



Nota van Beantwoording Zienswijzen

bestemmingsplan Sluisbuurt

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
Datum

Grond en Ontwikkeling
Ruimte & Duurzaamheid
oktober 2018

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt met de daarop betrekking hebbende stukken, waaronder de MER Zeeburgereiland en het ontwerpbesluit hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 18 april 2018 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 19 april 2018 gedurende zes weken voor eenieder op enkele stadsloketten ter inzage gelegen en was tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de termijn van terinzagelegging is op 15 mei 2018 een informatiemarkt gehouden waarbij het bestemmingsplan en de MER zijn toegelicht en vragen zijn beantwoord.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan en over het MER Zeeburgereiland naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam. Belanghebbenden konden tevens bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam een zienswijze naar voren brengen over het bij het bestemmingsplan behorende ontwerpbesluit hogere waarden.

In deze nota worden de zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan na een korte samenvatting inhoudelijk beantwoord. Deze nota, met de daarbij behorende bijlagen, maakt integraal onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over het bestemmingsplan.

De zienswijzen die zijn ontvangen over het MER worden apart beantwoord in de Nota beantwoording Zienswijzen en wijzigingen MER Zeeburgereiland. Die nota maakt eveneens integraal onderdeel uit van het raadsbesluit inzake het bestemmingsplan.

Als zienswijzen gegrond zijn en tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan leiden, dan is dat in de beantwoording van de zienswijze vermeld.

De wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan worden beschreven in een aparte Nota van Wijzigingen behorende bij de raadsvoordracht tot (gewijzigde) vaststelling van het bestemmingsplan.

Ontvangen zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ontvangen over het ontwerpbestemmingsplan:

	adressant	adres	ontvangstdatum
A			29 mei 2018
B	Fietzersbond, afdeling Amsterdam	W.G. Plein 84	26 mei 2018
C			28 mei 2018
D			28 mei 2018
E			31 mei 2018
F			31 mei 2018
G	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord	Postbus 2232 3500 GE Utrecht	1 juni 2018
H	Rohe Advocaten namens diverse bewoners Oostelijk Havengebied	Herengracht 514	31 mei 2018
I	Stichting Een Open Stad	Anna Blamansingel 226	1 juni 2018
J	Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad	Sloterkade 21	1 juni 2018
K			31 mei 2018
L	Stichting Monumenten Amsterdam Noord	Buiksloterdijk 234	30 mei 2018
M	VvE Sporenburg XIX	P.E. Tegelbergplein 8	30 mei 2018

N	Stichting Cuypersgenootschap	1 ^e Jacob van Campenstraat 14-3a	31 mei 2018
O	Vereniging Schellingwoude Behouden	Schellingwouderdijk 372 a	31 mei 2018
P	Pro West	Jan Tooropstraat 6	30 mei 2018

Ontvankelijkheid

Overeenkomstig artikel 3.8 Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan door eenieder naar voren kunnen worden gebracht. Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 19 april 2018. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De termijn liep tot en met 31 mei 2018.

Indieners van zienswijzen die geen handtekening bevatten zijn in de gelegenheid gesteld om een ondertekende versie te sturen.

Indieners van zienswijzen die buiten de termijn zijn ontvangen, zijn in de gelegenheid gesteld om aan te tonen dat de zienswijze tijdig ter post is bezorgd, dan wel – bij het ontbreken van een poststempel of envelop -tijdig bij de gemeente is afgegeven.

Een indiener die een zienswijze per email had ingediend, is in de gelegenheid gesteld de zienswijze alsnog per post te sturen.

De conclusie - na deze geboden herstellmogelijkheid - luidt dat alle zienswijzen in behandeling kunnen worden genomen.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

De zienswijzen zijn samengevat weergegeven. Dit betekent niet dat onderdelen van de zienswijzen, die eventueel niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in hun geheel en in onderlinge samenhang beoordeeld. De zienswijzen zijn als bijlage bij deze nota gevoegd.

A.

1. De huidige bewoners van de Sluisbuurt vinden het een opportunistisch plan met een, letterlijk, torenhoge ambitie en zijn hier dan ook op tegen. De ontsluiting van de Sluisbuurt, in combinatie met de weg naar en van IJburg, de ring A10 en de Schellingwouderbrug, veroorzaakt nu al vaak een verkeersopstopping bij het kruispunt Zuiderzeeweg/Piet Heintunnel. De Sluisbuurt is een doodlopende driehoek op het Zeeburgereiland, met straks één toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer. Eén kruispunt voor de ontsluiting van alle auto's, pakketdiensten, toeleveringsverkeer, motoren, scooters etc. Daar komen nog talloze fietsende bewoners bij. Tel daarbij vervolgens de bezoekers van de winkels (de Sluisbuurt krijgt een centrumfunctie voor alle delen van het Zeeburgereiland), de geplande hogeschool en met circa 8000 leerlingen, het doorgaande fietsverkeer van en naar landelijk Noord en IJburg bij op, en het verkeersinfarct wordt 'dodelijk'.

Het verkeersnet binnen de ring van Amsterdam is niet berekend op zo'n grote toename van verkeer dat veroorzaakt wordt door een megalomane woonbuurt, en het lijkt indieners onmogelijk om het verkeersnet in deze buurt hiervoor geschikt te maken. Buiten het gemotoriseerde verkeersinfarct om, kan het openbaar vervoer deze vele aantallen extra personen niet aan. De beoogde fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en het oostelijk havengebied heeft grote weerstand van de bewoners,

omdat het een zeer zware druk legt op de leefbaarheid en verkeerssituatie in het oostelijk havengebied én de Sluisbuurt.

Reactie

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Sluisbuurt is verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (zie bijlagen bij het bestemmingsplan). Hierbij is gekeken naar de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van de Sluisbuurt met woningen en voorzieningen, en het effect op de capaciteit van de wegvakken en de afwikkeling van het verkeer op kruispunten. Inzichtelijk is gemaakt hoe de doorstroming van het verkeer op het Zeeburgereiland, met de komst van de Sluisbuurt, in 2028 verloopt.

Zoals in hoofdstuk 5.1 van de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven, luidt de conclusie uit het onderzoek dat maatregelen voor het autoverkeer nodig zijn; een tweede ontsluiting van de Sluisbuurt op de Zuiderzeeweg, het aanpassen van de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan door het toevoegen van een rechtsafvak op de Zuiderzeeweg (zuidzijde) en een linksafvak op de IJburglaan (oostzijde), het ruimte geven aan de bus vanaf de Amsterdamsebrug naar Noord door de halteliggering op de Zuiderzeeweg aan te passen, en het aanpassen van de route voor autoverkeer van de Sportheldenbuurt naar IJburg/A10 (via de Marie Baronlaan). Met het uitvoeren van deze maatregelen is uitsluitend in de spitsperiodes nog sprake van een gemiddeld reistijdverlies voor automobilisten van maximaal 11 seconden ten opzichte van de situatie zoals die zou zijn zonder ontwikkeling van de Sluisbuurt. Dit verlies is aanvaardbaar. Daarbij komt dat het inmiddels vastgestelde Mobiliteitsplan (Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg; Integrale aanpak van de bereikbaarheid - 2018 tot 2038), voorziet in verdergaande maatregelen voor de autobereikbaarheid – en de andere vervoersmodaliteiten. Met de maatregelen uit het Mobiliteitsplan realiseren we een robuust vervoerssysteem, toekomstbestendig waarbij bereikbaarheid met de auto, OV en fiets geborgd is. Het voorbereiden van de uitvoering van de genoemde concrete inframaatregelen voor de auto ten behoeve van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is reeds ter hand genomen.

De beschouwde (auto)verkeersgeneratie in het verkeersonderzoek voor het bestemmingsplan van de Sluisbuurt is worst case. Het hanteren van een lage parkeernorm in de Sluisbuurt - zoals door de raad in het kader van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt besloten -, heeft een positief effect op het verminderen van het autoverkeer door de ontwikkeling van de Sluisbuurt. In de regels van het bestemmingsplan is de parkeernorm vertaald door het vastleggen van het maximum aantal parkeerplaatsen in het plangebied. Hiermee wordt aangesloten bij de stedelijke ambitie om een duurzame en actieve manier van verplaatsen te stimuleren.

Ook het toepassen van toekomstgerichte concepten als Smart mobility en Mobility as a service (MAAS) zal een positief effect hebben op het verminderen van het de verkeersgeneratie (en het autobezit) en de spreiding over de dag. In de planuitwerking wordt het toepassen van deze concepten uitgewerkt en toegepast. Deze concepten zijn er vooral op gericht om auto's/bestuurders en infrastructuur goed met elkaar laten communiceren en op een betere uitwisseling van informatie over de verschillende beschikbare mobiliteitsmodaliteiten. Het bestemmingsplan staat de invoering van dergelijke toepassingen niet in de weg.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt dat met het eerdere besluit van het GVB (vervoerplan 2018) tot intensivering van de frequentie en het rijden met langere tramstellen, in combinatie met het verbeteren van de in- en uitstapmogelijkheid op de perrons, de capaciteit van het OV voldoende is om de reizigersvraag in 2028 te kunnen faciliteren. In de ochtend- én avondspits rijden reeds 15 trams (lijn 26) per uur en vanaf december 2019 rijdt GVB met gekoppelde trams. Daarnaast voorziet het plan voor de Sluisbuurt in een extra halte voor de bus op de Zuiderzeeweg dichtbij de Schellingwouderbrug. Verder gaande maatregelen in relatie tot de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland, zoals een extra HOV-verbinding met de Indische buurt, zijn in onderzoek (Mobiliteitsplan).

Ten aanzien van het fietsverkeer geldt dat het bestaande fietsnetwerk de vraag uit de Sluisbuurt kan verwerken. Het zal daarbij drukker worden op de bestaande routes, maar daardoor niet onaanvaardbaar. Dit laat onverlet dat gezocht wordt naar mogelijkheden voor een fijnmaziger fietsnetwerk - zoals is vastgelegd in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam -, en het verder optimaliseren van verbindingen en naar mogelijkheden voor verbetering van de afwikkeling van fietsverkeer op kruisingen. Zoals bekend is, wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de vervoerswaarde voor de fiets verder te verhogen met een extra verbinding naar het Oostelijk Havengebied. Dit onderzoek wordt ook ondersteund in het coalitieakkoord (Een nieuwe lente, een nieuw geluid, mei 2018), het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 en in het genoemde Mobiliteitsplan.

Ten aanzien van de Hogeschool InHolland wordt opgemerkt dat het aantal studenten op een werkdag naar verwachting 1.500 – 1.800 bedraagt, in tegenstelling tot het aantal dat indiener noemt. De studenten zullen niet allemaal tegelijkertijd aanwezig zijn. Met InHolland worden gesprekken gevoerd om de vervoersvraag zo goed mogelijk over de dag te spreiden, zodat drukte in de spits zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Waar nodig zullen dergelijke afspraken worden vastgelegd. Deze aanpak past binnen de gemeentelijke mobiliteitsambities.

Tenslotte wordt opgemerkt dat Rijk en regio het eens zijn over de start van het gebiedsprogramma MRA (Metropool Regio Amsterdam). Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven, is voor de MRA in het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Rail en Transport waarin het Rijk overlegt met de regio) van 15 maart 2018 – waar de Sluisbuurt expliciet in wordt genoemd - onder andere afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld ook zwaar inzetten op het maken van afspraken over spitsmijden en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid). Hierbij worden alle vervoersmodaliteiten betrokken. Specifiek is afgesproken om de op- en afritten van de A10-S114 aan te pakken en om meer trams te laten rijden naar IJburg en de Sluisbuurt. Net als het gemeentelijk beleid is ook het kabinetsbeleid erop gericht om mobiliteitsopgaven in samenhang te zien. Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld met de laatste stand van zaken van de afspraken uit het BO MIRT.

2. In het Ontwerp Bestemmingsplan is o.a. figuur 9.4 Impressie groen- en watervoorzieningen Sluisbuurt (Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt, 2017), en 5.3 EVZ 'Westoever', Randvoorwaarden EVZ punt 6 recreatief gebruik, niet conform de afspraken. Daarin wordt een verkeerde impressie gegeven. In gesprekken tussen de bewoners en de gemeente is afgesproken dat er in de groene zone achter de dijkhuizen geen wandel en of andere paden of wegen gerealiseerd worden. Ook is toegezegd dat de zone tussen de tuinen en het water, tot aan de huidige remming, niet openbaar toegankelijk wordt. Het bestemmingsplan moet hierop worden aangepast.

Reactie

Wij nemen aan dat de afbeelding in paragraaf 2.3.6 van de toelichting van het bestemmingsplan wordt bedoeld. Hoewel deze indicatief is, is het juist dat aan indieners is toegezegd dat er geen openbaar(wandel/fiets) pad wordt aangelegd aan de achterzijde van de bestaande dijkwoningen. In overleg met de bewoners van de bestaande dijkwoningen wordt een ontwerp opgesteld voor de openbare gronden rondom hun woningen. Dit overleg is inmiddels opgestart.

Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door op de verbeelding van het bestemmingsplan een aanduiding op te nemen waar de aanleg van nieuwe wandelpaden zijn uitgesloten. Deze zone zal wel bereikbaar moeten blijven voor beheer, onderhoud en bij calamiteiten. Dit gebruik zal toegelaten blijven.

Aan artikel 14 lid 5 wordt toegevoegd:

'(...) Aanleg van nieuwe paden anders dan ten behoeve van het beheer, onderhoud of calamiteiten ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - 2' is niet toegestaan.'

3. De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Zuider IJdijk zijn van groot belang. De Zuider IJdijk is onderdeel van de Stelling van Amsterdam en maakt deel uit van het waternetwerk dat wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal en de Oranjesluizen. Bij de sluizen zijn nog de oude sluiswachtershuisjes aanwezig. Als het maaiveld van de Sluisbuurt verhoogd wordt, zoals in de plannen wordt voorgesteld, gaat de authenticiteit van deze dijk volledig verloren. Bovendien is de dijk een onderdeel van de voormalige Zuiderzee en een Grand Randonnee. Deze waarden gaan weg en daarmee een stuk van de historie van Amsterdam als havenstad en de verbinding van de stad met het achterland.

Reactie

De Stelling van Amsterdam is aangewezen als Unesco Werelderfgoed. Onderdelen ervan hebben de status van Provinciaal en/of gemeentelijk monument gekregen. De Zuider IJdijk heeft geen formele monumentenstatus. Wel is het profiel van de dijk aan de westzijde van de Sluisbuurt cultuurhistorisch van waarde, zoals ook blijkt uit de cultuurhistorische verkenning die is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Het dijklichaam is in de verkenning aangegeven als van stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis; zij getuigt van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland.

De geschiedenis van het Zeeburgereiland laat zien dat de dijken en het eiland daartussen in elke periode van de stadsontwikkeling een andere functie in de stad kregen, waarmee hun inrichting steeds veranderde. Met de keuze voor de Sluisbuurt als woonlocatie verandert de functie van het eiland weer en daarmee de eisen aan hoogte en inrichting van het maaiveld. Daarnaast wordt de westelijke dijk als kering afgewaardeerd en verliest functie van de primaire waterkering.

