisbuurt. Daarnaast wordt – zoals bekend – onderzoek uitgevoerd naar verschillende varianten voor een verbinding voor het langzaam verkeer. Ook zijn er concrete plannen voor de uitbreiding van het OV op Zeeburgereiland. Deze maatregelen zijn toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan en krijgen een plaats in het Mobiliteitsplan dat voor de Oostflank in voorbereiding is; daarin wordt ook inzicht geboden in de verschuiving in de modal split.

2. Verreweg de meest effectieve maatregel bij de ontvanger is het bieden van een stille zijde. In de Sluisbuurt lukt het om daaraan vast te houden. In het advies van de GGD over het MER is geadviseerd om een aantal aanvullende maatregelen te nemen:

- Het uitbreiden van de stille zijde naar een aangename zijde (schoon, groen/blauw, prettig);
- Extra isolatie aan wanden en vloeren tegen burengeluiden;
- Slaapkamers zoveel mogelijk aan rustige zijde.

Het MER noemt deze maatregelen ook (pagina 77). In de toelichting op het concept ontwerpbestemmingsplan staat (pagina 101) alleen genoemd dat het wenselijk is om slaapkamers zoveel mogelijk aan de stille zijde te situeren. In het advies over het MER heeft de GGD aangegeven dat het wenselijk is om de hierboven genoemde aanbevelingen harder te maken. Er is in de regels niets over de situering van de slaapkamers, extra isolatie of het uitbreiden van de stille zijde opgenomen. Het zou mooi zijn als deze punten alsnog harder worden gemaakt.

De beste manier is door de stille zijde een echte aangename zijde te laten zijn, die is gelegen aan een stille buitenruimte en bij voorkeur uitzicht heeft op groen of water. De GGD adviseert dan ook zeer terughoudend te zijn met oplossingen als coulissen en gesloten gallerijen, en zoveel mogelijk stille zijden te creëren aan een stille buitenruimte of anders met voorzieningen die mensen zelf naar believen kunnen openen en sluiten. De stille zijde vraagt om een specifieke invulling om te waarborgen dat de gezondheid er echt door wordt bevorderd: Een echte stille zijde aan een stille buitenruimte, bij voorkeur met uitzicht op groen of water, als bovenstaande niet haalbaar is, de stille zijde creëren met een te openen voorziening, in de regels voorschriften opnemen over de voorkeurssituering van de slaapkamers en extra isolatie tegen burengeluid.

Reactie

De opzet van de Sluisbuurt biedt kansen voor het creëren van veel stille en groene zijden. Wij onderschrijven deze ambitie en nemen dit graag mee in de verdere uitwerking van de bouwenvelopen en tenders.

3. De fysieke omgeving speelt een cruciale rol bij het voedings- en rookgedrag van met name jongeren. In de Sluisbuurt komt in totaal 1500 m² horeca van de categorieën 1, 2 en 4. Elke van deze categorieën kan meer of minder gezond aanbod bevatten. De GGD adviseert om in een zone van 250 meter van een school het ongezonde aanbod niet toe te staan en daarvan bijvoorbeeld een no-fry zone te maken zonder fastfood en snackbars. Verwezen wordt naar de spelregels die zijn opgesteld voor Haven Stad.

Over houtrook is niets opgenomen. Ook in sterk verstedelijkte gebieden komt overlast van houtrook voor. Daarom nogmaals het advies om de Sluisbuurt houtrookvrij te maken.

De volgende nog niet genoemde maatregelen kunnen een groot effect hebben op de gezondheid in de Sluisbuurt:

- Zorg dat de parken en groenplekken bij elk bouwblok rookvrij worden
- Zorg dat er in een zone van 250 meter rond een school alleen gezond voedselaanbod is, bijvoorbeeld in de vorm van een no fry zone zonder fastfood en snackbars
- Maak de Sluisbuurt houtrookvrij

Reactie

Het bestemmingsplan is voor het vastleggen van rookvrije zones niet geeignende instrument. Dit is een uitvoeringsaspect. Overigens sluit de ambitie aan bij het gemeentelijk beleid en daarom ondersteunt de gemeente de gedachte.

Het globale karakter van het bestemmingsplan leent zich niet voor een regeling die op voorhand harde afstandscriteria stelt. Daarbij komt dat in de wijk ook verschillende typen horeca worden nagestreefd. Voor Haven Stad geldt dat deze aanbeveling is opgenomen in de opgestelde Spelregelkaart die nog geen vertaling heeft gekregen in een bestemmingsplan.

Voor het voorschrijven van het houtrookvrij maken van de Sluisbuurt zien wij – gelet op het beoogde woningtype – geen aanleiding.

4. Een laatste aspect dat GGD in onze eerdere adviezen hebben genoemd is woonkeuzevrijheid en de situering van sociale woningbouw. Die komt bij voorkeur niet op de zwaarst belaste plekken. Daarover is in het bestemmingsplan niets terug te vinden. Daarom alsnog het advies om sociale woningbouw evenredig te verdelen over de belaste en minder belaste plekken en bijvoorbeeld een even hoog percentage sociale woningen te bouwen aan de iets minder mooie wegkant als aan de prachtige waterkant.

Reactie

Het hoge percentage sociale woningbouw dat voor de Sluisbuurt is bepaald leidt er toe dat er grote spreiding zal zijn voor deze doelgroep binnen het plangebied. De ambitie die de GGD nemen we over in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast wordt deze wens toegevoegd aan de kaders voor de op te stellen bouwenvelopen.

5. Port of Amsterdam

1. Belang vaarroute. Het Amsterdam-Rijnkanaal is de hoofdvaarroute (24 uur per dag, zeven dagen per week) voor binnenvaartschepen die de haven van Amsterdam aandoen (het kanaal vormt de primaire verbinding met het Duitse achterland) en is daarmee van groot economisch belang. Met 100.000 schepen is dit een van de drukst bevaren routes in de wereld. Dit dient als vertrekpunt voor nieuwe (stedelijke) ontwikkelingen in de directe omgeving van het Amsterdam-Rijnkanaal te worden genomen.

De aandacht van Port of Amsterdam gaat in deze fase uit naar de boodschap die de voorliggende stukken geven. Hoewel feitelijk nog in onderzoek zijnde, lijkt er al een keuze gemaakt te zijn voor een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal als langzaamverkeerverbinding. In de toelichting is op een aantal plekken een fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal opgenomen. Ook in de regels lijkt de mogelijkheid tot een brug te zijn opgenomen, maar op de verbeelding ontbreekt deze. Graag verneemt men of deze voorsortering inderdaad is gemaakt.

Reactie

Het belang van de vaarwegen is evident. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van Rijkswaterstaat is in de toelichting expliciet Rijksbelang 7 bij de beschrijving van het rijksbeleid toegevoegd.

Met betrekking tot de brug over het Amsterdam Rijnkanaal merken wij op dat deze geen onderdeel is van het nu voorliggende bestemmingsplan. Voor een verbinding voor het langzaam verkeer zijn nog verschillende varianten in studie. De toelichting is op dit punt aangepast door kaartjes en beschrijving te verduidelijken.

2. Fietsverbinding. Een nieuwe fietsverbinding heeft mogelijk effect op het huidige gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit effect kan variëren van nautische nadelige gevolgen (op het vlot en veilig varen) tot nadelige economische effecten door een verslechtering van de propositie van de Amsterdamse haven. Port of Amsterdam wil in samenspraak met het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied daarom in deze fase uitdrukkelijk benoemen dat van een eventueel te realiseren brug de doorvaarhoogte boven het Amsterdam-Rijnkanaal conform het vigerend rijksbeleid moet zijn. Daarnaast zal het bruggedeelte boven het water ten zuiden van het kanaal zelf in ieder geval voldoende doorvaarhoogte moeten bieden om sloepen en andere schepen die vanuit de stad komen (route Entrepothaven) ongehinderd door te kunnen laten varen.

Reactie

Een fietsverbinding maakt geen onderdeel uit van het nu voorliggende bestemmingsplan. De nautische aspecten dienen een plaats te krijgen bij de afweging van de verschillende onderzoeksvarianten voor een fietsverbinding.

6. Centraal Nautisch Beheer

1. Fietsverbinding. Het voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan zendt een dubbele boodschap uit. In de toelichting is op vrijwel alle beelden een fietsbrug over het ARK zichtbaar, de plankaart laat geen brug of aanlanding voor een brug zien en in de regels wordt een brug en

aanlanding mogelijk gemaakt. Wanneer de gemeente het (indirect) mogelijk wil maken dat er een brug komt, wees daarover ook duidelijk in dit plan.