In het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt is ervoor gekozen om het maaiveld tot achter de dijk aan de westzijde op te hogen. Hierdoor wordt de beschikbare grond maximaal benut en opent de Sluisbuurt zich maximaal naar het IJ en het sluizencomplex toe. Dit is positief voor de woonkwaliteit van de nieuwe bebouwing. De mate van ophoging (circa 2 meter) wordt mede bepaald door het uitgangspunt om een zo goed mogelijk waterdoorlatende laag te creëren met het oog op de doelstelling van rainproof. Daarbij komt dat een (hogere) dijk vanuit waterveiligheid – in verband met de afwaardering van de dijk aan de westzijde – niet langer noodzakelijk is. Evenwel is ook niet voor verdere verlaging van het dijklichaam gekozen, maar de dijk te zien als een landschappelijk element en als anker voor de ruimtelijke ontwikkeling doordat ze nadrukkelijk de verbinding vormt tussen de buurten (een groene openbare kruisingsvrije route rondom het eiland). De dijk wordt zo veel mogelijk vrijgehouden van autoverkeer, en de aanwezigheid wordt benadrukt door het plaatsen van bomenrijen en het behouden en realiseren van wandelroutes. Ook wordt de mogelijkheid bekeken om plaatselijk de oude basaltbescherming te behouden.

Hiermee is een afweging gemaakt tussen de beoogde ontwikkeling en de cultuurhistorische waarde van het dijklichaam. Deze afweging wordt – samen met een beschrijving van de waarde van de (buiten)dijk - aan de toelichting van het bestemmingsplan worden toegevoegd.

Het profiel aan de buitenzijde van de dijk blijft met de beoogde natuurlijke herinrichting herkenbaar. Om hier een expliciete belangenafweging te creëren bij het uitwerken van de inrichting van deze (ecologische) buitendijkse zone aan de westzijde van de Sluisbuurt, wordt aan de westzijde van het dijklichaam mede naar aanleiding van de zienswijze, een dubbelbestemming 'Waarde-cultuurhistorie' aan de regels van het bestemmingsplan toegevoegd. Met deze dubbelbestemming wordt het bestaande buitendijks profiel beschermd.

De route over de dijk blijft intact en wordt verbeterd en heeft dan ook geen negatief effect op het netwerk van langeafstandswandelpaden door Europa.

Aan artikel 25 wordt een dubbelbestemming toegevoegd;

Waarde – Cultuurhistorie

25.1 Bestemmingsomschrijving

a. De voor 'Waarde - Cultuurhistorie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, herstel en versterking van de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden.

25.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

a. Op en onder de in lid 25.1 genoemde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:

1. de verandering van het tracé en/of profiel van het dijklichaam van de Zuider IJdijk

b. Een omgevingsvergunning als bedoeld in 25.2.a is niet vereist voor de volgende werken en werkzaamheden:

1. die het normale onderhoud betreffen;

2. die het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen in bestaande tracés betreffen;

3. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, danwel krachtens een verleende vergunning uitgevoerd mogen worden.

c. De omgevingsvergunning kan worden geweigerd indien door de werken of werkzaamheden de cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden onevenredig worden geschaad.

4. Artikel 18 (Water -1) in het Ontwerp Bestemmingsplan Sluisbuurt is niet conform het beleid Woonboten en oevergebruik binnen Oost dat op 27 dec 2017 door B&W is verlengd voor onbepaalde tijd. Hierin is bepaald dat in het Buiten IJ bij vervanging een woonschip is toegestaan van 30.00 x 6.00 x 3.50 met over 40% van de maximale lengte een hoogte van 5 meter. Dus in het Ontwerp Bestemmingsplan Sluisbuurt moeten de maten worden opgenomen die in de beleidsregels zijn vastgelegd.

Reactie

In het gemeentelijk beleid (beleidsnotitie woonboten en oevergebruik) is voor de zone Buiten IJ inderdaad aangegeven dat de maximale afmeting van een woonschip 30x6x3,5 meter bedraagt met een extra mogelijkheid tot een hoogte van 5 meter onder voorwaarden. Indien een afwijkende maatvoering aanwezig is, dan geldt die afwijkende maat als maximum. Bij vervanging van een woonschip dient aan de standaard maximale afmetingen te worden voldaan. De maatvoering uit het beleid is ten onrechte niet in de regels opgenomen. Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door het alsnog opnemen van deze maatvoeringen in de regels (artikel 18) zodat wordt aangesloten op het geldende beleid. De regeling van de maatvoering wordt ook in de toelichting bij het geldende gemeentelijk beleid opgenomen.

Artikel 18.2.3 wordt aangepast;

18.2.3 Omvang woonschip

Ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water-3' en 'specifieke vorm van water -4' gelden voor het woonschip de volgende regels:

1. de maximale lengte mag 30 m¹ bedragen;
2. de maximale breedte mag 6 m¹ bedragen;
3. de maximale hoogte mag 3,5 m¹ bedragen, waarbij over maximaal 40% van de lengte van de woonboot een hoogte van maximaal 5m¹ is toegestaan.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 18 wordt aangepast en er wordt een nieuw artikel 25 toegevoegd. Ook de toelichting wordt aangepast.

B. Fietzersbond, afdeling Amsterdam

1. Op blz. 14 van de toelichting van het bestemmingsplan staat dat mogelijke fietsverbindingen geen deel uitmaken van het bestemmingsplan. De Fietzersbond vindt dat in een plan dat zo nadrukkelijk uitgaat van beperking van autogebruik en -bezit (parkeernorm 0,3) wel gewaarborgd moet worden dat fietsverbindingen van goede kwaliteit vanaf het begin van de bewoning aanwezig zijn. De Hogeschool Holland wil al in 2021 haar nieuwe vestiging in de Sluisbuurt openen. Dat betekent al direct veel fietsverkeer.

Op dit moment is dat duidelijk niet het geval: de enige verbinding met het Centrum en de meeste andere stadsdelen loopt op dit moment via de Amsterdamse brug. Daar zijn de fietspaden nu al te smal. Bromfietzers en voetgangers maken ook nog gebruik van de brug. De Fietzersbond deelt de mening van de gemeente dat fietsverbinding op dit moment verkeerskundig niet persé nodig is, niet.

De Fietzersbond is geschrokken van het ontbreken van vorderingen in het onderzoeken van de varianten voor de fietsverbinding. De fietsverbindingen worden nu een sluitpost, terwijl alle andere planonderdelen al worden uitgewerkt en uitgevoerd. Het gevaar dreigt dat optimale oplossingen straks vanwege de planuitvoering niet meer mogelijk zijn. De Fietzersbond dringt aan op een gelijkwaardige uitwerking van het fietsverkeer in het bestemmingsplan.

Indiener vindt dat alle nog te onderzoeken varianten met een kaartje in de toelichting moeten worden opgenomen. Nu staan op blz. 15 alleen kaartjes van de eerder onderzochte varianten.

Onder verwijzing naar het coalitieakkoord verontrust het de Fietzersbond ook dat er kennelijk vanuit gegaan wordt dat de brug variant vanuit de Sluisbuurt wordt gekozen, terwijl het onderzoek naar de door de gemeenteraad toegevoegde varianten nog moet beginnen.

Reactie

Met de ontwikkeling van de Sluisbuurt neemt het aantal fietsbewegingen ook buiten de Sluisbuurt geleidelijk toe. Het fietsverkeer zal zich buiten de Sluisbuurt verspreiden over verschillende routes. Het fietsverkeer dat door de Sluisbuurt wordt gegenereerd maakt gebruik van de bestaande routes. Het bestaande fietsnetwerk kan de vraag uit de Sluisbuurt vooralsnog verwerken. Het zal daarbij drukker worden op de bestaande routes, maar daardoor niet onaanvaardbaar. Het grootste aandeel zal in de bestaande situatie gebruik maken van de Amsterdamse brug met het centrum als bestemming. De ochtend- en avondspits zijn daarbij veruit de drukste uren.

De verdere gebiedsontwikkeling in Oostflank, de ambities om een hoogstedelijk autoluw woonmilieu te maken, meer mensen op de fiets te krijgen en een 'bewegende' stad te worden, maken verdere investeren in goede fietsverbindingen evenwel noodzakelijk. Het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en

IJburg (2018) geeft inzicht in maatregelen. Met deze maatregelen wordt een aantal knelpunten aangepakt.

Naast het toevoegen van een aanvullende fietsverbinding zijn er ook aan (de route via) de Amsterdamse brug verbeteringen mogelijk waardoor een toename van het fietsverkeer kan worden gefaciliteerd. De fietspaden op de Amsterdamse brug zijn relatief smal en er is geen hoogteverschil met het voetpad. Ook rijden scooters op het fietspad. Gedacht kan worden aan het verbeteren van de veiligheid voor voetgangers door het realiseren van een hoogteverschil, het vergroten van de beschikbare ruimte voor fietsers en/of voetgangers door mogelijk een smallere berm tussen fietspad en autorijbaan en/of het bevestigen van de leuning aan de buitenkant van het viaduct of het eventueel omleiden van voetgangers via de Zuider IJdijk aan de oostzijde en de Flevoparkweg aan de westzijde. Ook kan gedacht worden aan het verplaatsen van voetgangers naar de oostzijde van de brug om fietsers in de spits meer ruimte te geven. In het kader van SNOR (scooters op de rijbaan) zijn maatregelen in onderzoek om voor eind 2019 ook hier de brommer en de snorfiets op de rijbaan te laten rijden. De situatie met de snorfiets op het gecombineerde smalle fiets- en voetpad is niet ideaal. De maximale snelheid voor autoverkeer op de rijbaan is nu weliswaar 50 km/uur, maar er wordt veelvuldig te hard gereden. De brommer/snorfiets kan op de rijbaan als de snelheid van het autoverkeer teruggebracht wordt. Deze maatregel leidt tot meer comfort en veiligheid voor de fietser en voetganger. Het college ziet er op toe dat tijdelijke dan wel permanente maatregelen aan de weginrichting op deze bruggen binnen een jaar worden genomen, zodat ook op deze trajecten de snorfiets naar de rijbaan kan worden verplaatst.

De voorgenomen maatregel uit het Mobiliteitsplan om een nieuwe HOV-verbinding aan te leggen naast de Amsterdamse brug biedt ook een kans om de fietsroute richting Indische buurt te optimaliseren. Voor de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland en IJburg zijn in het kader van het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland nog aanvullende fietsverbindingen en verbeteringen aan de bestaande routes voorzien. Een fietsverbinding naar het Oostelijk Handelsgebied wordt onderzocht.

Ten aanzien van de Hogeschool INHolland wordt opgemerkt dat de studenten niet allemaal tegelijkertijd aanwezig zullen zijn. Met InHolland worden gesprekken gevoerd om de vervoersvraag zo goed mogelijk over de dag te spreiden, zodat drukte in de spits zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Waar nodig zullen dergelijke afspraken worden vastgelegd.

Uit het bovenstaand kan worden geconcludeerd dat het bestaande fietsnetwerk de vraag – al dan niet met enkele maatregelen - uit de Sluisbuurt vooralsnog kan verwerken. Dit laat onverlet dat gezocht wordt naar mogelijkheden voor een fijnmaziger fietsnetwerk - zoals is vastgelegd in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam -, en het verder optimaliseren van bestaande verbindingen.

Het onderzoek naar de verbinding naar het Oostelijk Handelsgebied wordt ondersteund in het coalitieakkoord (Een nieuwe lente, een nieuw geluid, mei 2018), het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 en in het Mobiliteitsplan (Zeeburgereiland en IJburg; Integratie aanpak van de bereikbaarheid - 2018 tot 2038). De Investeringsagenda Fiets heeft als doel om 70% van de spitsverplaatsingen af te wikkelen met de fiets en het OV. Dat doel lijkt haalbaar als het lukt om knelpunten in de doorstroming op te lossen, stallingen te bouwen en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan te leggen. In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 staan de ontbrekende schakels opgenomen. Wij delen de mening van indiener daarom niet dat fietsverbindingen een sluitpost van de ontwikkeling vormen.

Het nader onderzoek van de varianten voor het verbeteren van de mogelijkheden voor de fiets door toevoegen van een route naar het centrum via het Oostelijk Havengebied, is inmiddels opgepakt. Het proces dient zorgvuldig te worden doorlopen, juist om te kunnen kiezen voor een toekomstvaste variant die ook een bijdrage levert aan de verdere ontwikkeling van de Oostflank.

De afbeelding in de toelichting van het bestemmingsplan wordt naar aanleiding van de zienswijze, aangevuld met de overige varianten die onderdeel uitmaken van het nadere onderzoek. De uitspraak

in het coalitieakkoord laat onverlet dat varianten zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen. Het geeft wel de ambitie van het college op dit punt aan, wat bevestigt dat het fietsverkeer nadrukkelijk onderdeel is van de toekomstige ontwikkelingen op Zeeburgereiland.

2. Op de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan worden fietsers nu al geconfronteerd met zeer lange wachttijden en een tekort aan opstelruimte bij de verkeerslichten. Dat zal alleen maar erger worden. Hiervoor moet op tijd een goede ongelijkvloerse oplossing uitgewerkt worden, zodat daarmee in de planvorming rekening gehouden kan worden. Het gaat zowel om het ongelijkvloers kruisen van de IJburglaan/tunnelmond Piet Heintunnel als de Zuiderzeeweg.

Reactie

Tezamen met de verbetering van de Amsterdamse brug is de keuze voor een variant van een verbeterde fietsverbinding onderwerp van een vervolgstudie zoals ook besloten bij vaststelling van het Investeringsbesluit Sluisbuurt. Dit vervolgonderzoek betreft de varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamse brug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten. In het kader van het opstellen van het Mobiliteitsplan is een ongelijkvloerse kruising IJburglaan-Zuiderzeeweg onderzocht en als mogelijke (auto)maatregel benoemd maar vooralsnog ontbreekt daarvoor de noodzaak. Deze maatregel komt in beeld als uit monitoring blijkt dat er een knelpunt (voor de auto) gaat ontstaan.

3. Om de wijken beter met elkaar te verbinden, ligt een onderdoorgang onder de brugopgang van de Zuiderzeeweg in het verlengde van de John Blankensteestraat voor de hand. Omdat nog steeds rekening wordt gehouden met de fietsbrugvariant vanaf de Sluisbuurt over het Amsterdam-Rijnkanaal, moet zo'n onderdoorgang zeker worden opgenomen, zodat deze voor de bewoners van de Sportheldenbuurt veel sneller en veiliger bereikbaar wordt. Ook voor fietsers vanuit Steigereiland en IJburg is deze route een aantrekkelijke optie zolang er geen ongelijkvloerse kruising is van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg.

Reactie

Om met de fiets of te voet vanuit de Sportheldenbuurt in de Sluisbuurt te komen is – naast de routes parallel aan de autoinfrastructuur – de bestaande route langs het water via de Zuider IJdijk onder de Schellingwouderbrug (kruisingvrij) mogelijk. Hiermee is er op dit moment geen noodzaak voor een ongelijkvloerse kruising in het verlengde van de John Blankensteestraat. Evenwel kan de door indiener gedane suggestie samen met de Fietzersbond verder worden onderzocht.

4. Autoverkeer op de Hoogstraat moet worden geweerd. Om te voorkomen dat het meeste autoverkeer wordt afgewikkeld via de centrale as, is een knip voor autoverkeer nodig in het midden van de Hoogstraat. Het autoverkeer kan volgens het Verkeerscirculatieplan op blz. 30 van de toelichting zonder problemen via de overige straten worden afgewikkeld. Het noordelijke deel van de Sluisbuurt kan dan per auto via de parallelweg van de Zuiderzeeweg bereikt worden.

Op blz. 29 van de Toelichting staat: "Dit kan gestimuleerd worden met drempels". Indiener vindt vinden dat deze zin vervangen moet worden door: "Dit moet afgedwongen worden met fietsvriendelijke verkeersdrempels".

Reactie

Volgens de circulatieberekening is de Hoogstraat nodig voor de afwikkeling van het verkeer, en om de aantallen zoveel mogelijk te verdelen over de straten zal er geen knip aangebracht worden in de Hoogstraat. Bovendien zal voor de bevoorrading van de voorzieningen in de Hoogstraat dit de meest logische route zijn. Het leggen van een knip in de Hoogstraat zou onnodig veel bestemmingsverkeer voor de Hoogstraat door de overige straten genereren.

De zin op pagina 29 van de toelichting wordt naar aanleiding van de zienswijze vervangen door de zin 'dit wordt afgedwongen met verkeersdrempels', waarbij vervolgens ook wordt toegevoegd dat: 'de Hoogstraat zal volgens de regels van Duurzaam Veilig ingericht worden'.

5. Het geplande aantal van 28.500 fietsparkeerplaatsen in de Sluisbuurt lijkt wel voldoende. Een punt van zorg is wel of er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn bij de tramhalte van lijn 26, want grote delen van de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt liggen op grotere afstand dan 500 meter van de halte, zodat de fiets in het voor- en natransport een zeer gewenste optie is.

Reactie

Het beschikbaar zijn van voldoende fietsparkeerplaatsen nabij de tramhaltes is van groot belang. Uiteraard zal er bij de genoemde halte gekeken worden welk aantal fietsparkeervoorzieningen noodzakelijk is. Ruimtelijk gezien is dit inpasbaar, en hier wordt rekening mee gehouden in de planuitwerking. Het bestemmingsplan vormt hiervoor geen belemmering.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De toelichting wordt wel aangepast.

C.

1. Door de hoge dichtheid draagt de wijk bij aan een duurzame stedelijke ontwikkeling, draagvlak voor uiteenlopende buurtvoorzieningen en levendige plinten (dus de gewenste functiemenging) en tevens draagvlak voor goed openbaar vervoer. Diversiteit is een wens van velen, zeker ook de jongere generaties (maar uiteraard ook de wat ouderen, zoals een vijftiger). Op deze plek een unieke kans en ook het juiste moment om dit concept mogelijk te maken. Dankzij de diverse en oplopende bouwhoogten ontstaat een transparante bebouwingsstructuur met fraaie zichtlijnen en een fantastisch uitzicht voor verreweg de meeste bewoners. Indiener vindt het eigenlijk onacceptabel en lijnrecht tegen het duurzaam ruimtelijk beleid (Ladder van duurzame verstedelijking) in, hoe de Unesco Nimby bezwaarmakers grootstedelijke ontwikkelingen nodeloos tegenwerken.

Het juist goed afgewogen en ontworpen plan voor de Sluisbuurt voegt een uniek stukje stad toe in de huidige tijd en op een fantastische plek in het oostelijke IJ-gebied. Dit op ruime afstand van het Unesco erfgoed. Toon meer lef, verrijk Amsterdam met nieuw grootstedelijk erfgoed van deze eeuw en niet steeds weer met fantasieloze of onnodige compromissen. Amsterdam is van iedereen en niet het privilege van een goed gesettelde minderheid. Die nieuwe stedelijke sferen kunnen heel goed samengaan met oude verworvenheden in Amsterdam. Duurzame groei betekent dus niet louter meer van hetzelfde doen.

Het advies van indiener aan de raad is om alsnog het stedenbouwkundig plan voor de Sluisbuurt consequent te volgen en het aftoppen ongedaan te maken, zodat de hoogste torens alsnog 143 meter hoog mogen worden. Het was bovendien geenszins de bedoeling om 6 torens exact 143 meter hoog te realiseren, maar ook enkele torens tussen 100 en 130 meter hoog te maken gemengd met middelhoogbouw en stedelijke laagbouw (plinten langs straten van 4 tot 8 bouwlagen). Zo krijg je dat bijzondere, hoogstedelijke woon- en werkmilieu, waar je velen blij mee maakt. Geen water bij de wijn dus en dan heb je er voor die zes hoogste torens weer zo'n 5 tot 7 verdiepingen per toren bij met hoogtes variërend van 100 tot 143 meter. Afhankelijk van de grootte van de appartementen levert dat meteen zo'n 150 tot 250 extra appartementen op. Dat heeft prioriteit!

Reactie

De zienswijze ondersteunt in hoofdlijnen het bestemmingsplan. Het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (SP) vormt de basis van het bestemmingsplan voor de Sluisbuurt. Bij vaststelling van het SP is naar aanleiding van de inspraak en de brede discussie over hoogbouw door de gemeenteraad reeds besloten om af te zien van de eerder in het concept stedenbouwkundig plan opgenomen grootste bouwhoogte van 143 meter. Aanleiding hiervoor was de mogelijke

zichtbaarheid van deze hoogbouw vanuit de binnenstad en de daarmee potentiële visuele aantasting van het werelderfgoed.

Met de nu opgenomen bouwhoogten en woningaantal wordt nog steeds een uniek stuk Amsterdam toegevoegd met een eigen karakter en een belangrijke bijdrage geleverd aan de woningbehoefte.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

D.

1. Indiener merkt op dat het bestemmingsplan een inlands water aangeeft met een multifunctionele bestemming (bestemming Wa-2 met aanduiding sba-1 en bouwhoogte van 10 meter). Dit duidt op een landhoofd voor een brugfunctie welke zinloos is daar er geen vergelijkbare situatie aan de andere zijde is opgenomen in het bestemmingsplan aldaar.

Echter staat er tegenover dat de gemeente water creëert op een locatie dat volledig omgeven is met water en waar de behoefte aan water dan ook minimaal is. Er is behoefte aan woningen en/of openbaar groen. De kosten van een dergelijke waterplek zijn aanzienlijk en dienen dan ook verantwoord te worden.

Indiener is van mening en dat is ook het bezwaar, dat een gemeente, een bestemmingsplan maakt daarin duidelijk moet worden aangegeven wat de intentie van het plan is en niet een situatie moet creëren waarin later allerlei invullingen aan gegeven kan worden. Maak dan geen bestemmingsplan.

Reactie

In de bestemming Water-2 is een mogelijkheid opgenomen om een gebouw aan het waterbassin te realiseren. De locatie van dit gebouw is aangegeven met de specifieke bouwaanduiding -1. Daarnaast zijn ook andere bouwwerken (geen gebouwen zijnde) mogelijk binnen de bestemming Water -2 (palen, masten, constructies etc). Het gaat hier niet specifiek om een landhoofd voor een brug. Het bestemmingsplan maakt een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal juridisch planologisch niet mogelijk, en zoals indiener ook constateert is een brug ook niet mogelijk binnen de regels van het aangrenzende bestemmingsplan 'Borneo, Sporenburg, Rietlanden'. Om aan de zienswijze tegemoet te komen is ter verduidelijking van de intentie van het bestemmingsplan, artikel 18 aangepast (zie de reactie op zienswijze H) waarin is verduidelijkt dat het bestemmingsplan Sluisbuurt niet voorziet in het mogelijk maken van een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Dit laat overigens onverlet dat op dit moment verschillende mogelijkheden voor het toevoegen van een verbinding voor het langzaam verkeer richting het Oostelijk Havengebied in studie zijn.

Ten aanzien van de wens om een waterbassin op deze plaats te realiseren wordt opgemerkt dat met de komst van een woonwijk er een groot deel van het maaiveld verhard wordt. Het water absorberend vermogen van het maaiveld daalt hiermee. Het is in deze situatie voor een goede waterhuishouding in de Sluisbuurt van belang dat er voldoende oppervlaktewater gecreëerd wordt dat als waterberging kan dienen. De interne waterstructuur inclusief het beoogde waterbassin voorzien hierin.

Daarnaast is het water rondom de Sluisbuurt niet beschikbaar voor waterrecreatie vanuit de buurt. RWS heeft recreatieve boot- en zwembewegingen vanuit de Sluisbuurt in het Amsterdam-Rijnkanaal, maar ook aan de kant van de sluizen, uit veiligheidsoverwegingen ten strengste verboden. Ook nu is er al sprake van een zwemverbod. Dit omliggende water zal dus alleen visueel bijdragen aan de beleving van de Sluisbuurt. Om waterrecreatie toch mogelijk te maken, is het idee om – onder andere – binnen de Sluisbuurt, een waterbassin aan te brengen waar in gezwommen en gevaren kan worden. Bij dit bassin zou een paviljoen met horeca kunnen komen. Tenslotte draagt de aanwezigheid van water en groen in een woongebied in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van het woon- en leefklimaat in de Sluisbuurt.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 18 wordt aangepast.

E.

1. Indieners constateren dat de meeste directbetrokkenen pas in begin 2018 over de planvorming informatie ontvingen. Er is nu bij hen een stijgende belangstelling, die, mede door bezorgdheid over de overlast door bouwactiviteiten, de slechte luchtkwaliteit veroorzaakt door het doorgaand autoverkeer en het plan van de gemeente om een afvalpunt op ons eiland te plaatsen, een kritische ondertoon heeft.

Reactie

De planvorming voor Zeeburgereiland is zeker niet nieuw. De ontwikkeling van het Zeeburgereiland heeft -sinds het Ontwikkelingsplan Zeeburgereiland (2005) en de milieueffectrapportage (2008) die destijds is opgesteld - met name de afgelopen jaren uitgebreid in de belangstelling gestaan. Niet alleen in verschillende visies (Structuurvisie, Koers 2025) en bijvoorbeeld de aankondiging van de milieueffectrapportage (MER Zeeburgereiland), maar ook in verschillende stadsdebatten, informatiebijeenkomsten in het kader van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt, meet-ups en nieuwsberichten vanaf 2016, stond de planvorming centraal en was deze informatie openbaar toegankelijk.

Het besluit van het college van B en W tot verplaatsing van het afvalpunt Cruquiusweg naar de Bedrijvenstrook op Zeeburgereiland maakt geen onderdeel uit van het nu voorliggende bestemmingsplan.

2. Het Centrum is het dichtst bewoond, maar als de plannen door zouden gaan, zou de Sluisbuurt een dichtheid krijgen van ruim het dubbele. Het zou dus een overvol gebied worden met letterlijk en figuurlijk veel botsende mensen, een slechte luchtkwaliteit en te veel lawaai.

De parkeernorm die de gemeente in de Sluisbuurt wenst in te voeren is wellicht voor de stad als geheel wenselijk, maar een parkeernorm van 0,2 of 0,3 per woning staat op gespannen voet met de voorgestane bevolkingssamenstelling. Daar hebben de indieners, de bewoners in de Sportheldenbuurt recente ervaring mee. Alleen de aanstaande huurders in de sociale sector accepteren een dergelijke norm. De anderen zoeken veelal elders een woning. Wordt de Sluisbuurt dan alleen een buurt voor hen die in de sociale sector mogen wonen? En blijft de rest van de bouwgrond braak liggen?

De conclusie van indieners is: wil men een goed functionerende Sluisbuurt scheppen, dan zal het aantal te bouwen woningen minstens gehalveerd moeten worden en het percentage woningen met een huur beneden de 710 euro per maand drastisch moeten stijgen. Daaraan is trouwens in Amsterdam wellicht wel de meeste behoefte. En wie een eigen parkeerplek niet kan missen kan beter buiten Amsterdam naar een woning gaan zoeken.

Er zijn nieuwe twijfels of hoge slanke torens wel financieel haalbaar zijn. De te hoge dichtheid, het parkeerplaatsenbeleid, het niet optimale openbaar vervoer enz. zijn voor hen, die een vrijesectorwoning zoeken niet (altijd) zaken die men op de koop toe neemt. Ook de luchtkwaliteit, de veiligheid en de afstand naar het centrum, alsmede de onzekerheid of de voorzieningen van goede kwaliteit worden, zal mensen die op korte termijn een woning willen huren of kopen afschrikken. Als het stratenpatroon zoals het nu wordt gedacht ervan komt, ontstaat bovendien een wijk waar de wind en de regen meer kracht hebben dan elders in de stad en de hoge slanke torens wellicht ook nog valwinden gaan veroorzaken, niet voor iedereen een aantrekkelijke wijk. Daarnaast geldt het 'Bijna Energie Neutraal Gebruik' (BENG); dit maakt het bouwen van zulke torens 'niet meer van deze tijd'. De indieners van de zienswijze, bewoners van het Zeeburgereiland, voegen daaraan toe: ons eiland vangt veel wind. Daarom is een aaneengesloten bouw aan de rand van de wijk ook om andere redenen aan te raden.

Indieners zijn er bovendien van overtuigd, dat Amsterdam energieneutraal gaat worden en dat die slanke hoge torens daar niet aan gaan voldoen en dus niet gebouwd gaan worden. Het is technisch onmogelijk om die slanke hoge torens te bouwen op een wijze die voldoet aan de eisen die in/na 2020 bij oplevering van de woningen zullen worden gecontroleerd. Aan de eis van BENG zullen deze slanke torens, die bovendien op deze plek veel koude wind vangen, niet kunnen voldoen.

Gepleit wordt voor een maximum aantal van 2000 woningen in de Sluisbuurt. Indieners geven een schets van hoe de Sluisbuurt er uit zou kunnen zien, met woningen en voorzieningen.

Reactie

De hoogstedelijke ambitie voor de Sluisbuurt gaat gepaard met de realisatie van een hoge dichtheid in het gebied. De Sluisbuurt (200 woningen per hectare) heeft een vergelijkbare dichtheid als Westerdok (186 woningen per hectare) of het woningbouwproject ten zuiden van de Mahlerlaan, maar de Sluisbuurt is vele malen groter. De woningdichtheid in het centrum (ca. 70 woningen per hectare) is lager, maar in dit deel van de stad is de hoeveelheid niet-woonfuncties vele malen groter, met ca. 28 vestigingen van bedrijven, winkels en horeca per hectare.

De toevoeging van de woningen gaat in de Sluisbuurt nadrukkelijk samen met het borgen van de kwaliteit van de leefomgeving. De hoge dichtheid maakt het mogelijk om benodigde voorzieningen zoals scholen en winkels in de buurt zelf te realiseren, en er is ruimte om te sporten en te spelen. De integratie van hoogbouw in het stedelijk weefsel maakt bij een hoge dichtheid meer ruimte voor groen mogelijk op maaiveld (18,9% groen in de openbare ruimte), vergelijkbaar met het percentage op Java/KNSM (18,5% groen in de openbare ruimte). Dit komt ten goede aan het stadsklimaat en de biodiversiteit van de omgeving. Verwezen wordt naar de dichtheidstudie als onderdeel van het eerder vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. Naar aanleiding van de zienswijze wordt een samenvatting van de dichtheidstudie aan hoofdstuk 2 van de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Voor wat betreft het woonprogramma dat het bestemmingsplan voor de Sluisbuurt mogelijk maakt dient te worden aangesloten bij de motie van de raad vastgestelde verhouding van sociaal—middensegment—duur van 40-35-25, waarbij het middensegment bestaat uit 15% middeldure huur en 20% middeldure koop en het hoogste segment voor 12,5% uit huur en 12,5% uit koop. Een aanzienlijk deel van het programma is hiermee gericht op het sociale en middensegment. Amsterdam wil een stad zijn waarin zowel mensen met lage, midden- en hoge inkomens kunnen wonen, in alle delen van de stad. Het uitsluitend bouwen van sociale huurwoningen is daarom niet gewenst. Voor het vaststellen van een lager totaal aantal woningen voor de Sluisbuurt bestaat geen aanleiding.