Wanneer er toch een fietsbrug komt, heeft dit wel degelijk effect op de nautische veiligheid. CNB is van mening dat de conclusies in het MER gebaseerd moeten zijn op de mogelijkheid van een fietsbrug. In dat geval klopt de conclusie ons inziens niet en heeft dit plan, inclusief de mogelijkheid voor een fietsbrug, wel degelijk een negatief effect op de nautische veiligheid. Een eventuele fietsbrug op deze locatie over het Amsterdam Rijnkanaal is direct van invloed op de vlotte en veilige doorvaart van het scheepvaartverkeer. De doorvaarthoogte en het ontwerp boven het ARK zal dan ook conform rijksbeleid moeten zijn. Daarnaast zal het bruggedeelte boven het water naast het ARK in ieder geval voldoende doorvaarthoogte moeten bieden om sloepen en andere schepen die vanuit de stad komen (route Entrepothaven) ongehinderd door te kunnen laten varen. Indien hier geen ruimte voor wordt geboden, zullen deze kleine schepen gebruik maken van de doorvaarthoogte van het bruggedeelte boven het ARK. Dit is nautisch gezien onacceptabel. Hiervoor zal in een eventuele brug een beweegbaar deel moeten worden aangebracht inclusief wachtplaatsen aan beide zijden. Hiervoor wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd. Dit houdt in dat er ruimte moet zijn voor zeeschepen die het ARK kunnen bevaren, en loodsplichtig zijn (vervoer van gevaarlijke stoffen), om belooft te worden.

Reactie

Het belang van de vaarwegen is evident. Mede naar aanleiding van de opmerkingen van Rijkswaterstaat is in de toelichting expliciet Rijksbelang 7 bij de beschrijving van het rijksbeleid toegevoegd.

Met betrekking tot de brug over het Amsterdam Rijnkanaal merken wij op dat deze geen onderdeel is van het nu voorliggende bestemmingsplan. Voor een verbinding voor het langzaam verkeer zijn nog verschillende varianten in studie. De toelichting is op dit punt aangepast door kaartjes en beschrijving te verduidelijken. Een fietsverbinding is niet opgenomen in het nu voorliggende bestemmingsplan. De nautische aspecten dienen een plaats te krijgen bij de afweging van de verschillende onderzoeksvarianten voor een fietsverbinding.

2. Hoogbouw kan de radarbeelden verstoren waardoor een veilige begeleiding van de scheepvaart in het geding is. De gemeente concludeert in het MER dat op basis van onderzoek is aangetoond dat de radarverstoring minimaal zal zijn. CNB gaat er van uit dat, wanneer na realisatie blijkt dat er toch radarverstoring plaats vindt die van invloed is op de veiligheid van de scheepvaart, de gemeente mitigerende maatregelen treft om de radarverstoring op te heffen.

Reactie

Het effect op het radarbeeld is in het MER beschouwd en daaruit blijkt dat geen sprake is van verstoring. Er wordt met voorliggend bestemmingsplan geen bebouwing toegevoegd tussen de radars en de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ. Tussen de radar en de nieuwe hoge bebouwing op Sluisbuurt staat reeds bebouwing van het sluiscomplex. Vanuit de huidige wet- en regelgeving zijn er ten aanzien van de radars en marifoon geen belemmeringen voor de ontwikkelingen op Sluisbuurt.

Niettemin blijkt in de praktijk dat door reflectie op de bebouwing langs de vaarwegen mogelijk toch sprake kan zijn van enige verstoring van de radars en marifoon. Derhalve is het gewenst om het effect op het functioneren van de walradars - bijvoorbeeld als gevolg van extra reflectie door nieuwe bebouwing - te monitoren. In overleg met Rijkswaterstaat wordt daarom voor de verder planuitwerking van Sluisbuurt een nulmeting uitgevoerd en wordt het effect op de walradars en marifoon gemonitord.

1. Technische Adviescommissie (TAC)

De TAC constateert dat het bestemmingsplan Sluisbuurt onder voorwaarden inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Een voorwaarde is een aanpassing van de planverbeelding zodat de bestaande Hoofdgroenstructuur, groentype corridor, gezien de bijzondere groenkwaliteiten anders wordt bestemd dan de rest van het groen in het plangebied, door een bestemming Natuur of door een bestemming Groen-2 met onderscheidende kenmerken. Ook de tuinen bij de woningen aan de Zuider IJdijk behoren hier toe en dienen gevrijwaard te blijven van verdere bebouwing, nu juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door de bestemmingen Tuin en Wonen. Gezien de groene corridorfunctie dient het functioneren van het aanwezige groen te worden gegarandeerd; meer bebouwing of verharding moet worden uitgesloten.

Door de hoogbouw heeft het plan niet uitsluitend invloed op de Hoofdgroenstructuur ter plaatse maar ook op de beleving van het landelijk gebied in Noord - mede onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. De beleving van openheid wordt ondermijnd door de hoge skyline - het Waterland zal, vanuit het noorden gezien, kleiner lijken.

De TAC is blij met de aandacht die er is voor buurtgroen in het ontwerp en dat het principe van de bewegende stad verwerkt wordt in het ontwerp evenals de rainproofdoelstellingen die via het ontwerp een integraal en vanzelfsprekend onderdeel zijn.

De toevoeging van een stadspark in de vorm van het Sluispark is eveneens een kwalitatieve verbetering die we toejuichen. We wijzen daarbij wel op de hiërarchische samenhang tussen dit park, het Flevopark, het Diemerpark en Waterland waarvan de betekenis op regionaal niveau ligt.

Onderzoek naar een alternatieve ligging van de ecologische verbinding aan de oostzijde wordt ondersteund. Om aan de westzijde een natuurlijk karakter te behouden vraagt de TAC om de specifieke bestemming in overeenstemming met de huidige Hoofdgroenstructuur en ter differentiatie van het overige groen in het plangebied. Er gaan hier heel veel mensen wonen en deze rand wordt het belangrijkste recreatieve element van deze buurt. Er dient voorkomen te worden dat de ecologische kwaliteiten onder druk komen te staan door negatieve invloed van het recreatief gebruik. Met het ontwerp en inrichting kan gestuurd worden dat men niet te veel de randen zal betreden. De planonderdelen die voor ogen staan en direct impact kunnen hebben op de corridor zoals een brug en steiger dienen ook in voldoende mate rekening te houden zodat het doorlopen van de corridor gegarandeerd blijft.

Reactie

De inhoud van de bestemming Groen is mede naar aanleiding van de reactie van de TAC aangepast en afgestemd op de bestemming van de HGS in andere Amsterdamse bestemmingsplannen. De bestaande situatie (verhardingen) is hierbij als uitgangspunt genomen. In de regeling zijn gebouwen reeds uitgesloten. De HGS is voorzien van een dubbelbestemming Waarde-ecologie zodat elke aanpassing in deze zone getoetst wordt aan het belang van het ecologisch functioneren van deze zone. Voor wat betreft de bestaande dijkwoningen geldt dat voor het bouwen in de regels is aangesloten bij het vergunningvrij bouwen. Het ook uitsluiten hiervan vinden wij – voor zover juridisch haalbaar - niet noodzakelijk voor de ecologische functie en daarom niet evenredig.

Voor wat betreft de invloed op het landelijk gebied Noord merken wij op dat de gemeenteraad reeds een Stedenbouwkundig Plan heeft vastgesteld dat voorziet in de ontwikkeling van de Sluisbuurt met daarbij ruimte voor hoogbouw. Het bestemmingsplan is een vertaling van dit raadsbesluit. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op deze keuze en de landschappelijke inpassing.

Reguleren van recreatief gebruik is zeker een aspect dat bij de uitwerking van de inrichting van de zone belangrijk is en veel aandacht verdient. De TAC wordt bij de verdere uitwerking betrokken.

2. Algemeen Bestuur van de Bestuurscommissie van Stadsdeel Oost

De commissie vraagt ook voor het vervolgtraject aandacht voor de bereikbaarheid voor met name de fiets en voor voldoende maatschappelijke voorzieningen. Geadviseerd wordt om het uitvoeringsplan met betrekking tot de mobiliteitsmaatregelen bij de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt te bespreken. Het algemeen bestuur adviseert positief op het conceptontwerpbestemmingsplan.

Reactie

De verdere verbetering van de bereikbaarheid voor de fiets maakt onderdeel uit van een aparte studie én is ook terug te vinden in het Mobiliteitsplan dat in voorbereiding is. Het bestemmingsplan biedt ruimte voor maatschappelijke voorzieningen.

3. Hoogbouwcommissie

Opgemerkt wordt dat ten opzichte van de HER van 20 mei 2016 het totaal aantal torens is verminderd van 28 naar 24. De maximale hoogte is teruggebracht van 145 meter naar 125 meter, de gemiddelde hoogte is gereduceerd naar ca. 62,5 meter. Daarmee is onder meer beoogd de impact op het UNESCO werelderfgoed te reduceren.