Voor wat betreft het parkeren wordt opgemerkt dat met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt en het aannemen van amendement AB in september 2017 de raad heeft besloten dat er in de Sluisbuurt maximaal 240 parkeerplaatsen op straat mogen komen en maximaal 1920 in gebouwde voorzieningen. Daar waar de Nota Parkeernormen veel ruimte geeft aan ontwikkelaars om de parkeerbehoefte van hun project te bepalen heeft de raad bepaald om in de Sluisbuurt het aantal parkeerplaatsen te maximeren. Het maximale aantal parkeerplaatsen is in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd.

Alleen voor de sociale woningbouw en middensegment huur geldt dat de parkeernorm 0 mag zijn conform het gemeentelijk beleid. Voor de dure vrije sectorwoningen en middensegment koopwoningen geldt dat het aannemelijk is dat ontwikkelaars de onderkant van de bandbreedte gebruiken (0,6 pp per woning). Voor dit woonsegment bestaat dus meer ruimte voor het realiseren van parkeerplaatsen. Anders dan indiener aangeeft zien wij geen aanleiding voor het niet accepteren van deze normen door toekomstige bewoners, mits zij vooraf geïnformeerd worden over de beperkte hoeveelheid autoparkeerplaatsen in de toekomstige Sluisbuurt.

Over het karakter van de Sluisbuurt als wijk waar alle dagelijkse voorzieningen nabij zijn en vooral de nadruk ligt op verplaatsing per fiets en voet, zal ook nadrukkelijk worden gecommuniceerd bij de

ontwikkeling van de wijk. De woningbehoefte in Amsterdam is zichtbaar in alle segmenten van de woningmarkt, waarbij wordt opgemerkt dat de Sluisbuurt zich zal kenmerken door een hoge kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte; een aantrekkelijke wijk waar men graag wil wonen.

Ten aanzien van de zorg voor de luchtkwaliteit, de veiligheid, de afstand naar het centrum, de kwaliteit van de voorzieningen alsmede de zorg voor het interne leefklimaat door overlast van wind, delen wij de mening van indiener niet. Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit (zie bijlagen van het bestemmingsplan) bij ontwikkeling van de Sluisbuurt blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Voor zover met veiligheid bedoeld wordt op het aspect externe veiligheid door het transport van gevaarlijke stoffen, geldt dat de restrisico's aanvaardbaar worden geacht (verwezen wordt naar de verantwoording van het groepsrisico als onderdeel van de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan). Dit aspect is in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan Sluisbuurt uitvoerig besproken met betrokken partijen (Rijkswaterstaat, Brandweer, Omgevingsdienst).

Voor het bereiken van het centrum met de fiets is de Amsterdamsebrug beschikbaar en wordt zoals bekend onderzoek uitgevoerd naar een verdere optimalisatie van de routes voor het langzaam verkeer naar het centrum. De tijdige aanwezigheid en de kwaliteit van de voorzieningen is een aspect dat op dit moment reeds de volle aandacht heeft van de gemeente.

Voor wat betreft de wind en regen in toekomstige woongebied blijkt de zorg van indiener niet uit het uitgevoerde windonderzoek (zie HER bij de toelichting). Van een overall slecht windklimaat is in de Sluisbuurt of daarbuiten geen sprake. Daarbij komt dat op gebouwniveau en in de openbare ruimte mogelijkheden bestaan om met voorzieningen het windklimaat te optimaliseren. Daarbij kan gedacht worden aan vormgeving/ontwerp van gebouwen, realiseren van luifels bij de entree's van gebouwen, elementen in het openbaar gebied en het planten van bomen. De regels van het bestemmingsplan bevatten de mogelijkheid om op dit punt te sturen via het opleggen van nadere eisen.

Ten aanzien van de BENG opgave geldt dat vanaf 1 januari 2020 alle vergunningaanvragen voor nieuwbouw moeten voldoen aan de eisen van BENG. In de Sluisbuurt komt een veelheid aan gebouwen voor wonen, werken en maatschappelijke voorzieningen. Allemaal zullen ze aan BENG moeten voldoen. BENG stelt eisen aan de maximale energiebehoefte, maximale primair energiegebruik, en minimale percentage hernieuwbare energie.

In opdracht van het ministerie van BZK is in 2017 een studie uitgevoerd naar de invulling van de BENG-eisen voor allerlei type referentiegebouwen, zowel voor woningbouw als voor utiliteit. Deze studie ('Referentie gebouwen BENG') is te vinden op de website van de Rijksdienst voor ondernemend Nederland. Per type gebouw zijn er drie energieprestatieconcepten opgesteld die voldoen aan de voorlopige BENG eisen. Onderscheid is gemaakt in een concept met (blijvende) inzet van gas, een all-electric concept met warmtepompen en een concept met externe warmtelevering (zonder bijdrage aan de hernieuwbare energie). Bij het samenstellen van de concepten is gezocht naar pakketten die voldoen aan de voorgenomen BENG eisen. Hierbij is niet gezocht naar het financieel/economisch meest voordelige pakket. In de praktijk zijn hier nog optimalisatieslagen te maken. De ontwikkelde concepten illustreren op welke manieren eventueel aan de BENG eisen voldaan kan worden.

De studie maakt duidelijk dat het mogelijk is om voor elk gebouwtype aan BENG te voldoen. Immers, als er bijvoorbeeld te weinig dak- en geveloppervlak is om pv panelen (eis 3- aandeel hernieuwbare energie) te plaatsen, kan ook de schil van een gebouw zodanig gemaakt worden dat het energiegebruik (eis 1- energiebehoefte) daalt. Zelfs met aardgas is het mogelijk om aan BENG te voldoen.

De (onderzoeks)vraag is nog welke maatregelen het meest kosten effectief zijn. In 2018/2019 wordt in opdracht van het ministerie getoetst of de eisen op een kosten optimaal niveau liggen. De

verwachting is dat de eisen voor het grootste deel van de gebouwen goed financieel haalbaar zijn in 2020. Gestapelde bouw hoger dan vijf verdiepingen, studio's en winkels krijgen hierbij speciale aandacht. Dit is voor de Sluisbuurt een zeer relevante nadere studie, aangezien er een veelheid aan gebouwtypologieën gerealiseerd zal worden, waaronder ook gebouwen met studio's, winkels en gebouwen die hoger zijn dan 5 bouwlagen. De uitkomsten worden betrokken bij de verdere planuitwerking van de Sluisbuurt, maar staat de uitvoerbaarheid niet in de weg. Overigens wordt de Sluisbuurt geheel gas-loos ontwikkeld.

Voor het verlagen van het maximale woningaantal of het doorvoeren van de andere suggesties van indiener zien wij gelet op het bovenstaande, geen aanleiding.

3. Het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan geeft wel de problemen weer en geeft enige oplossingen (betreffende fietsroutes), maar kiest niet. Daardoor is het ontwerp onvolledig en niet acceptabel. Benadrukt wordt dat, dat de luchtkwaliteit op ons eiland te weinig aandacht krijgt. Bij warm weer is er op ons eiland Code rood!

Voorgesteld wordt om de Zuiderzeeweg af te waarderen (of indien nodig: vraag dat aan de instanties die daarover gaan). Maak er een (nu er drie tunnels voor autoverkeer onder het IJ liggen) route van voor langzaam verkeer van en geef de ov-verbinding (bus 37) een speciale regeling. Zo'n regeling zou er dan ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten komen. Dus: geef de fietsers en de andere langzame verkeersdeelnemers (mits niet te veel decibellen producerend) een autorijbaan extra en laat de bus net als de tram in smalle straten in Amsterdam, bij haltes een stuk rijbaan reserveren.

Reactie

Het fietsverkeer dat door de Sluisbuurt wordt gegenereerd maakt gebruik van de bestaande routes. Het bestaande fietsnetwerk kan de vraag uit de Sluisbuurt vooralsnog verwerken. De verdere gebiedsontwikkeling in Oostflank, de ambities om een hoogstedelijk autoluw woonmilieu te maken, meer mensen op de fiets te krijgen en een 'bewegende' stad te worden, maken verdere investeren in goede fietsverbindingen evenwel noodzakelijk. Het Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg (2018) geeft inzicht in maatregelen. Met deze maatregelen wordt een aantal knelpunten aangepakt. Tezamen met de verbetering van de Amsterdamse brug is de keuze voor een variant van een verbeterde fietsverbinding onderwerp van een vervolgstudie zoals ook besloten bij vaststelling van het Investeringsbesluit Sluisbuurt. Dit vervolgonderzoek betreft de varianten: fietsbrug naar Sporenburg (hoge en lage variant), de opwaardering van de Amsterdamsebrug voor fietsers, fietstunnel naar Sporenburg en een fietsbrugvariant Cruquius-Borneo, of een combinatie van deze varianten. De keuze voor de beste variant moet nog gemaakt worden. Aan verdere verbetering van het fietsnetwerk wordt dus gewerkt.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat vanuit wettelijke regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit de luchtkwaliteit gemonitord wordt met een model. Dit model, NSL-monitoring van het RIVM, heeft afgelopen jaren aangetoond een behoorlijk goede indicatie te zijn van de daadwerkelijke situatie. Uit de monitoringtool blijkt dat de luchtkwaliteit op Zeeburgereiland onder de wettelijke norm ligt. De gemodelleerde luchtkwaliteit voor Zeeburgereiland is te vinden op www.nsl-monitor.nl/viewer. De oostelijke ingang van de Piet Heintunnel kent een jaarconcentratie NO₂ van 36,8 µg/m³. Dit is in de omgeving de hoogste waarde maar nog steeds flink onder de wettelijke grenswaarde van 40. De term code rood die indiener gebruikt lijkt betrekking te hebben op een code die door het RIVM wordt gebruikt ingeval van smog. Bij mooi weer geldt er soms een smogalarm voor het hele land - dus ook voor Zeeburg. Dit wordt in sommige media code rood genoemd. Smogalarm wordt op basis van Europese regelgeving door het RIVM uitgevaardigd. Smog ontstaat bij ophoping van luchtvervuiling op zonnige dagen met weinig wind.

Overigens heeft de luchtkwaliteit in Oost de aandacht van de GGD vanwege de relatie met de gezondheid, en ligt er ook een verzoek van de GGD om het aantal meetpunten in Oost te vergroten.

Uit het in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt uitgevoerde onderzoek (zie bijlage bij het bestemmingsplan Sluisbuurt) blijkt dat – zoals hierboven reeds aangegeven - ook met deze ontwikkeling in de toekomst aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Voor het doorvoeren van de suggesties van de indiener op het punt van de infrastructuur bestaat geen aanleiding nu de gekozen oplossingen functioneren en vanuit goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zijn.

4. Conclusie van de indieners: Er zijn juridische bezwaren:

De voorgestelde bouw van de hoge slanke woontorens kan niet worden uitgevoerd, omdat er inmiddels beleid is vastgesteld dat daarmee in strijd is. Het is technisch onmogelijk om die slanke hoge torens te bouwen op een wijze die voldoet aan de eisen die in/na 2020 bij oplevering van de woningen zullen worden gecontroleerd. Aan de eis van BENG zullen deze slanke torens, die bovendien op deze plek veel koude wind vangen, niet kunnen voldoen.

De paragraaf over de eventuele extra fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied is niet compleet. Een bestemmingsplan waarin de te verwachten stroom fietsers geen duidelijke route krijgt ingetekend, voldoet niet aan de eisen.

Een ander aspect is de te hoge woningdichtheid en de daardoor te verwachten drukte. Het Stedenbouwkundig Plan is eenzijdig gebaseerd op hoge woontorens. Maar ook al zouden die wel gebouwd kunnen worden, zou een studie over woondichtheid niet gemist kunnen worden. Nu wij ervanuit mogen gaan dat de Sluisbuurt meer een gewone stadswijk wordt, denken wij dat een woningdichtheid van 2.000 wel ongeveer het maximum is, vooral ook, omdat er geen echt park o.i.d in de nabijheid is. De bescheiden groene strook rond een deel van de Sluisbuurt is bovendien niet geschikt voor intensieve recreatie. Immers dat 'groen' is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Kortom: wij verzoeken u om voor de Sluisbuurt een nieuw stedenbouwkundig plan te maken en het nu ter visie gelegde ontwerp bestemmingsplan in te trekken.

Reactie

Voor wat betreft de fietsverbinding naar het Oostelijk Havengebied, BENG en woningdichtheid wordt kortheidshalve verwezen naar de reactie hierboven. De toelichting van het bestemmingsplan wordt mede naar aanleiding van de zienswijze aangevuld met een afbeelding van de OV bereikbaarheid.

Ten aanzien van het groen wordt opgemerkt dat in het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt ruim 90.000m² (openbaar) groen is opgenomen. Recreëren kan al inhouden, genieten van het uitzicht, kijken naar natuur. In deze zin is al het groen te gebruiken om te recreëren. Het betreden van het groen is mogelijk in de gehele Noordoever, in het Sluispark (noordzijde) en in de plantsoenen die verspreid over de buurt liggen. Alleen het westelijk gelegen buitendijkse groen langs het Amsterdam-Rijnkanaal maakt onderdeel uit van de NNN. Hier zal naar oplossingen gezocht worden om gebruik en ecologie te combineren, zonder dat het recreatieve aspect de natuurontwikkeling benadeelt. Een manier waarop dit - mede gezien de motie daarover die bij vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan is ingediend -, mogelijk is te verwezenlijken is, is door het aanbrengen van een zogenaamde 'boardwalk' een vlonder die zich boven de natuurlaag bevindt, maar wel het recreëren in deze zone mogelijk maakt. Wij zien geen aanleiding om voor de Sluisbuurt een nieuw stedenbouwkundig Plan te maken.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De toelichting wordt wel aangepast.

F.

1. Verzocht wordt om natuurinclusief bouwen op te nemen in de bouwenveloppen, zodat ontwikkelende partijen hun duurzaamheidstaken niet verzuimen; maak voorzieningen zoals broedplaatsen voor de gierzwaluw, huismus en spreeuw, en het realiseren van groene gevels en daken concreet. Daarnaast wordt verzocht om maatregelen in de ecologische verbindingszone in de vorm van een steilwand voor overzwaluwen en om ook iets te betekenen voor de boerenzwaluw en de huiszwaluw.

Tenslotte verzoekt indiener om stil te staan bij het effect van hoogbouw (en materiaalgebruik) op vogels: veel vogels worden het slachtoffer van hoogbouw.

Reactie

Natuurinclusief bouwen heeft nadrukkelijk de aandacht bij het uitwerken van de plannen voor de Sluisbuurt. Recent is het Amsterdamse handboek 'Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën' verschenen. In dit handboek zijn voorstellen uitwerkt van groene daken, groene gevels, neststenen etc. (Dit handboek is voor iedereen gratis te downloaden via de gemeentelijke website. De toelichting van het bestemmingsplan (hoofdstuk 2.3) wordt aangevuld door naar dit Handboek te verwijzen.