Op het UNESCO werelderfgoed heeft het aangepaste plan een acceptabele invloed. Met betrekking tot de andere gebieden blijft het advies van 4 november 2016 van kracht. In dit eerdere advies wordt geconstateerd dat de beoogde hoogbouw volgens de HER op een aantal punten afwijkt van het hoogbouwbeleid en concludeert M&A dat het advies op het gebied van hoogbouw negatief is.

Reactie

Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (SP) door de gemeenteraad is reeds aandacht besteed aan de relatie met het hoogbouwbeleid. Het ontwerpbestemmingsplan is een vertaling van het SP waarbij op een aantal punten is geoptimaliseerd. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de relatie met het geldende hoogbouwbeleid en de landschappelijke inpassing. Het advies van Unesco is aan de toelichting toegevoegd.

Bijlagen



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
amsterdam.nl/TAC

Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC)

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

B&W - voor deze de directie Projectmanagementbureau
t.a.v. mevrouw N. van Bennekom
Postbus 1269
1000 BG Amsterdam

Datum 20 februari 2018

Behandeld door Dhr. F. Bakkum

Telefoon 020 – 255 15 41 / 15 43
secretariaatTAC@amsterdam.nl

Onderwerp TAC-advies bestemmingsplan Sluisbuurt

Geachte mevrouw Van Bennekom,

Op 21 december 2017 heeft u een advies gevraagd voor het bestemmingsplan Sluisbuurt te Amsterdam Oost. Aangezien het hier gaat om een initiatief in de Hoofdgroenstructuur, is een advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) vereist. Dit advies vormt een noodzakelijk onderdeel van de toetsing aan de uitgangspunten van de Structuurvisie door B&W. De TAC is gehouden haar adviezen te baseren op de richtlijnen die zijn vastgelegd in het instrumentarium voor de Hoofdgroenstructuur van de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam'.

Eerder heeft de TAC geadviseerd over Zuider IJdijk 41 (28 oktober 2014), over Zuider IJdijk 36 en 44 (3 juli 2013) en gepreadviseerd over het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt (23 mei 2017).

Beleidskader

Een deel van het plangebied valt volgens de Structuurvisie Amsterdam 2040 onder het groentype 'corridor'. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de volgende voor dit groentype geldende richtlijnen gehanteerd:

Corridor	
Gebruik, gewenste beleving	Verplaatsing wandelend of per fiets via een bij voorkeur natuurlijk ingerichte groene parkstrook. Tevens ecologische verbindingszone. Meer dan bij groene routes heeft de groene corridor ook het karakter van een park- of natuurstrook.
Gewenste zonering	Combinatie van groene route en ecologische verbindingszone.
Type beheer	Groene route intermediair, ecologische verbindingszone extensief.
Ontsluiting	Ecologische verbindingszone niet of zeer beperkt ontsloten. Groene route is optimaal ontsloten.
Bezoekersdruk	Niet of zeer beperkt (ecologische verbindingszone) Hoog (op de begeleidende wandel- en fietspaden).
Voorbeelden	Oeverzone Ringvaart Haarlemmermeerpolder (Groene AS), westoever Zeeburgereiland + aangrenzend deel Diemerzeedijk, Ringvaartoever bij Flevopark, strook langs Noordhollandsch kanaal.
Beleidsintentie	De ecologische verbindingszone wordt optimaal ingericht voor de betreffende doelsoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk, maar wel goed zichtbaar. De groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers, geeft een goed zicht op de ecologische verbindingszone.
Inpasbare voorzieningen	Ecologische zone: Geen. Groene route: kleinschalige recreatieve en op de natuur gerichte elementen: picknicktafel, bankje, informatiebord, uitkijkplatform, vogelkijkscherm. De corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingszone verliezen. Als er privétuinen binnen de corridors vallen dan mogen deze niet worden verhard.

Het plan

De Sluisbuurt is de locatie op de noordwestzijde van het Zeeburgereiland. Dit is één van de versnellingslocaties in Koers 2025 - Ruimte voor de stad. Het Zeeburgereiland ligt op een kruispunt van fiets- en waterroutes en wordt doorsneden door hoofdinfrastructuur. Langs de buitenkant van de westelijke dijk loopt de ecologische verbindingszone tussen Waterland en het Gooi. De kop van het eiland ligt aan het uiteinde van het binnen-IJ. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde, en het Binnen- en Buiten-IJ aan de noord-westzijde. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Piet Heintunnel en aan de oostzijde door de Zuiderzeeweg.

De locatie Sluisbuurt ligt gedeeltelijk braak en was tot medio 2017 voor een deel tijdelijk in gebruik voor recreatieve doeleinden (landzeilen; Wind 'n wheels) en als tijdelijk onderkomen voor stadsnomaden. Dit gebruik is inmiddels beëindigd. Voor Wind 'n wheels is een nieuwe locatie op de Oostpunt gevonden. In het noordelijk deel van het plangebied bevinden zich de Oranjesluizen van Rijkswaterstaat; een complex van schutsluizen in het IJ. Ze vormen de grens tussen het Binnen- en het Buiten-IJ. Onderdeel van het complex is het bedieningsgebouw dat een belangrijke functie heeft voor de verkeersleiding. Het complex bestaat uit drie kleinere sluizen bedoeld voor kleine beroepsvaart en pleziervaart, een grote sluis voor de binnenvaart, en twee vispassages. De sluizen strekken zich uit van het dorp Schellingwoude op de noordoever van het IJ tot de noordpunt van het Zeeburgereiland. Grenzend aan het sluizencomplex is een zand- en grindhandel gevestigd. Deze bedrijfsfunctie wordt in de toekomst beëindigd.

Aan de west- en noordzijde van het plangebied bevindt zich een dijklichaam (Zuider IJdijk) met een informele ontsluitingsweg. Uitsluitend de westelijke dijk zelf en daaraan gelegen buitendijks gebied zijn onderdeel van de Hoofdgroenstructuur en bestemd als Groen. Ook onderdeel van de bestemming Groen is het toekomstig Sluispark aan de noordzijde van het plangebied. De aan de Zuider IJdijk aanwezige woningen en achtertuinen zijn bestemd als Wonen. De voortuinen zijn bestemd als Tuin. Aan de westzijde bevindt zich in het Amsterdam Rijnkanaal een bunkerschip. Hier kunnen schepen worden bevoorraad. Op de landzijde zijn parkeerplaatsen aanwezig, die in de bestemming Groen met aanduiding 'parkeerplaats' zijn opgenomen. Via de Zuider IJdijk kan het bunkerschip vanaf land worden bevoorraad met diesel en dagelijkse goederen. Ten westen van het dijklichaam zijn paddenpoelen aangelegd. Deze poelen vormen de eerste stap om tot een ecologische inrichting van deze groene corridor te komen. Halverwege de Zuider IJdijk is een aanduiding 'water' opgenomen in de bestemming Groen voor een doorvaarbare verbinding tussen de bestemmingen 'Water - 1' en 'Water - 2' ten behoeve van varend onderhoudsmaterieel.

De ruimtelijke opgave voor de Sluisbuurt bestaat uit de volgende punten:

- Het creëren van een hoogstedelijk woonmilieu, in grote dichtheden en met een hoog voorzieningenniveau;
- Het bouwen van circa 5.500 woningen met behoud van woonkwaliteit en bescherming van het omliggende landschap door verdichting in het stedelijk gebied;
- Maximaal gebruik maken van de kwaliteit van de locatie, gelegen binnen de ring en aan het water, verknoopt met het omliggende landschap;
- Het versterken van de stedelijke structuur, met name door in de verbinding IJburg-binnenstad als schakel met de stad te fungeren;
- Oriëntatie op het stadscentrum en deel uitmaken van het waterfront aan het IJ;
- De ruimtelijke identiteit van de stad versterken met een krachtig nieuw silhouet aan het oostelijk deel van het IJ;
- Voor het Zeeburgereiland: ontwikkeling van de volgende afzonderlijke buurt, sterk naar buiten gericht, doortrekken van de groene zone;
- De Oranjesluizen weer onderdeel uit laten maken van de stad, als bestemming en in de 'mental map' van de Amsterdammer. Om dat te bereiken, moet de kop van de Sluisbuurt een metropolitane plek worden, met hoge torens en een bijzondere stedelijke functie;
- De Sluisbuurt ontwerpen op basis van de beleidsprincipes van De Bewegende Stad, waarbij fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt;
- De Sluisbuurt op duurzame wijze ontwikkelen, zowel milieutechnisch als sociaal.

Onderdeel van het bestemmingsplan is de ecologische verbindingzone via de westzijde van het Zeeburgereiland, bestemd als Groen. Daarnaast wordt een optie die langs de oostzijde van het Zeeburgereiland loopt uitgewerkt. Deze valt echter buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Eilandjes in het Bovendiep ten oosten van de Ringweg A10 kunnen als steppingstones worden aangelegd tussen het Diemerpark en de oren van de A10. Via de oostzijde van het Zeeburgereiland en luwtes achter de aanvaarbeveiliging van de Zeeburgertunnel en de Stredam kan de verbinding met Waterland worden vormgegeven.

Advies

Op grond van de door u verstrekte informatie (concept bestemmingsplan Sluisbuurt d.d. 23 november 2017 zijnde toelichting, planregels en verbeelding, bijlagen, concept MER d.d. 15 november 2017, brief aan Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Holland d.d. 6 december 2017 Verzoek aanpassing NNN Zeeburgereiland, mail 10 januari 2018 aanvullende toelichting op slankheid torens) constateert de TAC dat het bestemmingsplan Sluisbuurt onder voorwaarden inpasbaar is in de Hoofdgroenstructuur. Een voorwaarde is een aanpassing van de planverbeelding zodat de bestaande Hoofdgroenstructuur, groentype corridor, gezien de bijzondere groenkwaliteiten anders wordt bestemd dan de rest van het groen in het plangebied, door een bestemming Natuur of door een bestemming Groen-2 met onderscheidende kenmerken. Ook de tuinen bij de woningen aan de Zuider IJdijk behoren hier toe en dienen gevrijwaard te blijven van verdere bebouwing, nu juridisch-planologisch mogelijk gemaakt door de bestemmingen Tuin en Wonen. Zoals eerder verwoord in ons advies over Zuider IJdijk 41 van 28 oktober 2014 dient gezien de groene corridorfunctie het functioneren van het aanwezige groen te worden gegarandeerd; meer bebouwing of verharding moet worden uitgesloten. Een verbijzondering van de bestemming van een deel van het omliggende groen van de woningen in de vorm van tuin of erf is daarom ongewenst.

Aansluitend herhalen we enkele aandachtspunten voor het bestemmingsplangebied uit het TAC-advies van 23 mei 2017 over het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt. In het stedenbouwkundig plan is gekozen voor hoogbouw, binnen een groene zoom die aansluit op de het groen van de aangrenzende RI-Oostbuurt, waarmee een herkenbaar groen raamwerk ontstaat. De TAC realiseert zich dat de woningbouwopgave een keuze noodzakelijk maakt tussen bouwen in de stad

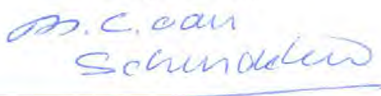
of daarbuiten, en ondersteunt de inspanning om het Waterland en andere buitengebieden van bebouwing te vrijwaren. Recente aanpassingen in het plan qua hoogbouw wijzen op het bewustzijn dat het voortbestaan van de visuele kwaliteit van deze buitengebieden in de ruimtelijke ontwerp-opgave dienen te worden betrokken. Door de hoogbouw heeft het plan niet uitsluitend invloed op de Hoofdgroenstructuur ter plaatse maar ook op de beleving van het landelijk gebied in Noord - mede onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. De invloed is louter visueel, maar niet betekenisloos. Twee effecten zijn van belang: op de beleving van 'buiten' en op de beleving van de openheid. De beleving van 'buiten' heeft betrekking op de zichtbaarheid van de stad, meer in het bijzonder de nabijheid van de stad, waardoor de illusie van 'buiten' wordt ondermijnd. De beleving van openheid wordt ondermijnd door de hoge skyline - het Waterland zal, vanuit het noorden gezien, kleiner lijken. Dit is vergelijkbaar met bijvoorbeeld de 'verkleining' van het IJmeer als gevolg van de skyline van Almere.

De Hoofdgroenstructuur ter plekke vormt de ecologische verbinding aan de westzijde van het plangebied. De fietsroute, hoe smal ook, langs de groen/blauwe rand is qua gebruik en beleving een kwalitatieve verbetering voor de Hoofdgroenstructuur. Het vormt een stevig contrast met het hoogstedelijke woonmilieu dat eraan grenst. We zijn blij met de aandacht die er is voor buurtgroen in het ontwerp en dat het principe van de bewegende stad verwerkt wordt in het ontwerp evenals de rainproofdoelstellingen die via het ontwerp een integraal en vanzelfsprekend onderdeel zijn. De toevoeging van een stadspark in de vorm van het Sluispark is eveneens een kwalitatieve verbetering die we toejuichen. We wijzen daarbij wel op de hiërarchische samenhang tussen dit park, het Flevopark, het Diemerpark en Waterland waarvan de betekenis op regionaal niveau ligt.

De ecologische verbinding langs de oostzijde van het Zeeburgereiland is bij de advisering over het stedenbouwkundig plan beschreven als te realiseren alternatief voor de toenemende verstedelijkingsdruk op de westelijke ecologische verbinding. Formeel gezien valt de oostelijke optie buiten de zeggenschap van de TAC en het valt ook buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Het belang van dit alternatief voor het functioneren van de corridor tussen Diemerpark en Waterland kan echter niet genoeg benadrukt worden. Realisatie van dit alternatief heeft zijn eigen planning en dynamiek in samenspraak met provincie en Rijkswaterstaat. Een langdurig commitment vanuit de gemeente is noodzakelijk om dit alternatief daadwerkelijk tot uitvoering te krijgen. Het belang geldt eveneens voor de met beide opties samenhangende maatregelen die worden getroffen om de oversteek over het IJ te verkleinen. Deze zijn cruciaal voor het uiteindelijke succes van een ecologische verbindingszone. De westzijde van het Zeeburgereiland waar de HGS-status van groentype corridor geldt is om twee redenen niet de meest voor de hand liggende zijde om de verbindingszone naar Noord te maken. Het ruwe open water vormt een bedreiging voor ecologische maatregelen die hier worden genomen. Ten tweede zal de toekomstige ontwikkeling van de Sluisbuurt ervoor zorgen dat juist deze zijde, gericht op de stad, aan de zonzijde en daarmee recreatief aantrekkelijk, het meest gebruikt zal worden als plek voor recreatie. In dat opzicht is de mogelijkheid om via de oostzijde een alternatief te bieden een belangrijke aanvulling die mogelijk in de toekomst na realisatie kan worden bevestigd door een formele status in de Hoofdgroenstructuur. Nu op de oostpunt van het Zeeburgereiland niet langer in een jachthaventje is voorzien maar een groene invulling krijgt is deze optie met de juiste inrichting een robuuster alternatief. Dit laat echter onverlet dat aan de westzijde de omvang en het functioneren van de Hoofdgroenstructuur ondanks de toenemende druk overeind dient te blijven ten behoeve van de reeds aanwezige flora en fauna. Om aan deze zijde een natuurlijk karakter te behouden vragen we daarom de specifieke bestemming in overeenstemming met de huidige Hoofdgroenstructuur en ter differentiatie van het overige groen in het plangebied. Er gaan hier heel veel mensen wonen en deze rand wordt het belangrijkste recreatieve element van deze buurt. Er dient voorkomen te worden dat de ecologische kwaliteiten onder druk komen te staan

door negatieve invloed van het recreatief gebruik. Met het ontwerp en inrichting kan gestuurd worden dat men niet te veel de randen zal betreden. De planonderdelen die voor ogen staan en direct impact kunnen hebben op de corridor zoals een brug en steiger dienen ook in voldoende mate rekening te houden zodat het doorlopen van de corridor gegarandeerd blijft.

Hoogachtend,



Dr. M.C. van Schendelen

Voorzitter
Technische Adviescommissie
Hoofdgroenstructuur



Drs. ing. N. Bosch

Secretaris TAC



Gemeente Amsterdam Oost

Bezoekadres
Oranje-Vrijstaatplein 2
1093 NG Amsterdam

Postbus 94801
1090 GV Amsterdam
Telefoon 14020
www.oost.amsterdam.nl

Bestuursdienst Amsterdam
Directie: Best. a d
Datum in: 2-1-18
Reg. nr: Bv18-1768/m-18-1346
Class. nr.:
Beh. ambl.: R 2 E

Retouradres: Postbus 94801, 1090 GV Amsterdam

College van burgemeester en wethouders
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

van BM / Weth.:

- ☐ ter kennisname
- ☐ ter verdere beh.
- ☐ om advies
- ☐
- ☐
- ☐

datum verz.:

naar DIV dd.:

21 DEC. 2017

Datum 20 december 2017
Ons kenmerk Z-17-38253 / UIT-17-34414
Uw kenmerk
Behandeld door Fleur de Groot, 020 253 5185, fleur.de.groot@amsterdam.nl
Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt; Advies aan B en W

Geachte college,

Op 24 november 2017 heeft het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Oost (hierna: AB) uw verzoek ontvangen om advies uit te brengen over het conceptontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt. Veel dank voor uw uitgebreide weergave van alle aanpassingen en acties naar aanleiding van onze eerdere adviezen.