Op dit moment wordt er gewerkt aan een voorstel om het handboek ter behandeling aan de gemeenteraad voor te leggen. Vooruitlopend op dit voorstel wordt in de Sluisbuurt al veel aandacht gegeven aan het natuurinclusief bouwen, zowel bij het opstellen van de bouwenveloppen voor ontwikkelende partijen (daarin is het verplicht op/aan/in het gebouw hoogwaardig groen toe te passen), als bij de inrichting van de openbare ruimte, waarvoor een inrichtingsplan in voorbereiding is.

Het voorstel voor een oeverzwaluwwand als onderdeel van de ecologische verbindingszone nemen wij graag mee in de uitwerking van de groeninrichting. Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen een dergelijke uitwerking.

Sommige vogels zoals visdief, scholekster, zwarte roodstaart, witte kwikstaart, zien daken, afhankelijk van de hoogte, dakbekleding (grinddak, groen dak) en nabijheid voedselgebieden als een biotoop en een kans om te broeden. Sommige vogels zoals de slechtvalk zijn zelfs afhankelijk van hoogbouw. Over het algemeen wil een slechtvalk pas tot broeden komen als het gebouw 80 meter of hoger is.

Om te voorkomen dat vogels niet tegen hoge gebouwen vliegen, is contrast een belangrijk ontwerpuitsgangspunt voor het ontwerp van hoogbouw. In het beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt staat onder andere voor de torens als uitgangspunt genoemd; 'reflectie beperken door materiaalgebruik, verbreking van de volumes en kleurgebruik'.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De toelichting wordt wel aangevuld.

G. Rijkswaterstaat

1. Rijkswaterstaat is blij te vernemen dat de gemeente Amsterdam begrip heeft voor mogelijke effecten van de hoogbouw op het radarbeeld van het scheepvaartverkeer en bereid is voor de verdere planuitwerking een nulmeting te (laten) uitvoeren en het effect op het walradarsysteem te (laten) monitoren. Rijkswaterstaat heeft vertrouwen in het gezamenlijke ambtelijke proces dat momenteel plaatsvindt.

Voor de veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op de rijksvaarwegen is het beheersen van recreatieverkeer een belangrijk aspect. Er wordt in het MER geen aandacht geschonken aan mogelijke conflicten tussen scheepvaart en recreatievaartuigen en/of illegale zwemmers. Rijkswaterstaat is van mening dat het zeer waarschijnlijk is, dat het recreatieverkeer en

het aantal zwemmers zal toenemen als gevolg van de grootschalige woningbouw op het Zeeburgereiland. In de laatste schriftelijke correspondentie heeft gemeente Amsterdam aangegeven dat er verbodsborden kunnen worden geplaatst. Rijkswaterstaat ziet graag dat dit ook daadwerkelijk gebeurt.

De Schellingwouderbrug staat in de Rijkswaterstaatprogrammering 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. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat het bestemmingsplan geen belemmering is voor de vervanging- en renovatieopgave van de Schellingwouderbrug. Zowel bij de bestemming Water als Groen zijn waterstaatkundige voorzieningen mogelijk. Rijkswaterstaat stelt het op prijs dat de gemeente Amsterdam ook de nautische voorzieningen hieraan heeft toegevoegd.

Reactie

Het is juist dat over het monitoren van de werking van radar en marifoon afspraken met Rijkswaterstaat zijn gemaakt. In gezamenlijk overleg worden deze afspraken nader uitgewerkt. Op dit moment wordt de data verzameld om de nulmeting uit te voeren.

In het kader van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is inderdaad reeds toegezegd dat er aan de kade borden zullen worden geplaatst om een ieder te attenderen op het zwemverbod.

Van de renovatieplannen van de Schellingwouderbrug hebben wij kennisgenomen. De gemeente blijft hierover met RWS in overleg. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een passage opgenomen dat vervanging en renovatie voor de Schellingwoudebrug gepland staan, dat de ruimtelijke implicaties hiervan nog niet bekend zijn en dat indien nodig een aparte juridisch planologische procedure wordt doorlopen. Wij wijzen nog op de cultuurhistorische verkenning, die onderdeel is van de bijlagen van het bestemmingsplan. Hierin is de aanlanding van (onder andere) de aanlanding van de Schellingwouderbrug als cultuurhistorisch waardevol genoemd. Dit heeft ertoe geleid dat een beschermende regeling aan de regels van het bestemmingsplan is toegevoegd. Hiermee wordt ingeval van (gedeeltelijke) sloop een afwegingsmoment voor de cultuurhistorische waarden ingebouwd.

2. Het bouwvlak van de bestemming Bedrijf bij de Oranjesluizen eindigt direct ten zuiden van het huidige kantoor/servicegebouw. Zoals eerder vermeld, werkt Rijkswaterstaat aan de voorbereiding van een Corridorcentrale bij de Oranjesluizen. Deze centrale zal mogelijk meer oppervlakte beslaan dan het huidige aanwezige gebouw. Het ruimtebeslag, het programma noch de ruimtelijke impact lijkt op dit moment voldoende duidelijk om planologisch te bestemmen. Echter de gemeente heeft nog geen toezegging gedaan over de maximale hoogte van 30 meter. Om deze reden heeft RWS zorg dat de nieuwe stedelijke context, de nieuwe hoofdgroenstructuur en de ecologische functie een belemmering kan zijn voor de verdere ontwikkeling van de Corridorcentrale. Rijkswaterstaat gaat ervanuit dat in gezamenlijk overleg een planologische oplossing gevonden wordt voor de Corridorcentrale.

Sinds 1961 is de locatie aan de Zuider IJdijk in gebruik als overslagterrein door verschillende bedrijven. In het nieuwe bestemmingsplan hebben deze gronden de bestemming 'Groen'. De ligging van deze kade inclusief de mogelijkheden van op- en overslag op deze locatie zien wij graag behouden, niet alleen in de bouwfase van Sluisbuurt. Het behouden van (de ligging van) deze kade inclusief de op- en overslagmogelijkheden is noodzakelijk om het tekort aan ligplaatsen in regio Amsterdam op te vangen, een streven dat terugkomt in het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer in het MIRT-overzicht 2018. Tevens veroorzaakt de overgang van het huidige gebruik naar een bestemming "Groen" een waardevermindering van Rijkswaterstaatgrond.

Reactie

Er is met RWS een afspraak gemaakt om in overleg te treden als het initiatief voor een corridorcentrale concreet genoeg is. Om het initiatief mogelijk te maken wordt te zijner tijd een separate procedure doorlopen. Het ruimtebeslag, het programma noch de ruimtelijke impact is op dit moment voldoende duidelijk om planologisch te bestemmen. Wij werken graag samen met Rijkswaterstaat aan de uitwerking van dit initiatief, met de intentie om van deze locatie een metropolitane plek te maken. Een zorgvuldige inpassing is noodzakelijk gelet op de nieuwe stedelijke context (parkachtige omgeving), de aanwezigheid van de hoofdgroenstructuur en NNN aan de westzijde, en de ecologische functie van het groen aan de noordzijde. Net als in de rest van de Sluisbuurt is een maximale basishoogte van 20 meter het vertrekpunt. Hogere bebouwing is niet op voorhand ondenkbaar (tot maximaal 30 meter). De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld door het initiatief te vermelden als mogelijke toekomstige ontwikkeling.

Voor wat betreft de loswal is het de wens van RWS om een wachtplaats voor binnenvaartschepen te creëren aan het Buiten IJ. Deze wens komt voort uit de eisen voor maximale vaartijden voor de binnenvaart en om schippers te faciliteren om met de auto van het schip op de kade te kunnen komen.

Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door op de verbeelding in de bestemming Groen ter plaatse van het sluizencomplex/Buiten IJ, een zoekgebied met functieaanduiding op te nemen die het overplaatsen van een auto op de kade alsmede een pad mogelijk maakt. Een wachtplaats zelf is als nautische voorziening, reeds toelaatbaar binnen de bestemmingen Water-1 en Groen. De gemeente treedt te zijner tijd graag in overleg met RWS over de inpassing van een pad in de beoogde parkachtige omgeving.

Aan artikel 14.1 wordt onder p toegevoegd;

'p. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen-3' tevens voor een voorziening behorende bij een wachtplaats die er op gericht is voor schippers om de kade te bereiken en weg te rijden'.

Over de grondwaarde van het perceel treden wij graag met Rijkswaterstaat in overleg. De huidige situering van loswal en overslaglocatie, in combinatie met de aansluiting op de openbare weg is zodanig dat Rijkswaterstaat, Domeinen en de gemeente in het verleden overlegd hebben over het gezamenlijk, in combinatie, verhuren van de eigen kadastrale (deel)percelen aan één derde partij. De verhuring van slechts het kavel van Rijkswaterstaat, of van slechts het kavel van de gemeente, was (en is) in de huidige feitelijke situatie niet realistisch. De gemeente heeft vervolgens in haar huurcontract bepaald, dat wanneer de huurovereenkomst tussen de gemeente en de huurder eindigt, de huurder verplicht is ook zijn/haar huurovereenkomst met Rijkswaterstaat (gelijktijdig of direct erna) te beëindigen. Beide opzeggingen hebben inmiddels plaatsgevonden. Het is de intentie van de gemeente om (een deel van) het terrein en de loswal ten behoeve van de realisering van de Sluisbuurt te blijven gebruiken als bouwplaats/aanvoer van bouw materiaal. Hierover vindt overleg plaats tussen de gemeente en RWS.

3. Ten aanzien van het aspect verkeer en vervoer wil Rijkswaterstaat wellicht ten overvloede benadrukken dat de woningbouw en de maatregelen van het planoverstijgende mobiliteitsplan niet tot een verslechtering van de doorstroming op de A10-Noord, ter hoogte van S114, mogen leiden. Hierbij dient extra aandacht te zijn voor de intensivering van de tramlijnen die de oostelijke afrit van de S114 snijden en (mogelijk) tot een terugslag van het autoverkeer leiden op de A10 en knooppunt Watergraafsmeer.

In de plantoelichting zijn bestaande en toekomstige fietsverbindingen weergegeven. Eén van deze verbindingen loopt, zowel in de bestaande als in de toekomstige situatie, over de Oranjesluizen, welke volledig in eigendom en beheer is bij Rijkswaterstaat. 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 situatie te heroverwegen. Rijkswaterstaat gaat graag met de gemeente Amsterdam in gesprek over het nemen van maatregelen om een toename van het langzaam verkeer op de Oranjesluizen te voorkomen.

Reactie

RWS en gemeente zijn in goed overleg over benodigde aanpassingen aan de op/afrit van de A10 bij de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland. RWS is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan en blijft betrokken bij de uitwerking daarvan. RWS en de gemeente Amsterdam zijn inmiddels een gezamenlijk proces begonnen om te komen tot een gezamenlijk gedragen beeld van de toekomstige situatie op de A10 en de op/afritten. Er wordt samen gekeken naar korte- en lange termijnoplossingen en de mogelijkheden richting BO-MIRT. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven, is voor de MRA in het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Rail en Transport) van 15 maart 2018 – waar de Sluisbuurt expliciet in wordt genoemd - onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld ook zwaar inzetten op het maken van afspraken over spitsmijden en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid). Hierbij worden alle vervoersmodaliteiten betrokken. Ook het kabinetsbeleid is er op gericht om mobiliteitsopgaven in samenhang te zien. De doorstroming op de A10-Noord is dus onderwerp van aandacht.

Ten aanzien van de fietsroute over het sluizencomplex wordt opgemerkt dat - zoals aangegeven in de Nota van Vooroverleg - het gezien de lange wachttijden voor de sluizen niet de verwachting is dat het om heel veel extra voetgangers of fietsers zal gaan. Daarbij komt dat het stedenbouwkundig plan hoofdroutes op andere plekken aangeeft, bijvoorbeeld ter hoogte van de Schellingwouderbrug. Bij het opstellen van een inrichtingsplan voor het park aan de noordzijde van de Sluisbuurt zal het gebruik van de route over het sluizencomplex ook niet expliciet worden bevorderd. Vanuit het oogpunt van recreatief verkeer hecht de gemeente er aan dat de verbinding in stand blijft. Het gebruik levert een positieve bijdrage aan de beleving van dit belangrijk monument. De veiligheid op het sluizencomplex staat uiteraard voorop. Voorgesteld wordt om het gebruik van deze route te monitoren. De gemeente houdt over dit onderwerp graag contact met RWS.

4. Ten aanzien van het bunkerschip ter hoogte van de Sluisbuurt merkt Rijkswaterstaat op dat in het bestemmingsplan de juiste externe veiligheidsafstanden dienen te worden gehanteerd voor locaties waar schepen bunkeren. Op dit moment loopt er nog een onderzoek of de afstanden in het ontwerpbestemmingsplan voldoen. Bij het verstrijken van de zienswijzetermijn zijn deze nog niet helemaal zeker. RWS zal de juiste afstanden op korte termijn, maar ruim voor het opstellen van het definitieve bestemmingsplan ambtelijk met de gemeente afstemmen.

Reactie

Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van deze zienswijze nadere informatie verschaft. De conclusie luidt dat voor het bunkeren door een kegelschip het ADN artikel 7.1.5.4 niet van toepassing is, waardoor er op grond van de ADN ook geen ontheffing verleend hoeft te worden voor het bunkeren van een kegelschip en daarbij behorende minimale afstanden tot aaneengesloten woonbebouwing. Vanuit goede ruimtelijke ordening zijn de effecten bij een calamiteit wel beschouwd (zie bijlage bij de toelichting). Zoals ook in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven zijn voor het gebruik van een bunkerschip regels en voorschriften van toepassing die toezien op de risico's en effecten voor de omgeving ten gevolge van deze inrichting. Die regels en voorschriften zijn gesteld in het Activiteitenbesluit. Aan de in het besluit genoemde afstandsnorm wordt voldaan. De toelichting wordt aangepast naar aanleiding van de nadere informatie van Rijkswaterstaat.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 14 en de verbeelding wordt aangepast. Ook de toelichting wordt aangepast.

H. Rohe advocaten, namens bewoners Oostelijk Havengebied

1. Deze zienswijze is gericht tegen het ontwerp bestemmingsplan voor zover daarin de realisatie van een (fiets)brug wordt mogelijk gemaakt. Meer in het bijzonder kunnen cliënten zich niet verenigen met de bestemmingen: 'Verkeer -2', 'Specifieke bouwaanduiding -1', 'Water — 2', 'Specifieke bouwaanduiding —2', 'Maatvoering 10 m', 'Bouwvlak', 'Enkelbestemming Groen', 'Dubbelbestemming Waarde — Ecologie', 'Water -1'.

Het aanlandingspunt van de eventuele fietsbrug (variant 2) is in het hart van de Sluisbuurt gepland. Het bestemmingsplan zoals nu ter inzage ligt, laat een (fiets)brug daar toe. Cliënten menen dat de planonderdelen die deze (fietsbrug) mogelijk maken, in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en lichten dat aan de hand van de volgende gronden toe een de hand van een 8-tal gronden.