Gezien het feit dat het AB al eerder heeft geadviseerd over het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt dat op 27 september door de gemeenteraad is vastgesteld en dat de basis voor dit bestemmingsplan is, is het plan niet (opnieuw) uitvoerig behandeld door het AB.

De ingebrachte adviezen op het Stedenbouwkundig Plan zijn volgens ons voldoende verwerkt in het concept ontwerpbestemmingsplan. Aandacht voor de bereikbaarheid voor met name de fiets (zie tevens onze brieven: ongevraagd advies bereikbaarheid UIT-17-29633 van 12 april 2017 en aanvullend advies INT-17-12171 van 13 september 2017) en met voldoende maatschappelijk voorzieningen blijft ook in het vervolgtraject nodig. Wij adviseren u, en de gemeenteraad, om het uitvoeringsplan met betrekking tot de mobiliteitsmaatregelen bij vaststelling van het bestemmingsplan te bespreken. Verder zien we voldoende maatschappelijke bestemmingsruimte in het plan, maar blijven bezorgd of die ruimte in de latere fasen ook echt ingevuld zal worden. Het algemeen bestuur adviseert positief op het concept ontwerpbestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,
het algemeen bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Oost,
namens hen,
het dagelijks bestuur van de bestuurscommissie van stadsdeel Oost,

Sjoukje Alta,
secretaris

Ivar Manuel,
voorzitter



* 2 0 0 4 0 B 2 E 3 8 B *



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000CT Amsterdam

RVE Grond en Ontwikkeling
t.a.v. Pierre van Rossum
Postbus 1104
1000BC Amsterdam

Datum 22 december 2017
Ons kenmerk
Uw kenmerk
Behandeld door Eric Snoeck (M: 06-83633505, E: e.snoeck@amsterdam.nl)
Adviseurs Hans van der Made, Hester Aardse (MenA)
Kopie aan
Bijlage
Onderwerp **Advies MenA en RenD op de Hoogbouw Effect Rapportage Sluisbuurt, d.d. 20 november 2017**

Geachte heer Van Rossum,

Voor u ligt een gezamenlijke reactie van Monumenten en Archeologie en Ruimte en Duurzaamheid over de hoogbouwaspecten van het aangepaste plan Sluisbuurt. Mede naar aanleiding van het eerdere advies is het aantal torens verminderd, evenals de gemiddelde bouwhoogte. Hiervoor is een nieuwe HER opgesteld, gedateerd 20 november 2017.

Het aangepaste plan Sluisbuurt

Ten opzichte van de HER van 20 mei 2016 is het totaal aantal torens verminderd van 28 naar 24. De maximale hoogte is teruggebracht van 145 meter naar 125 meter, de gemiddelde hoogte is gereduceerd naar ca. 62,5 meter. Daarmee is onder meer beoogd de impact op het UNESCO werelderfgoed te reduceren.

Effecten hoogbouw Sluisbuurt

- Op het UNESCO werelderfgoed

Op basis van de aangeleverde fotomontages van de bouwvolumes met een maximale hoogte van 125 meter wordt geconcludeerd dat de gebouwen in het algemeen niet zichtbaar zijn vanuit het UNESCO-gebied en daar waar dat wel het geval is, deze niet storend in of nabij de middenas van de grachten staan.

- **Waterfront en IJ-oever, Metropolaan landſchap: Diemersche en Waterland, Bui-ten-IJ en Gebieden van bijzondere waarden.**

De gewijzigde posities van de hoogbouwelementen in het plan leiden niet tot een andere beoorde-ling van de impact van de hoogbouw op het omliggende landſchap en gebieden van bijzondere waarde.

Conclusies

Op het UNESCO werelderfgoed heeft het aangepaste plan een acceptabele invloed. Met betrek-king tot de andere gebieden blijft het advies van 4 november 2016 van kracht.

Hoogachtend,



Olga Leijten
Directeur Monumenten en Archeologie a.i



Esther-Agricola
Directeur Ruimte en Duurzaamheid



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000CT Amsterdam

Rve Grond en Ontwikkeling
Tav. Pierre van Rossum
Postbus 1104
1000 BC Amsterdam

VERZONDEN 08 NOV 2016

Datum 4 november 2016

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Behandeld door E.Agricola@amsterdam.nl, A.Oxenaar@amsterdam.nl

Adviseurs

Onderwerp Hoogbouw Effect Rapportage Sluisbuurt

Geachte heer Van Rossum,

In opdracht van Grond en Ontwikkeling (G&O) is een stedenbouwkundig kader voor de Sluisbuurt op het Zeeburgereiland opgesteld. In dit stedenbouwkundig kader speelt hoogbouw een vooraanstaande rol.

Toetskader - procedure

Als onderdeel van de in 2011 vastgestelde 'Structuurvisie Amsterdam 2040' is een visie op hoogbouw voor Amsterdam geformuleerd. Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensiever gebruik van de stad en tegelijk het openhouden van het landschap één van de doelen. Hoogbouw kan een belangrijk middel zijn bij de verdichting van de stad, maar is niet in alle gevallen even wenselijk. De Structuurvisie geeft aan in welke gebieden hoogbouw wordt gestimuleerd en in welke gebieden hoogbouw terughoudend wordt toegepast. In deze situaties wil het college mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn op die gebieden, die om verschillende redenen van grote waarde voor de stad worden geacht.

Het opstellen van een Hoogbouw Effect Rapportage (HER) is een geschikt instrument om alle mogelijke effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk maatregelen te kunnen nemen die negatieve effecten wegnemen. Met betrekking tot de voorgenomen hoogbouw voor de Sluisbuurt stelt de Structuurvisie het opstellen van een HER verplicht. Om deze reden heeft G&O een HER (gedateerd op 20 mei 2016 (hierna: HER Sluisbuurt) voorgelegd aan R&D en M&A. Zowel R&D als M&A zijn in de Structuurvisie benoemd als de organisatieonderdelen die in de situatie waarin de Structuurvisie een HER al dan niet verplicht stelt, het bestuur dienen gezamenlijk te adviseren over de effecten. Hierbij adviseert M&A op het terrein van cultuurhistorische waarden. Met deze procedure wordt geborgd dat specifiek met hoogbouw samenhangende effecten volwaardig worden meegewogen in de bestuurlijke

besluitvorming over het desbetreffende (hoogbouw)plan. De Structuurvisie (vastgesteld op 17 februari 2011) en de door het college op 17 mei 2011 vastgestelde beleidsnota Hoogbouw in Amsterdam vormen tezamen het toetskader (hierna: hoogbouwbeleid), op basis waarvan R&D en M&A het plan aan de hand van een HER die wordt voorgelegd, toetsen en waarover een gezamenlijk advies aan het bestuur wordt uitgebracht.

Stedenbouwkundig kader Sluisbuurt

De ambitie voor de Sluisbuurt is een hoog stedelijk milieu. De ambitie komt voort uit de Structuurvisie: in de Sluisbuurt komen 2 grote ruimtelijke bewegingen samen: 'uitrol centrummilieu' en 'herontdekking waterfront'. Om de bijbehorende dichtheden van een hoog stedelijk milieu te bereiken wordt onder meer hoogbouw toegepast. Er zijn zes lange smalle torens tussen 80 en 145 meter en 3 torens tussen de 60 en de 80 meter voorzien.

In opdracht van G&O is een stedenbouwkundig kader voor de Sluisbuurt opgesteld. Op basis daarvan is in opdracht van G&O een HER Sluisbuurt opgesteld, die voor toetsing is voorgelegd. De HER Sluisbuurt laat visualisaties zien van de contouren van de beoogde hoogbouw, vanuit belangrijke standpunten. In het kader van het uit te brengen gezamenlijke advies van R&D en M&A is de beoogde hoogbouw aan de hand van de ingediende HER Sluisbuurt onderzocht.

Waterfront en IJ-Oevers

De westzijde van Sluisbuurt hoort bij de waterfrontontwikkeling. Verdere ontwikkeling van de IJ-oevers is één van de vier grote bewegingen uit de Structuurvisie. Bebouwing tot 30 meter is hier conform het hoogbouwbeleid van de Structuurvisie en solitairen vanaf 60 meter zijn conform het hoogbouwbeleid gewenst langs de oevers binnen de daarvoor aangegeven zoekgebieden. De noordelijke punt van de Sluisbuurt valt in één van die zoekgebieden. Voor de kop van het Zeeburgereiland is het ontwikkelen van een hoogbouwaccent en een hoogbouwensemble met een gemiddelde hoogte van circa 60 meter volgens de Structuurvisie gewenst (pagina 232 van de Structuurvisie). Echter de omvang en de hoogte van de hoogbouw uit de ingediende stukken wijkt op meerdere punten af van het hoogbouwbeleid. In het onderstaande wordt hierop nader ingegaan.