Cliënten stellen voorop dat vanuit verkeerskundig oogpunt de noodzaak voor een fietsverbinding, welke variant dan ook, ontbreekt. Dit wordt ondersteund door de tekst in het MER en ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt op de fietsbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal die in studie is, ingegaan en wordt expliciet aangegeven dat deze verbinding geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Sluisbuurt. De regels maken een dergelijke voorziening ook niet mogelijk. Daarbij komt dat het aangrenzende bestemmingsplan 'Borneo Sporenburg Rietlanden' een brug over het kanaal ook niet mogelijk maakt. Om te verduidelijken dat het bestemmingsplan niet voorziet in een brug wordt artikel 18 lid 1 aangepast, waarbij onder andere aansluiting wordt gezocht bij de inhoud van de waterbestemming van het recent vastgestelde bestemmingsplan Borneo, Sporenburg en Rietlanden 2017. Het aangepaste artikel 18 lid 1 luidt;

- a. water;
 - b. waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden;
 - c. natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen;
 - d. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water-1' tevens voor een bunkerschip met bijbehorende wachtplaats;
 - e. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water-2' tevens voor een bijboot' ten dienste van een 'bunkerschip';
 - f. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - 3', tevens voor een ligplaats voor een woonschip met behorende afmeer- en toegangsvoorzieningen, al dan niet met aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven toegestaan;
 - g. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - 4', tevens voor een ligplaats voor een woonschip met behorende afmeer- en toegangsvoorzieningen, al dan niet met aan-huis-verbonden beroepen en -bedrijven toegestaan;
 - h. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding 'steiger' tevens een aanlegsteiger ten behoeve van een bunkerschip, respectievelijk een woonschip;
 - i. radarposten en voorzieningen ten behoeve van waterverkeers(be)geleiding;
 - j. ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' is een tunnel voor (spoor)verkeer toegestaan;
- en de daarbij behorende:
- k. voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden;
 - l. kunstwerken geen bruggen zijnde.

Ook artikel 16.1 wordt aangepast. Bestaande bruggen worden voorzien van een aanduiding 'brug'. Dit laat overigens onverlet dat er een studie in uitvoering is om de verwerking van het toekomstige aantal fietsers van een naar de Oostflank, te accommoderen. Een van de varianten die daarbij in beeld is, is een fietsbrug tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied.

2. Alternatieven; Het onderzoek naar de varianten voor de fietsverbinding is nog niet afgerond. Belangrijk daarbij is dat de ruimtelijke effecten van de verschillende varianten nog niet zijn onderzocht. De uitkomsten zijn nog niet bekend. Dat betekent dat tot de uiteindelijke keuze voor een van de varianten in het separate proces is gemaakt, de ruimtelijke onderbouwing voor een fietsverbinding, ongeacht welke variant, ontbreekt.

Reactie

Deze constatering is juist en strookt met hetgeen hierover in de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is opgenomen.

3. Schending van vertrouwensbeginsel; Ondanks de teksten in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan maakt het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt zoals dat nu ter inzage ligt, wel degelijk de oorspronkelijke voorkeursvariant van de gemeente mogelijk voor een fietsverbinding van het Oostelijk Havengebied naar de Sluisbuurt. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de brug is daarmee ten onrechte bij voorbaat al verondersteld. Terwijl een afdoende verkeersdeskundigonderzoek nog niet voorhanden is en een besluit nog niet is genomen. Wat betreft de andere nog te onderzoeken varianten zoals een veerpont (variant 3) of fietstunnel (variant 4) kent het bestemmingsplan deze mogelijkheden niet. Terwijl al deze varianten nog nader onderzocht moeten worden. Cliënten kunnen zich niet aan de indruk onttrekken dat zij - onder hen ook leden van de klankbordgroep - met een kluitje het riet in zijn gestuurd. Dit bestemmingsplan maakt het doorlopen van een dergelijke separate planologische geheel overbodig. Het ontwerp bestemmingsplan maakt de fietsbrug namelijk juridisch planologisch mogelijk.

Nu — zonder dat dit volwaardig onderzoek en overleg met de Klankbordgroep heeft plaatsgevonden - in het onderhavige ontwerpplan ineens wel in een brug(aanlanding) wordt voorzien komt het cliënten niet geloofwaardig voor dat er nog objectief onderzoek naar de noodzaak van de brug zal worden gedaan. Dit vertrouwen ontbreekt te meer nu in strijd met de gemaakte afspraken met en gedane toezeggingen aan de klankbordgroep, op 15 mei 2018 een onvolkomen mobiliteitsplan, het mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg, integrale aanpak van de bereikbaarheid 2018-2038, door het demissionair college van B&W, zonder dit op de publieke agenda te zetten, is vastgesteld. Deze handelwijze en dit plan getuigen hiermee in meerdere opzichten van vooringenomenheid en van een onvolkomen belangenafweging.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie onder punt 1. Daarbij wordt opgemerkt dat maatregelen in het kader van het Mobiliteitsplan altijd per project worden uitgewerkt met het bieden van inspraak. Waar nodig wordt ook een aparte juridisch-planologische procedures doorlopen.

4. Natuur; Met betrekking tot natuur nabij de fietsbrug wordt in paragraaf 17.2.8 geconcludeerd: Rondom de aanlandingsplekken van de fietsbrug zijn geen natuurwaarden bekend. De fietsverbinding leidt niet tot sloop of andere vormen van verstoring. Effecten op natuur zijn dan ook niet te verwachten. Cliënten menen dat deze conclusies uit het rapport onmogelijk stand kunnen houden en verwijzen naar hetgeen elders in het rapport in hoofdstuk 12 over Natuur en het onderliggende ecologisch onderzoek wordt opgemerkt. Hieruit volgt dat de gronden wel degelijk onderdeel uitmaken van de verbindingzone dan wel dat rekening gehouden moet worden met de daar aanwezige soorten en dat derhalve specifieke maatregelen genomen moeten worden om negatieve effecten op de daar aanwezige soort uit te kunnen sluiten. Cliënten zijn van mening dat de conclusies uit hoofdstuk 17 van het MER de planregels moeten worden aangepast.

Voor de westoever gelden op grond van paragraaf 12.2.2. wel degelijk voorwaarden voor het gebruik van de verbindingzone. Maar ook specifiek met betrekking tot verstoring zoals genoemd 17.2.8 noemt het MER op pagina 137 'zonder deze maatregel worden de effecten op de ecologische verbindingzone als enigszins negatief beoordeeld.'

Uit het MER paragraaf 12.3.3 volgt dat de oevers van het IJ deel uit maken van het foerageergebied van de meervleermuis en dat meervleermuizen verlicht water mijden. Het MER schrijft voor dat rekening gehouden moet worden met mogelijke lichtverstoring. Voorts verwijzen cliënten naar het ecologisch onderzoek dat als bijlage bij dit bestemmingsplan ter inzage is gelegd.

Indiener meent dan ook dat de ecologische waarden rondom de westoever zich verzetten tegen een brug zoals die mogelijk is op grond van planregels. De planregels, waaronder de bestemming 'Water-2', stellen onvoldoende specifieke gebruiksregels ter bescherming van de nabij gelegen ecologische waarden.

Indiener is van mening dat nu een dergelijke bepaling ten onrechte niet in de regels onder artikel 19 is opgenomen, de ecologische waarden zich tegen de fietsbrug in de planregels verzetten. Cliënten verwijzen daarbij naar Paragraaf 12.3.2, p. 137 van het MER.

Een bescherming voor de ecologie zoals opgenomen in artikel 17.4.1, gelet op de uitkomsten het ecologisch onderzoek, ook zou moeten gelden voor de 'Water-2' bestemming.

Onderdeel van dit plan is het verleggen van de natuurverbindingszone. Uit de toelichting volgt dat hiertoe om toestemming is verzocht bij het bevoegd gezag, de Provincie. Onduidelijk is of deze toestemming inmiddels is verkregen.

Reactie

Allereerst wordt verwezen naar de reactie bij punt 1.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de door indiener aangehaalde tekst in paragraaf 17.2.8. over het ontbreken van natuurwaarden geldt voor de kade van het Oostelijk Havengebied waar de aanlanding van een eventuele fietsbrug is beoogd. Voor de westzijde van de Sluisbuurt geldt dat langs de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal sprake is van foerageergebied voor de meervleermuis. Het voorkomen van verstoring door verlichting is hier een aandachtspunt. Dit is terug te vinden in artikel 23 van de regels van het bestemmingsplan (dubbelbestemming Waarde-ecologie), in artikel 17 (Verkeer-2) en artikel 18 (Water-1) waarbij de beschermende bepaling zich feitelijk richt op de verkeers- en waterbestemming voorzover deze direct grenst aan de dubbelbestemming Waarde-ecologie.

Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door aan artikel 19 (Water-2) de volgende bepaling toe te voegen;

'19.5 Voorwaardelijke verplichting

Lichtmasten of vergelijkbare voorzieningen bedoeld voor verlichting of aanlichting, zijn slechts toegestaan voor zover negatieve lichtuitstraling op de gronden met de bestemming 'Waarde - Ecologie (dubbelbestemming)' wordt voorkomen.'

Overigens betekent de aanwezigheid van ecologische waarden niet dat ter plaatse geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. Wel dient bij een ruimtelijke ingreep (bijvoorbeeld een fietsbrug) onder andere het niet onmogelijk maken van het functioneren van de toekomstige NNN, en de belangen van de foerageroute in de afweging te worden betrokken.

Voor wat betreft de status van de aangepaste ligging van het NNN wordt opgemerkt dat Gedeputeerde Staten de aangepaste ligging op 28 augustus 2018 hebben vastgesteld. De toelichting wordt hierop aangevuld.

5. Nautische veiligheid verzet zich tegen de fietsbrug; Een lichtplan dient zowel op de veiligheid van de scheepsvaart als ecologie. Voorts verwijzen cliënten naar de in de Nota van Beantwoording door de 'Port of Amsterdam' en Centraal Nautisch Beheer geuite bezwaren omtrent de nautische veiligheid. Inhoudende dat de conclusies in het MER gebaseerd moeten zijn op de mogelijkheid van een

fietsbrug en derhalve de conclusie luidt dat het plan wel degelijke negatief effect heeft op de nautische veiligheid.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie bij punt 1. Nautische aspecten vormen onderdeel van de afweging van de verschillende varianten voor een fietsverbinding die in studie zijn. Met de door indiener genoemde instanties is en wordt overleg gevoerd.

6. Externe veiligheid verzet zich tegen de fietsbrug; De bestemmingen onder 'Water-1' en 'Water-2' maken de realisatie van kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw, waaronder steigers mogelijk zonder daartoe nadere voorschriften met betrekking tot de externe veiligheid te stellen. Cliënten menen dat daarmee een onaanvaardbaar risico wordt genomen ten aanzien van de externe veiligheid. Zij verwijzen naar het hetgeen hierover in het MER p. 181 staat genoemd. Het ter plaatse mogelijk maken van een brug is slechts mogelijk op basis van een voorschrift krachtens de 'Regeling vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren'. Cliënten zijn onbekend met een dergelijk voorschrift van het daartoe bevoegde gezag alsmede met de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing. Nu dit voorschrift en de daarbij behorende ruimtelijke onderbouwing ontbreekt verzet de waterregeling art. 3.2 lid 3 zich tegen een brug op deze locatie.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie bij punt 1, waarbij de redactie van artikel Water-1 is aangepast. Daarbij komt dat met kunstwerken andere voorzieningen (bv beschoeiingen) zijn bedoeld. Ook het aspect externe veiligheid is onderdeel van de te maken afwegingen voor een van de varianten voor een fietsverbinding.

7. Maatschappelijke/ economische uitvoerbaarheid; Het opnemen van de brug heeft tot veel weerstand geleid. Deze weerstand onder de bewoners tegen een fietsbrug van Sluisbuurt naar de Oostelijke Eilanden, wordt in het gehele plan niet genoemd, laat staan dat deze is meegewogen. Uit het onderzoek dat de gemeente heeft uitgevoerd in afstemming met de bewonersgroep, kwam naar voren dat een noodzaak voor de brug op deze locatie niet kan worden aangetoond. In het licht van de kosten die met de bouw van de brug gemoeid zijn, ca. 140 miljoen euro, vermeerderd met aanmerkelijke kosten voor aanpassingen van het verkeerspunt bij de verbindingsdam (kostbaar vanwege verleggen trambaan, een oplossing is nog niet bedacht) was had een paragraaf over de economische uitvoerbaarheid op zijn plaats geweest. Deze ontbreekt echter.

Reactie

Nu in de toelichting van het bestemmingsplan reeds is aangegeven dat een fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan bestaat er geen aanleiding om in de paragrafen economische en/of maatschappelijke uitvoerbaarheid in te gaan op de fietsverbinding. Tevens wordt verwezen naar de reactie bij punt 1.

8. Belangenafweging; Cliënten zijn van mening dat het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende blijkt geeft van een zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen. Het ontwerp bestemmingsplan maakt de fietsbrug mogelijk zonder daarbij inzichtelijk te maken welke belangen daarbij zijn afgewogen.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie bij punt 1.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 18 en 19 worden aangepast. Ook de toelichting wordt aangepast.

I. Stichting Een Open Stad

1. Indiener merkt op dat het perspectief van omwonenden onvoldoende is meegewogen; wie aan de overkant woont voelt zich bekeken. Een hoogte-accent in de vorm van een A'DAM Wheel o.i.d. volstaat voor velen in Noord e.o. als hoogte-accent aan hun horizon. Daarmee is de locatie bij de Oranjesluizen als bestemming en 'mental map' in één krachtige klap gegarandeerd.

De potentie van 'groen-langs-het-water' komt onvoldoende aan bod: waarom een grachten-plan intekenen als je een wandelpromenade langs de IJ-oever kunt maken en een Marina aan het Buiten-IJ, langs de oprit naar de Schellingwouderbrug - deze als buffer tegen het verkeer inleggen i.p.v. aan de westkant waar het logistiek gezien nogal in de weg ligt.

Bezien vanuit twee, drie generaties in de toekomst, vormt een hoogbouwcluster op deze plek eerder een blokkade dan een 'stepping stone' in een verstrekt stedelijk snoer richting Almere en landelijk Noord. Op wat langere termijn gewogen zijn duurzamer scenario's wenselijk waarin hoogbouw-clusters geconcentreerd blijven rond Almere en rond de Zuid-As, cq Zuidflank van Amsterdam.

Ook een opstapstelling voor een kabelbaan, een uitkijktoren of ADAM Wheel voorziet uitstekend in een nieuw silhouet dat op de kop bij de Oranjesluizen zicht biedt op water, stads- en natuurlandschap. Een conferentie-centrum Klimaat en Duurzaamheid met enige hoogte in het gebouw volstaat daarnaast als bijzondere stedelijke functie en trekker van internationale allure en als aanvullende identiteit 'landmark' als The Shard.

Kortom, met de wijsheid en verbeeldingskracht van virtuele 'hindsight' vanuit zeg 2070, is de mate en omvang van de voorgestelde hoogbouw zeker geen doorslaggevende factor, om als stad internationaal je visite-kaartje af te geven.

Een stadsmilieu zonder hoogbouw-cluster op deze plek zal - mede daarom - ook in de toekomst voldoende aantrekkelijk blijken vanwege de ligging in de nabijheid van water, stad en natuur; het een openbare ruimte kent die gevrijwaard is van werveleffecten en slagschaduwen. Het draagvlak voor en van een ongedeelde stad zal er zodoende toekomstbestendig vorm krijgen.