Omvang

In het stedenbouwkundig kader is volgens de HER Sluisbuurt de omvang van de hoogbouwlocatie en de hoeveelheid torens groter dan aangegeven in het hoogbouwbeleid. De torens zijn niet alleen op de kop, maar over de hele Sluisbuurt gepland. Voorgaande leidt tot de conclusie uit de HER Sluisbuurt dat de beoogde hoogbouw niet in overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

Hoogte

Een ander belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de hoogte van de beoogde bebouwing. Zoals hierboven is aangegeven, is een hoogbouwaccent op de kop van het Zeeburgereiland volgens het hoogbouwbeleid wenselijk. Dat kan een hoogte van 145 meter zijn, aangezien het maximum op 150 meter is gesteld. In het plan wordt echter zes hoge torens tussen de 80 en de 145 meter en 3 torens tussen de 60 en de 80 meter voorgesteld. Daarmee komt de gemiddelde

bebouwingshoogte ruim boven de 60 meter uit. In het hoogbouwbeleid is voor de kop van Zeeburgereiland een ensemble van hoogbouw met een gemiddelde hoogte tot 60 meter aangegeven. Voorgaande leidt volgens de HER tot de conclusie dat de beoogde hoogbouw niet in overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

UNESCO-werelderfgoed

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het UNESCO-gebied. Het gaat hier om behoud en bescherming van weefsel, typologie, maat of schaal van het UNESCO-gebied. In het hoogbouwbeleid is verder gesteld dat zichtbaarheid van hoogbouw in het UNESCO-gebied niet op voorhand uitgesloten is, maar dat vanuit het gebied – gekenmerkt als werelderfgoed – een gebouw niet hoger mag lijken dan de gemiddelde bebouwing, dus vanuit perspectivisch oogpunt (pagina 232 en 233 van de Structuurvisie).

De HER Sluisbuurt laat zien dat de hoogbouw in het voorgestelde stedenbouwkundig kader zichtbaar is vanaf de Heren- en Keizersgracht ter hoogte van de Utrechtsestraat. Dit betreft het kerngebied van het UNESCO-werelderfgoed. In beide montages zijn in het midden van de zichtas van deze grachten twee torens zichtbaar. Bij de Keizersgracht zijn de twee torens nauwelijks hoger dan de bebouwingwand die deze zichtlijn al beëindigt, en daarmee voegt die hoogbouw zich daar in de grachtenwand. Bij de Herengracht daarentegen zijn de hoge torens duidelijk zichtbaar en dubbel zo hoog als de bebouwing en het groen waar zij bovenuit komen. Dit effect zal ook optreden voor de hoek Herengracht/Reguliersgracht en meer naar het oosten toe op de daaropvolgende bruggen aan de Amstel en de Weesperstraat, als ook het hele tracé van de gracht daartussen. Omdat men oostwaarts dichterbij Sluisbuurt komt, zal het effect groter worden. Het effect wordt verder versterkt door het feit dat de zichtlijn hier niet beëindigd wordt door een aaneengesloten bebouwingwand, maar door de relatieve openheid en laagbouw van de Hortus Botanicus. Deze hoge torens van de Sluisbuurt zullen door de positionering in de as van de gracht niet opgaan in de grachtenwand, maar als losstaand zichtbaar zijn en perspectivisch hoger lijken dan de gemiddelde bebouwing. Voorgaande leidt tot de conclusie dat het uit de HER Sluisbuurt de beoogde hoogbouw niet in overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

Metropolitaan landschap: Diemerscheg en Waterland

Het effect op het Metropolitane landschap en de groene scheggen is een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid (pagina 55 van de Structuurvisie). Het hoogbouwbeleid is erop gericht om vanuit het Metropolitane landschap diepte te bewaren in het hoogtelandschap. Bouwhoogten langs het landschap zouden volgens de Structuurvisie tot 30 meter beperkt moeten zijn, met hoogbouw tot 60 meter als accenten, het liefst in de tweede linie. Alleen voor delen van de zuidflank wordt aangegeven dat daar uitzonderingen mogelijk zijn, met de OV-knooppunten met een nog grotere hoogte als een derde dieptelaag.

Diemerscheg

In het hoogbouwbeleid wordt aangegevendat op de koppen van sommige scheggen, daar waar de stad en de scheg elkaar treffen zoals Zeeburgereiland, een hoogbouwaccent denkbaar is. Het dient hier te gaan om zorgvuldig ingepaste accenten (pagina 55 van de Structuurvisie).

Uit de HER Sluisbuurt blijkt dat de hoogbouw meer betreft dan een enkel, zorgvuldig ingepast accent. De hoogte en omvang van de beoogde bebouwing van de Sluisbuurt zorgt ervoor dat de stad niet als een derde laag waarneembaar is, maar dichtbij komt als men in het landschap is en daarmee niet in overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

Waterland

Net als in de scheg is er vanuit Waterland geen sprake van een enkel accent, maar van een bebouwingsconcentratie die negatief effect heeft op het open landschap en daarmee niet overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

Buiten-IJ

Het Zeeburgereiland, met uitzondering van de westzijde (Waterfront), ligt in het Buiten-IJ. Voor het Buiten-IJ wordt ingezet op een compact stedelijk milieu in de weidsheid van het landschap. Bouwhoogten tot maximaal 40 meter, zonder nadrukkelijke hoogte accenten, zijn conform het hoogbouwbeleid (pagina 233 van de Structuurvisie). De omvang, de (gemiddelde) hoogte en het aantal accenten uit de HER Sluisbuurt voor het Buiten-IJ niet in overeenstemming is met het hoogbouwbeleid.

Gebieden van bijzondere waarde

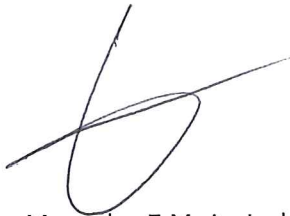
Behalve het UNESCO-gebied en Waterland kent Amsterdam nog een aantal gebieden van bijzondere cultuurhistorische waarden. Zo zijn de tuin- en dijkdorpen in Noord rijksbeschermde stads- en dorpsgezichten, evenals Ransdorp en Holysloot. Als waarden voor deze gebieden zijn benoemd: kleinschalig, dorps en landelijk. Ook in deze gebieden geeft de omvang, de (gemiddelde) hoogte en het aantal accenten in het stedenbouwkundig kader, blijkend uit de HER Sluisbuurt, een negatief effect en is daarmee niet in overeenstemming met het hoogbouwbeleid.

Conclusie

De Sluisbuurt is volgens het hoogbouwbeleid een gebied waar gedeeltelijk hoogbouw gestimuleerd wordt. De beoogde hoogbouw is echter volgens de HER Sluisbuurt zoals hierboven beschreven, op een aantal punten niet in overeenstemming met het vigerende hoogbouwbeleid.

R&D constateert dan ook dat de beoogde hoogbouw volgens de HER Sluisbuurt op een aantal punten afwijkt van het hoogbouwbeleid. MenA concludeert dat op grond van het voorgaande, het advies op het gebied van hoogbouw negatief is.

Hoogachtend,
RvE Ruimte en Duurzaamheid



Mevr. drs. E.M. Agricola
Directeur

RvE Monumenten en Archeologie



Dhr. dr. A. Oxenaar
Directeur

Addendum oktober 2018



VERZONDEN 9 - JAN 2018

Gemeente Amsterdam, Ruimte en Duurzaamheid
Mevrouw Helianthe Linger
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

KvK: 34374879000
IBAN: NL46BNGH0285168274
BIC: BNGHNL2G

Datum	3 januari 2018	Onderwerp	Zienswijze concept ontwerpbestemmingplan Sluisbuurt
Uw kenmerk			
Ons kenmerk	2017/11666/JvS		
Inlichtingen	Josine van Son, 020 – 5273 3633, j.vanson@vervoerregio.nl		

Geachte mevrouw Linger,

Met interesse heeft de Vervoerregio Amsterdam kennis genomen van het *concept ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt* die u ons heeft doen toekomen. De Vervoerregio staat positief tegenover het realiseren van hoge dichtheden binnen de bestaande stad, maar ziet wel de volgende kansen en aandachtspunten welke ons aanleiding geven om als volgt te reageren.

Milieueffectrapportage (MER)

In het MER ontbreekt een paragraaf gericht op het regionaal mobiliteitsbeleid van de Vervoerregio. De conclusie in het MER dat knelpunten door de ontwikkeling van Zeeburgereiland niet significant vergroten en er geen sprake is van een verslechterde bereikbaarheid, delen wij niet. Ruimtelijke ontwikkeling van het Zeeburgereiland is een significante toevoeging in dit deel van de stad, waar de druk op de mobiliteitsnetwerken al bijzonder groot is. Het is de optelling van ontwikkelingen die ertoe doet. Daarom hechten wij groot belang aan het samen met de gemeente Amsterdam invulling geven aan het planoverstijgend Mobiliteitsplan. Dit plan is ons inziens niet alleen een onderbouwing voor noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen, maar biedt ook kader voor een adaptieve ruimtelijke ontwikkeling in samenhang met bereikbaarheid. Het plangebied Zeeburgereiland is daar onderdeel van. Genoemde maatregelen worden door ons herkend. De Vervoerregio wordt graag vanaf de vroegste planfase betrokken, zowel waar het gaat om het Mobiliteitsplan voor de lange termijn als de concrete maatregelen in het kader van Sluisbuurt op korte termijn.

Vervoervraag en financiering

- Het verplaatsen van Hogeschool Inholland naar het Zeeburgereiland is vanuit vervoerkundig oogpunt onwenselijk. De huidige locatie van Hogeschool INHolland in Diemen is zeer geschikt en bevindt zich direct naast een metrostation. Het metronetwerk (de backbone van het Amsterdamse OV) is beter geschikt voor het vervoeren van grote vervoerstromen met piekmomenten dan tramlijn 26. Door de ruimtelijke ontwikkelingen neemt de druk op tramlijn 26

verder toe, ook zonder Inholland is het bieden van kwalitatief voldoende openbaar vervoer een uitdaging. Wanneer de piekmomenten van Inholland gelijk vallen met de reguliere spits dan zijn voor een relatief korte periode een aanzienlijke hoeveelheid extra middelen (voertuigen en personeel) nodig met bijbehorende extra investeringen en jaarlijkse exploitatiekosten. Over deze uitdaging zijn de gemeente Amsterdam, Inholland en de Vervoerregio in gesprek. Er zijn procesafspraken gemaakt over het vervolg. Wij hopen gezamenlijk een passende oplossing te vinden. Het contactpersoon binnen de Vervoerregio is Marc Drost (Stragisch Beleidsmedewerker, e-mail: m.drost@vervoerregio.nl).

De Vervoerregio beschikt op dit moment niet over budget om deze extra kosten (investeringen en jaarlijkse exploitatie kosten) te financieren. Extra investeringen en uitbreiding van het OV zal gefinancierd moeten worden uit de opbrengsten van het project Sluisbuurt.

- Woonvormen en instellingen voor ouderen moeten binnen 250 meter loopafstand van een OV-halte gerealiseerd worden. Indien dit niet het geval is, moet de Vervoerregio met GVB in aanvullende OV-diensten investeren. Ook hiervoor geldt dat de Vervoerregio geen budget beschikbaar heeft.
- Op bladzijde 127 staat de oost-west metrolijn als mogelijke optie. Op dit moment is het beeld dat het bieden van kwalitatief voldoende openbaar vervoer voor totale ruimtelijke ontwikkelingen in de Oostflank (Zeeburgereiland en IJburg) een uitdaging is. Echter, wanneer in voldoende mate wordt geïnvesteerd in capaciteitsverhoging van de IJtram, de realisatie van een mogelijke nieuwe verbinding via oost naar de binnenring en enkele hoogwaardige busverbindingen de vraag naar OV in voldoende mate geacommodeerd wordt. Een metroverbinding is vanuit vervoerkundig perspectief voor het Zeeburgereiland en IJburg niet nodig.
- Op bladzijde 127 staat een mogelijke halte nabij de Schellingwouderbrug voor de HOV buslijn 37. Indien er een extra OV verbinding via de Amsterdamse brug naar Amsterdam Oost en mogelijk de binnenring wordt gerealiseerd, is dit tussen het Zeeburgereiland en Oost een parallelle verbinding met de huidige route van buslijn 37. Ook bestaat de mogelijkheid op termijn de route van buslijn 37 via de Zeeburgertunnel te laten verlopen. In hoeverre de (huidige) route van buslijn 37 dan gehandhaafd blijft is niet zeker. Door een deel van Sluisbuurt te ontsluiten via deze extra halte op buslijn 37, terwijl de route van buslijn 37 niet gegarandeerd wordt, lijkt minder toekomstvast. Daarnaast is het realiseren van een toegankelijke halte in de oprit van naar de Schellingwouderbrug complex.

Ruimtelijke dichtheden en infrastructurele inpassing

- De concentratie hoge torens is op het noord/westelijk deel van het eiland gepland. Dit is positief vanuit het perspectief van bezonning. Echter, hiermee is de concentratie hoge dichtheid verder geplaatst van de centrale OV-halte bij de Zuiderzeeweg. Vanuit bereikbaarheidsperspectief is dit ongunstig en is het juist wenselijk om de hoogste dichtheden dichtbij de tramhaltes en lagere dichtheden op grotere afstand te realiseren. Hogere dichtheden verder van de tramhalte maken de kans op het slagen van een autoluwe Sluisbuurt kleiner.
- In het straatprofiel (hoofdroute) rekening houden met de mogelijkheid dat er een busverbinding in de wijk mogelijk wenselijk/noodzakelijk is.
- De kruisingen Zuiderzeeweg/IJburglaan en de kruisingen op- en afritten van de A10 met de IJburglaan zijn in de huidige situatie al drukke kruisingen. Tramlijn 26 kruist beide kruisingen gelijkvloers. Bij een toename van zowel het aantal trambewegingen als het autoverkeer is de kruispuntcapaciteit onvoldoende. Ongelijkvloerse kruispunt(en) waarbij het OV en andere modaliteiten in bepaalde mate ontvlochten wordt, behoren in de scope van mogelijke oplossingen te zitten.
- Bij het verdere detailontwerp dient in de directe nabijheid van de tram en bushaltes rekeningen gehouden te worden met een aanzienlijke hoeveelheid fietsparkeerplaatsen. Wil de focus op fiets

en openbaar vervoer in het ontwerp van Sluisbuurt realistisch zijn, moet dit ook in voldoende mate geacommodeerd worden.

- Aansluiting van de auto-ontsluiting Sluisbuurt op Zuiderzeeweg mag niet ten koste gaan van de doorstroming van de HOV busverbinding op de Zuiderzeeweg.

Tekstueel (OV)

- De afbeelding over het hoofdniet OV op bladzijde 76 sluit niet aan bij het bestaande beleid. Er staan verbindingen als toekomstige verbindingen ingetekend die op dit moment in realisatie zijn (bijv. Noord/Zuidlijn), maar ook verbindingen waarover geen besluitvorming heeft plaatsgevonden (bijv. verlengen Gaasperplas metrolijn naar IJburg). De afbeelding wekt niet de juiste indruk.
- Op bladzijde 127 staat beschreven dat er een onderzoek loopt naar het verlengen van de tramlijnen 7 en 14 vanuit Amsterdam Oost richting IJburg. Na de start van de Noord/Zuidlijn in juli 2018 wordt het tramnetwerk aangepast. Wij adviseren dan ook om geen lijnummers te gebruiken maar te spreken over het verlengen van tramverbindingen vanuit Amsterdam Oost en/of de omgeving van het Leidseplein.

Fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal

In het bestemmingsplan ontbreekt een reservering voor een fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal. Een fietsbrug tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied betekent grote reistijdwinst. Het biedt een goed alternatief voor de route over de Amsterdamse Burg voor tienduizenden fietsers komende uit IJburg, Zeeburgereiland alsook Noord en Landelijk Noord. De Vervoerregio erkent dit en heeft daarom de fietsbrug ook met een financiële reservering opgenomen in het programma van de Investeringsagenda Fiets. Graag zien we de toekomstige fietsbrug steviger in het bestemmingsplan opgenomen, met toeleidende routes die minder scherpe hoeken hebben en logischer aansluiten op de fietsbrug dan in het huidige bestemmingsplan. De Vervoerregio denkt hier graag over mee.

Wij hopen dat u bovenstaande reactie kunt benutten bij de verdere afronding van het bestemmingsplan. Ook zijn we over een aantal punten in gesprek en blijven dit graag continueren. Bij vragen kunt u altijd contact met ons opnemen. Wij wensen u veel succes met de voortgang en blijven graag op de hoogte.