Indiener verwijst tenslotte naar de bijlagen waarin naast een eerder raadsadres ook copieën zijn bijgevoegd van artikelen verschenen in het Parool, de NRC en de Groene Amsterdammer, waarin Brouwer, Haffmans en Van Stigt de duurzaamheid en toekomstbestendigheid van het voorliggende concept onderuit halen.

Reactie

Het bestemmingsplan Sluisbuurt is – getuige ook de toelichting van het bestemmingsplan – een vertaling van het eerder door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt. De door indiener aangegeven suggesties leveren niet de beoogde bijdrage aan de doelen die de gemeente heeft gesteld in de Structuurvisie en de nota Koers 2020-2025. De locatie aan het (Buiten)IJ is uniek en rechtvaardigt een bijzonder stedenbouwkundig plan met een nieuw woonmilieu met veel ruimte voor kwaliteit van bebouwing en openbaar gebied.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitvoerig ingegaan op de inhoud van het stedenbouwkundig plan en de daaraan ten grondslag liggende keuzes. Het plan sluit aan bij de principes van het gemeentelijke hoogbouwbeleid, die niet alleen op de door indiener aangegeven locaties ruimte biedt voor hoogbouw. Hoogbouw wordt in het beleid aangegeven als een belangrijk middel om in het stedelijk gebied intensief grondgebruik mogelijk te maken. De zichtbaarheid vanuit verschillende gezichtspunten is in de Hoogbouweffectrapportage (HER) in beeld gebracht. De afstand tussen de eerste bebouwing van de Sluisbuurt en bestaande bebouwing in het Oostelijk Handelsgebied en Schellingwoude bedraagt circa 400 respectievelijk circa 450 meter. Overigens is de groene zone langs het Buiten IJ en IJ juist ook bedoeld voor wandelaars en fietsers.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

J. Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad

1. Twee belangrijke kenmerken van de stedenbouwkundige traditie van Amsterdam zijn dat hoogbouw in de uitbreidingsgebieden beperkt blijft tot accenten en dat de groene scheggen en landelijk Noord in tact worden gelaten in overeenstemming met het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP). In de Structuurvisie krijgt hoogbouw in perifere gebieden de ruimte en blijven de groene gebieden gerespecteerd. Wat dat betreft kan het plan voor de Sluisbuurt als een harde trendbreuk worden gekarakteriseerd. Indiener wijst op drie gronden.

Hoogbouw is niet nodig voor de benodigde hoeveelheid woningen en dichtheid

Er is echter al vele malen aangetoond dat de gewenste hoeveelheid woningen en dichtheid ook is te bereiken zonder superhoogbouw. Ook in de praktijk blijkt dat hoogbouw niet noodzakelijk is voor een stedelijk en metropolitaan karakter. De historische binnenstad van Parijs bijvoorbeeld behoort tot de stedelijke gebieden met de hoogste dichtheid en men heeft dat weten te bereiken met woonblokken met een uniforme hoogte van hooguit zes verdiepingen. Ook wordt verwezen naar Westerdok en Java eiland.

De beoogde superhoogbouw is voor Amsterdam ongekend en daarmee grensoverschrijdend. De strijdigheid met de Hoogbouwvisie van het Structuurplan (zie onze zienswijze d.d. 22 december 2016, bijlage 1) maakt deze Hoogbouwvisie tot een dode letter. Voor de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van Amsterdam betekent het plan voor Sluisbuurt zoals opgemerkt een ingrijpende trendbreuk: het einde van een tijdperk.

Reactie

Amsterdam kende in haar geschiedenis verschillende perioden van snelle groei. De stad zit nu middenin zo'n periode. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen groeit zelfs sneller dan de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) had becijferd. Amsterdam heeft de ambitie om tenminste 5.000 tot 7.000 woningen per jaar te bouwen. Nieuwe ontwikkelingsplannen moeten daar op een hedendaagse en duurzame wijze ruimte voor bieden – met eigentijdse uitdagingen als wonen en werken in de stad, verplaatsen met de fiets, klimaatneutraal bouwen – voortbouwend op de Amsterdamse traditie van diversiteit in typologieën en met samenhang op buurniveau. Diverse buurten maken samen de stad als geheel, elke buurt met locatiespecifieke kwaliteiten.

Om hoge dichtheid of grote woningaantallen te realiseren is hoogbouw inderdaad niet strikt noodzakelijk, al zijn circa 1.500 woningen geprogrammeerd boven de 40 meter wat een substantiële bijdrage levert aan het woningaantal. De matrix met verschillende varianten die is opgesteld in het kader van het Stedenbouwkundig plan en als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd biedt inzicht in de gemaakte afwegingen. Het doel van het plan voor de Sluisbuurt is echter niet alleen een hoge dichtheid te creëren maar ook de locatie te markeren. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven bouwt de hoogbouw in de Sluisbuurt voort aan het waterfront van Amsterdam, in het verlengde van stedelijke buurten in het Oostelijk Havengebied en de ontwikkeling van de noordoever van het IJ. Er ontstaat een nieuw, transparant stadssilhouet aan het IJ, passend bij de schaa sprong die de stad maakt en bij de nieuwe periode in haar ontwikkeling. De bebouwing van de Sluisbuurt, met torens als hoogteaccenten, markeert de overgang tussen buiten- en binnen-IJ bij de Oranjesluizen. Ook vormt de hoogbouw op de kop van het Zeeburgereiland het sluitstuk voor de oevers van IJ-Oost en de schakel met eilanden van IJburg.

Vanuit de groene scheggen wordt de herkenbaarheid van het stedelijk landschap aan de overzijde versterkt, terwijl de slanke torens geen massieve gevelwand creëren. Deze transparantie in het stedelijk landschap wordt verder gewaarborgd door toepassing van verjonging in de hoogte,

beperking van footprint, voldoende afstand tussen de torens en aandacht voor inpassing van architectuur van de gebouwen in een nieuw silhouet.

Daarnaast is het creëren van een bijzondere stedelijk milieu ook een doel. De ambitie voor de Sluisbuurt is om grote aantallen woningen te ontwikkelen met unieke woonkwaliteit in een hoog stedelijk woonmilieu. Een dergelijke woonomgeving, met een hoge dichtheid, stedelijke voorzieningen op loopafstand, creëert meerwaarde voor Amsterdam en bewaart open landschap eromheen. Door het programma deels verticaal op te lossen, wordt enerzijds ruimte op maaiveld bewaard voor speelplekken en groen, onderdelen van het programma De Bewegende Stad en anderzijds krijgen de woningen in de midden hoogbouw meer licht en ruimte.

Opgemerkt wordt dat de Sluisbuurt zich kenmerkt door een stedelijke 'basis' van middelhoge woningbouw aan levendige straten en hoogwaardige groene ruimten. Daar bovenop is er de hoogbouw, als integraal onderdeel van het woonmilieu, die soms hoog boven de basis uit torent, met een weids uitzicht over stad en water. Ter nuancering van het hoogbouwbeeld wordt nog opgemerkt dat het bestemmingsplan 11 torens boven de 50 meter mogelijk maakt; 3 maal hoogbouw tot 60 meter, 3 maal tot 70 meter, 1 maal 90 meter, 2 maal 100 meter, één maal 120 meter en één maal 125 meter. De potentie en rijkdom van het stedenbouwkundig concept komt voort uit de hoge dichtheid en de ruimtelijke diversiteit. Het streven is om in elk bouwcluster een breed aanbod van korrelgrootten, blokken en bouwtypologieën te bereiken. Daardoor ontstaat een gemengde wijk en een gevarieerd stedelijk beeld.

Voor de relatie met het gemeentelijk hoogbouwbeleid wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Hoogbouw leidt tot een onnodig hoge prijs per vierkante meter woonoppervlak en is ongeschikt voor grote betaalbare woningen.

De hoogbouw is te duur en daardoor alleen geschikt voor dure huur- en koopwoningen. Het is zeer de vraag of de gewenste 40-40-20 verdeling te realiseren is, aangezien de wijk is ontworpen voor een 40-20-40 verdeling vóórdat de gemeenteraad het programma aanpaste. Het aantal woningen in het middensegment is verdubbeld en het aantal koopwoningen is gehalveerd. De consequenties daarvan zijn niet te overzien, ook omdat een exploitatieplan ontbreekt. Het is dan ook geen wonder dat de projectontwikkelaars hebben aangegeven dat zij niet met het gewijzigde programma uit de voeten kunnen. Het gemeenteplan kan daarom alleen worden gerealiseerd door de dure woningen in de hoogbouw te subsidiëren, bijvoorbeeld door de grondprijs te verlagen, welke verlaging dan bovenop de verlaging van de grondprijs komt die gebruikelijk is bij sociale woningbouw.

Volgens de toelichting heeft u als gemeenteraad op 27 september 2017 een 'grondexploitatie' vastgesteld (p. 191-192), maar zult u bij de vaststelling van het bestemmingsplan expliciet besluiten dat een 'exploitatieplan' niet nodig is. De betekenis van deze nuance ontgaat ons en ook vragen we ons af of de redenering wel klopt dat het kostenverhaal 'anderszins verzekerd is' (p. 192), nu de projectontwikkelaars dreigen af te haken.

Reactie

De gemeente deelt de mening van de indiener voor wat betreft de onzekerheid over de financiële haalbaarheid van het plan niet. Bouwkosten van hoogbouw zijn inderdaad hoger per m² bvo dan voor laagbouw of middelhoogbouw. Daar tegenover staat veel intensievere gebruik van de bouwgrond en meer kwaliteit voor woningen. Zowel voor bouwkosten als voor bouwtijd geldt dat de techniek volop in ontwikkeling is. Voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt is een grondexploitatie opgesteld; deze geeft een positief saldo. Overigens herkent de gemeente zich niet in de stelling dat bij vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt het aantal woningen in het middensegment is verdubbeld en het aantal koopwoningen is gehalveerd. De gemeente herkent zich evenmin in de stelling dat projectontwikkelaars hebben aangegeven dat zij niet met het gewijzigde programma uit de voeten kunnen.

Een exploitatieplan is een plan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk plan dient te worden vastgesteld indien een bestemmingsplan een in het genoemde artikel bedoeld bouwplan mogelijk maakt en is gericht op het verzekeren van kostenverhaal indien het verhaal van kosten niet via een zogenaamde anterieure overeenkomst is geborgd. Nu de gronden waar de nieuwe (bouw)ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt volledig eigendom van de gemeente zijn, is kostenverhaal op derden niet aan de orde en kan van het vaststellen van een exploitatieplan worden afgezien.

3. HER en ICOMOS-rapport; Het plan voldoet weliswaar aan het zichtlijncriterium voor hoogbouw uit de Structuurvisie, maar heeft dankzij de grote bouwhoogten en de dichte pakking van al die hoge torens volgens ons desondanks een negatief effect op de bestaande stad en op landelijk Noord. De Unesco heeft in diverse belangrijke documenten laten weten dat hoogbouw een bedreiging vormt voor de Outstanding Universal Value (OUV) van Werelderfgoedsteden, ook wanneer deze hoogbouw buiten de bufferzone staat, maar wel een relatie aangaat met het Werelderfgoed. Er wordt gesteld dat 'de torens vanuit de historische binnenstad niet te zien zullen zijn door de bestaande bebouwing en bomen' (p. 171). Wij wagen dit te betwijfelen en wij vragen ons af waarom dat dan niet is aangetoond. Zo is het tegenwoordig mogelijk met moderne digitale 3D kaarten om van ieder punt in de stad te bepalen of op ooghoogte de hoogbouw zichtbaar is. Waarom is in de HER slechts een beperkt aantal gezichtspunten bekeken?

Wat betreft de correspondentie van Unesco merken wij op dat deze organisatie nog helemaal geen beoordeling heeft gegeven van de plannen. Er is slechts een ICOMOS-rapport overlegd. ICOMOS zegt daarin op basis van de 'kleine' afbeeldingen in de HER niet goed te kunnen beoordelen of het Werelderfgoed wordt aangetast en adviseert de Unesco om nadere informatie aan de State Party te vragen. Zo is er niet alleen een visuele HER nodig maar ook een Heritage Impact Assessment met een kwalitatieve beoordeling van de impact van de hoogbouwtorens op de OUV.

Ook wordt gevraagd het Structuurplan c.q. de Hoogbouwvisie zodanig aan te passen dat ongewenste ontwikkelingen kunnen worden voorkomen. De Unesco vroeg tenslotte om de bevindingen van ICOMOS te betrekken bij de verdere planvorming. Niets van dat alles is gebeurd. De bewering dat de Unesco zou hebben aangegeven 'vertrouwen te hebben in de afwegingen van de gemeente' wordt door de stukken niet gestaafd. De VVAB vraagt zich af of de gemeenteraad gezien deze gebrekkige informatie akkoord kan gaan met het ontwerpbestemmingsplan.

Reactie

Het plangebied van de Sluisbuurt ligt buiten de aangewezen Unesco zone en buiten de bufferzone. Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt zijn naar aanleiding van de inspraakreacties en de stedelijke discussie die hierover is gevoerd, de eerder in het concept SP opgenomen hoogste torens van 145 meter aangepast naar maximaal 125 meter hoogte. Ook is bij vaststelling van het SP Sluisbuurt de situering van de middel- en hoogbouw iets aangepast, zodat de bebouwing niet of nauwelijks zichtbaar is vanuit het UNESCO-Werelderfgoed.

Hoogte	Concept SP Sluisbuurt	SP Sluisbuurt	Bestemmingsplan
Laag (30-40 meter)	11 torens	8 torens	7 torens
Middel (40-80 meter)	11 torens	12 torens	12 torens
Hoog (meer dan 80 meter)	6 torens (tot maximaal 143 meter)	5 torens (tot maximaal 125 meter)	5 torens (tot 125 meter; (1 maal 90 meter, 2 maal 100 meter, één maal 120 meter en één maal 125 meter)

Overzicht hoogbouw per document

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is de situering en hoogte van de hoogbouw verder geoptimaliseerd. De effecten van de bebouwing die het bestemmingsplan Sluisbuurt mogelijk maakt, zijn zoals bedoeld in het gemeentelijk hoogbouwbeleid en zoals verzocht door Unesco in beeld

gebracht in de Hoogbouweffectrapportage Sluisbuurt (zie bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan). Hiertoe zijn vanuit een groot aantal representatieve locaties (17) fotomontages gemaakt. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de bebouwing van de Sluisbuurt niet of niet storend zichtbaar is vanuit de grachtengordel. Voor wat betreft de relatie met het UNESCO erfgoed baseren wij ons op de brief van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (19 september 2017, zie bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan). De brief gaat vergezeld van een 'technical review' door ICOMOS, de inhoudelijk adviseur van het werelderfgoed comité. De Rijksdienst geeft aan dat in de aangepaste plannen die aan UNESCO zijn voorgelegd op overtuigende wijze is aangetoond dat de visuele impact van de Sluisbuurt op het Werelderfgoed zeer gering is. Aandachtspunt is de vormgeving en de materiaalkeuze van de hoogbouw. De wijze waarop in het planproces over de ontwikkeling van de woningbouw in de Sluisbuurt met de uitzonderlijke universele waarden van het werelderfgoed rekening is gehouden getuigt naar de mening van de Rijksdienst van een voorbeeldige wijze van het uitoefenen van de taak om deze waarden te beschermen. Zo wordt ook gewezen op de in het kader van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt uitgevoerde HER, die naar de mening van de Rijksdienst in dit geval als een Heritage Impact Assessment kan worden beschouwd.