Hoogachtend,



J.C. de Neef
Afdelingshoofd Mobiliteit



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperplein 8
1018 XA Amsterdam

Postbus 2758
1000 CT Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam
J.C. de Neef
Postbus 626 25
1011 NH Amsterdam

Datum 11 mei 2018
Ons kenmerk 2018-6550
Uw kenmerk 2017/11666/JvS
Behandeld door Domingo Regalado van Os, Grond en Ontwikkeling
Contact Steven de Boer, s.de.boer@amsterdam.nl, 06 51 25 01 44
Kopie aan Josine van Son

Onderwerp Reactie concept-ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt

Geachte meneer/mevrouw De Neef,

Hartelijk dank voor uw reactie op het concept-ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt en de concept-MER. De reactie van de gemeente is laat, omdat uw brief abusievelijk niet op de juiste plek binnen de gemeentelijke organisatie terecht is gekomen, waarvoor excuses.

In antwoord op uw reactie het volgende:

Milieueffectrapportage (MER)

Ten aanzien van de MER wordt geconstateerd dat er een paragraaf ontbreekt over het regionaal mobiliteitsbeleid van de Vervoerregio. Deze constatering is juist en daarom zullen wij het *Beleidskader Mobiliteit (2017)* toevoegen aan het overzicht van relevant regionaal beleid en dit beleidskader ook in de toelichting van het bestemmingsplan opnemen.

Er wordt daarnaast ingegaan op de mogelijke knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid. Door de druk op de mobiliteitsnetwerken hecht de Vervoersregio aan betrokkenheid bij het totstandkomen van het gemeentelijk *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland*. De Vervoerregio is vanaf het begin nauw betrokken geweest bij dit mobiliteitsplan dat voorziet in concrete maatregelen met een voorstel tot financiering. Besluitvorming over het mobiliteitsplan is medio 2018 voorzien.

Het college van Burgemeester en Wethouders heeft inmiddels vooruitlopend op het mobiliteitsplan op 20 februari 2018 ingestemd met het *Principebesluit Hoogwaardig OV (HOV) Oostflank*. Met dit besluit worden de volgende maatregelen beoogd:

- Het verlengen van het IJtramtracé naar Strandeiland;

- De aanleg van een tweede oeververbinding naast de Amsterdamsebrug naar de oostelijke binnenring (tram) of naar station Muiderpoort/Amstel (bus);
- HOV-verbindingen naar Amsterdam-Zuidoost en Weesp (bus).

De definitieve besluitvorming over de voorkeursvarianten van alle projecten uit het HOV-Oostflankprogramma wordt voorzien in de periode tussen eind 2018 en begin 2020.

Vervoervraag en financiering

Ook wordt ingegaan op de (extra) druk op het OV als gevolg van de vestiging van InHolland op het Zeeburgereiland. Hierover lopen gesprekken met InHolland en het projectteam Sluisbuurt, waarbij de VRA is betrokken. Enerzijds zullen de maatregelen uit het *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland* een positief effect hebben. Anderzijds zal inzicht worden verkregen in de omvang van de (extra) druk op het openbaar vervoer in aantallen studenten, zodat met InHolland gerichte afspraken gemaakt kunnen worden over het spreiden van de drukte over de dag. Gemaakte afspraken zullen worden opgenomen in een afsprakenbrief.

Genoemd wordt tevens de maximale afstand van haltes voor het OV nabij de vestiging van specifieke woningen of voorzieningen voor ouderen. Tijdens de ontwikkeling van verschillende fasen van de Sluisbuurt zal vanzelfsprekend rekening gehouden worden met de positionering van deze specifieke doelgroepen ten opzichte van de (bestaande en nieuwe) haltes voor het OV. De realisatie van een extra bushalte bij Schellingwouderbrug maakt deel uit van het *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland*.

Wat betreft een nieuwe metrolijn onderschrijft de gemeente de notie van de Vervoerregio dat deze maatregel op korte termijn niet nodig is. In het *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland* is opgenomen dat er ruimtelijk rekening gehouden moet worden met de aanleg van een metro in de toekomst, maar dat de in het plan genoemde maatregelen afdoende zijn.

Ten aanzien van de verbetering van de doorstroming van bus 37 op de huidige route is de aanpak van de kruising IJburglaan/Zuiderzeeweg in voorbereiding. In dat licht lijkt het dan ook niet nodig, maar onlogisch om de route van bus 37 te verleggen naar de ringweg A10 als het aantal bewoners en gebruikers op het Zeeburgereiland in aantal toeneemt. Vooral omdat de beoogde nieuwe OV-lijn vanaf de Indische Buurt naar IJburg zal gaan en niet naar Amsterdam-Noord.

Ruimtelijke dichtheden en infrastructurele inpassing

Ten aanzien van de concentratie van hoge torens geldt dat niet alleen het aspect vervoer een overweging is bij de ontwikkeling van nieuw stuk stad. Voor de positionering van de torens is op basis van onder andere de gemeentelijke structuurvisie rekening gehouden met zichtlijnen vanuit de omgeving, met speciale aandacht voor de binnenstad (UNESCO-werelderfgoed). De torens vormen geen massieve wand waar de omgeving tegenaan kijkt, maar juist een transparant ensemble van slanke hoogbouw. Daarnaast zijn diverse ontwerpaspecten meegenomen zoals optimaal uitzicht vanuit de woningen in relatie tot naastgelegen torens, windhinder op straat, schaduw en bezonning.

Met uitzondering van het meest noordwestelijke deel van het plangebied liggen de haltes op een loopafstand die past binnen de geldende kaders. Zeker voor de tram wordt, door de relatief hoge frequentie, een wat grotere loopafstand geaccepteerd. In het plan wordt overigens een

aangename looproute via de levendige Hoogstraat gerealiseerd. Met het realiseren van de nieuwe halte bij de Schellingwoudebrug komt de buurt verder binnen de invloedssfeer van het OV te liggen.

De straten in de Sluisbuurt worden ingericht als erftoegangsweg, waar een 30 km/u-regime gaat gelden, wat tevens voor de Hoogstraat zal gelden. Desondanks zal de Hoogstraat bereikbaar zijn voor vrachtwagens om detailhandel en horeca te kunnen bevoorraden. Dat laatste impliceert dat het mogelijk is voor een lijnbus om de Sluisbuurt in en uit te rijden. Bij de voorbereidingen op het Stedenbouwkundig Plan en het concept-ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt hebben vervoerders aangegeven daar geen voorkeur voor te hebben, vooral vanwege tijdsverlies en een te klein volume reizigers in het plangebied zelf.

Wat betreft de kruisingen op het lokale wegennet van het Zeeburgereiland en de op- en afritten van de ringweg A10, geldt dat in het *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland* voor de langere termijn ongelijkvloerse kruising als mogelijke maatregel is opgenomen, waarvoor door middel van monitoring wordt bekeken of en wanneer deze noodzakelijk is.

Voor de doorstroming van de bus op de Zuiderzeeweg geldt dat het ontwerp van de twee (nieuwe) kruisingen die de Sluisbuurt verbinden met de Zuiderzeeweg voldoen aan de richtlijnen voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer (largas). In de nieuwe situatie blijft het doorgaande verkeer op de Zuiderzeeweg namelijk voorrang houden op het in- en uitgaande verkeer naar en van de Sluisbuurt.

Voor de noodzaak van fietsparkeren is in het ontwerp van de openbare ruimte voor de Sluisbuurt rekening gehouden met voldoende ruimte voor fietsparkeren. Ook op gebouwniveau wordt bij het opstellen van bouwenvelopen veel aandacht besteed aan de aanwezigheid en optimale toegankelijkheid van fietsparkeerplaatsen.

Fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal

Een mogelijke nieuwe fietsverbinding maakt geen onderdeel uit van het *Bestemmingsplan Sluisbuurt*, maar is als onderzoek onderdeel van het *Mobiliteitsplan IJburg/Zeeburgereiland*. Er zijn nog vijf te onderzoeken varianten in beeld voor een mogelijke fietsverbinding (waaronder geen nieuwe verbinding). Als een variant voor een fietsverbinding is gekozen (middels raadsbesluit), zal een apart juridisch-planologisch kader worden gecreëerd.

Tekstueel (OV)

De afbeelding die is gebruikt is afkomstig uit de gemeentelijke structuurvisie. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een overzicht gegeven van de actuele beleidskaders, waarvan deze afbeelding een onderdeel is. Wij stellen voor om aan de toelichting ook een afbeelding toe te voegen uit het *Beleidskader Verkeersnetten*. Het benoemen van tramlijnen 7 en 14 hebben wij niet in de tekst terug kunnen vinden.

Hiermee vertrouw ik erop u voldoende te hebben geïnformeerd. Indien gewenst bestaat de mogelijkheid om in een gesprek zaken nader toe te lichten.

Hoogachtend,
D. Regalado van Os



Grond en Ontwikkeling, Gebiedsontwikkeling Oost
Projectteam Zeeburgereiland