De HER geeft ook een beeld van de beleving van de Sluisbuurt vanuit Noord en Waterland. Het is evident dat de hoogbouw zichtbaar is. De impact wordt aanvaardbaar geacht vanuit de doelen die met de ontwikkeling van de Sluisbuurt worden nagestreefd (zie hierboven).

De door ICOMOS gevraagde aandacht voor de vormgeving en materiaalgebruik van de hoogbouw komt terug in het aangepaste Welstandskader en het Beeldkwaliteitsplan. Het ontwerp Welstandskader voor de Sluisbuurt is met ingang van 21 juni 2018 ter inzage gelegd en wordt dit najaar (2018) door de gemeenteraad vastgesteld. Het ontwerp Welstandskader gebiedstype 9C Stedelijk Waterfront bevat de uitgangspunten, waardering, beoordeling en criteria waaraan aanvragen omgevingsvergunning voor de Sluisbuurt zullen worden getoetst. Dit gebiedstype wordt toegevoegd aan het ruimtelijk systeem de IJ-landen in de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'. Daarmee kan het in de toekomst ook van toepassing worden verklaard op andere gebieden. Daarnaast heeft het college ingestemd met het welstandsniveau 'bijzonder' voor de gehele Sluisbuurt voor de duur van de transformatie. De uitgangspunten voor het Beeldkwaliteitsplan zijn reeds bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt vastgesteld.

4. Karakter landelijk noord; Ten aanzien van landelijk Noord wordt opgemerkt dat de ruimtelijke openheid nu juist wordt aangetast (verandert', p. 180) door het oprijzen van een muur van hoogbouw (zie de afbeeldingen). Uit respect voor het landschap verbiedt de Structuurvisie die hoogbouw daar dan ook. De vergelijking met enkele masten (p. 180) gaat volledig mank: Sluisbuurt manifesteert zich nadrukkelijk als een hoogbouwcluster: de 'slanke' torens vormen gezamenlijk een Manhattan-achtig silhouet, zoals de impressies duidelijk tonen. Wat dat betreft is het betreuenswaardig dat een hoofdgroenstructuur als Waterland - een uniek landschappelijk gebied dichtbij Amsterdam - niet dezelfde strenge nationale en internationale bescherming geniet als de Amsterdamse binnenstad en de gemeente niet handelt overeenkomstig de landschappelijke waarde van dit gebied. In tegenstelling tot wat wordt beweerd (p. 172) worden de beschermde stads- en dorpsgezichten aangetast door het opdringerige karakter van de hoogbouwcluster.

Reactie

Voor de relatie tussen het bestaande hoogbouwbeleid en de keuzes die voor de Sluisbuurt zijn gemaakt, wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan. Voor het effect van de hoogbouw wordt verwezen naar de in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt uitgevoerde HER. De aanwijzingsbesluiten van de beschermde stadsgezichten ten noorden van het Buiten-IJ gaan uit van het onderkennen van de historische karakteristieke structuur en ruimtelijke kwaliteiten van die gebieden. Dit is een zwaarwegend belang bij toekomstige ontwikkelingen binnen deze aangewezen gebieden. Dit geldt dus niet voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland, hiervoor gelden geen belemmeringen als gevolg van de daarbuiten aangewezen beschermde stadsgezichten.

De ontwikkeling kan gezien worden als de volgende stap in een al eeuwen gaande proces van veranderingen in de relatie tussen de stad en het landschap. Anders dan in het verleden kiest Amsterdam in deze periode van groei voor de 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 karakter blijft bewaard. Hoogbouwclusters en accenten aan het IJ bouwen voort op de Structuurvisie en de ingezette strategie van Koers 2025 en zullen samen een nieuw silhouet van de stad vormen, zichtbaar vanuit de verte; een aankondiging van de stad komend vanuit het ommeland en een versterking van het gevoel en waarde van het open landschap.

Voor wat betreft het beschermen van het open landschap zelf, geldt dat het provinciaal beleid waarborgen geeft voor het openhouden van waardevolle landschappen. In dat kader is van belang dat verstedelijking in beginsel dient plaats te vinden in het bestaand stedelijk gebied, waarvan in het geval van Zeeburgereiland sprake van is.

5. Bezwaarprocedure; Opmerkelijk is dat de kennisgeving verklaart dat de Crisis- en Herstelwet van toepassing is. Het gemeentebestuur hoopt daarmee eventuele bezwaar- en beroepsprocedures te versnellen. De plannen hebben een grote impact op de omgeving, niet alleen op het Unesco Werelderfgoed maar ook op Waterland. Dan gaat het niet aan juist hier de reguliere bezwaar- en beroepsmogelijkheden van belanghebbenden terzijde te schuiven. De VVAB verzoekt de gemeenteraad het bestemmingsplan te herzien, respectievelijk de hoogbouw terug te brengen tot acceptabele proporties. Mocht de gemeenteraad het bestemmingsplan ongewijzigd vaststellen, overweegt de VVAB formeel bezwaar aan te tekenen.

Reactie

De Crisis- en herstelwet is van rechtswege van toepassing omdat sprake is van de bouw van meer dan 11 woningen. De bepalingen uit deze wet betekenen niet dat beroepsmogelijkheden terzijde worden geschoven. Het is alleen niet mogelijk pro-forma beroep in te stellen en daarnaast zullen de beroepen sneller worden behandeld door de Raad van State.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

K.

1. Ten eerste is naar de mening van de indiener onvoldoende onderzoek gedaan naar de fietsbrug en overige varianten. Met name op de onderwerpen:

1. De onderbouwing van de noodzaak voor een fietsbrug,
2. Natuur,
3. Externe veiligheid verzet zich tegen de fietsbrug,
4. Economische uitvoerbaarheid,
5. Maatschappelijke belangenafweging.

Voor de onderbouwing wordt verwezen naar de bijlage bij de zienswijze, welke overeenkomt met de inhoud van zienswijze nummer H. Korthedshalve wordt naar de samenvatting hierboven verwezen.

Ten tweede lijkt het door het feit dat een beoogd landingspunt voor een fietsbrug wel in het bestemmingplan is opgenomen en de andere nog te onderzoeken varianten (veerpont en tunnel) niet dat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de brug ten onrechte bij voorbaat al voorondersteld is. Omdat een afdoende onderzoek nog niet voorhanden is en een besluit nog niet is genomen is dit in strijd met het eerder genoemde besluit d.d. 27 september 2017. Daar is besloten dat indien één van de varianten van de fietsverbinding wordt gekozen, een aparte planologische procedure doorlopen zal worden. Dit bestemmingsplan maakt het doorlopen van een dergelijke procedure voor een fietsbrug

overbodig. Ik meen dat dit strijdig is met het vertrouwensbeginsel en in strijd is met het verbod op vooringenomenheid.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze van Rohe advocaten, nummer H. Het bestemmingsplan maakt een fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal niet mogelijk. Om dit verder te verduidelijken wordt artikel 18 van de regels aangepast.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 18 wordt aangepast.

L. Stichting Monumenten Amsterdam Noord

1. De Stichting Monumenten Amsterdam Noord maakt bezwaar tegen de plannen voor Sluisbuurt, die ernstige visuele schade toebrengen aan het landelijk gebied van Amsterdam Noord en Waterland, het dijkdorp Schellingwoude en het IJ.

Reactie

De in het bestemmingsplan opgenomen bouwmogelijkheden tasten de aanwezige monumenten in Amsterdam Noord niet aan. Voor wat betreft de zichtbaarheid van de hoogbouw vanuit Amsterdam Noord, wordt verwezen naar de uitgevoerde HER. De bijzondere potentie van de locatie en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad zijn aanleiding geweest om in dit Stedenbouwkundig Plan en voorliggend bestemmingsplan, uit te gaan van een hogere dichtheid.

Voor wat betreft de afwegingen wordt tevens verwezen naar de reactie bij zienswijze J.

2. Tevens maakt de Stichting bezwaar tegen de kwaliteit van wonen die in Sluisbuurt ontstaat. Een groot negatief contrast met de 12.000 woningen die in Amsterdam Noord zijn gebouwd in een periode met grote woningnood en schaarste, de periode 1915/1935. De tuindorpen die samen met de Waterlandse Zeedijk inmiddels als een belangrijk Rijks beschermd stadsgezicht zijn gewaardeerd.

De Stichting geeft aan dat destijds de gemeenteraad en de wethouders een belangrijke visie hadden en de beste architecten inschakelden. Nu is er sprake van negeren van kennis en ervaring, gezien de beantwoording van de zienswijzen op het concept-stedenbouwkundig plan Sluisbuurt uit 2016.

Reactie

De in de Sluisbuurt beoogde dichtheid is niet vergelijkbaar met plannen zoals de tuindorpen in Noord (beschermd stadsgezicht). Ze werden destijds, zoals de modernistische gebouwen van de Amsterdamse Uitbreidingsplan (AUP), ook als vernieuwend en trendbrekers ervaren. Het AUP was een antwoord op vraagstukken uit de jaren 30, maar Amsterdam ziet zich nu voor andere uitdagingen en kansen gesteld. Er is een dichtheidstudie gemaakt met proefverkavelingen (zie bijlage 2 van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt). De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met een samenvatting van deze studie.

De adviezen van architecten zijn nadrukkelijk meegenomen bij het aanpassen en verfijnen van de bouwregels van het bestemmingsplan en zijn input voor de op te stellen bouwenveloppen voor de Sluisbuurt. Voor wat betreft de gemaakte afwegingen met betrekking tot de stedenbouwkundige opzet van de Sluisbuurt wordt tevens verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de reactie bij zienswijze J.

3. Indiener verwijst naar de eerdere zienswijze van 18 december 2016 op het concept-stedenbouwkundig Plan voor Sluisbuurt, dat nog geheel van toepassing wordt verklaard op het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt.

Reactie

Voor reacties op eerdere inspraakreacties op het Stedenbouwkundig Plan (SP) wordt verwezen naar de Nota van Inspraak op het SP, en naar de in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen onderbouwing van het stedenbouwkundig concept van de Sluisbuurt. Het bestemmingsplan is een vertaling van het vastgestelde SP.

4. Indiener ondersteunt de uitgebreide zienswijze van de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie bij zienswijze nummer J.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De toelichting wordt wel aangepast.

M. VvE Sporenburg

1. De zienswijze is inhoudelijk gelijk aan zienswijze H. Verwezen wordt naar de samenvatting hierboven.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie bij zienswijze nummer H.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. Artikel 18 wordt aangepast.

N. Stichting Cuypers Genootschap

1. Het plan zal het silhouet van Amsterdam met zijn geheel eigen ruimtelijke kwaliteit, onaanvaardbaar aantasten. Het sluit niet aan bij de manier waarop tot nu toe in de stad werd gebouwd, namelijk hoogbouw als een enkel accent. Realisering van deze plannen – een klontering van woontorens – zal een grote dominant hoogbouwcluster opleveren. Waarom wordt met dit plan afgeweken van de door de gemeenteraad vastgestelde Hoogbouwvisie, waarbij alleen zelfstandige torens worden toegestaan en dan alleen nog op scharnierpunten.

Het bijzondere stedenbouwkundig karakter van de stad – de afwisseling van groene scheggen en lobben met bebouwing uit het uitbreidingsplan van Cornelis van Eesteren uit 1934 – wordt eveneens door dit plan aangetast. De Sluisbuurt ligt op de kop van de Diemerscheg. Met de bouw van de Rembrandttoren in de Amstelscheg werd een precedent geschapen. Moet nu weer zo'n dergelijke aanslag plaatsvinden?

Amsterdam is, naar de mening van de indiener, niet de metropool waar het uitzicht van de hoogbouw waar dit plan zich op richt, thuis hoort. Het Cuypersgenootschap, regio Amsterdam, vraagt u of voor de Sluisbuurt niet beter gekozen kan worden voor Amsterdam gebruikelijke hoogtes en dichtheden te bouwen en zo van deze buurt met kwaliteiten waar de stad recht op heeft en trots op kan zijn.

Reactie

Voor de doelstellingen voor de Sluisbuurt en de gemaakte afwegingen wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan en de reactie bij zienswijze J. De in de Sluisbuurt beoogde dichtheid is niet vergelijkbaar met plannen zoals de tuindorpen in Noord (beschermd stadsgezicht). Ze werden destijds, zoals de modernistische gebouwen van de AUP, ook als vernieuwend en trendbrekers ervaren. Het AUP was een antwoord op vraagstukken uit de jaren 30, maar Amsterdam ziet zich nu voor andere uitdagingen en kansen gesteld. Er wordt bewust gekozen voor een nieuwe vorm van wonen die Amsterdam nog niet kent. Juist de unieke ligging aan het IJ geeft aanleiding voor

een bijzonder woonprogramma. Juist door te kiezen voor intensief bouwen in het stedelijk gebied, blijft het omliggende groen landschap behouden.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.

O. Vereniging Schellingwoude Behouden

1. Met de gekozen lage parkeernorm van 0,3 auto per wooneenheid tracht de gemeente het autobezit te ontmoedigen, wat op zich een goed streven is. Echter voor een woonwijk op een steenworp afstand van de A10, is een groter autobezit dan 1 op 3 woningen niet ondenkbeeldig. De auto's waarvoor in de Sluisbuurt geen ruimte zal zijn zullen in de directe omgeving buiten de Sluisbuurt worden geplaatst, waarbij Schellingwoude de eerst aangewezen plek is.

Momenteel ondervinden wij al de gevolgen van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de stad door een sterke toename van de parkeerdruk met auto's van niet-bewoners. De Schellingwouderdijk en de Liergouw worden gebruikt als "Park and ride" waarbij men per fiets of bus en tram 26 naar de rest van de stad reist.

Ook de aanwezigheid van de Landmarkt in Schellingwoude levert extra parkeerdruk omdat bezoekers regelmatig de auto langs de dijk parkeren in plaats van het daarvoor bestemde parkeerterrein. Tot slot is enige jaren geleden een vergunning afgegeven voor de aanleg van een jachthaven tegen de binnenzijde van de Zeeburgertunnel, waarvan de bouw recent is gestart. Een functionerende jachthaven zal de parkeerdruk verder opvoeren.

Het is noodzakelijk dat het parkeren in Schellingwoude met de aanleg van de Sluisbuurt wordt gereguleerd. De tendens lijkt te zijn dat er in Amsterdam geen blauwe zones meer worden ingericht en dat blauwe zones worden heringericht naar betaald parkeren. Echter, betaald parkeren zal slechts in beperkte mate een oplossing zijn 's avonds en in het weekend.

Verzocht wordt om binnen afzienbare tijd voor de Oostzijde van Schellingwoude (nader te bepalen zone rond de aanlanding van de Schellingwouderbrug en de kruising met de Liergouw) een blauwe zone in te voeren die geldt tot middernacht met een ontheffing voor bewoners, of een vergelijkbare andere vorm van parkeerregulering.

Reactie

Voor de Sluisbuurt geldt dat wordt ingezet op de nabijheid van voorzieningen (in de wijk) en het gebruik van fiets en OV. De parkeerdruk buiten de Sluisbuurt zal vanaf de start van de ontwikkeling worden gemonitord. Er zijn vooralsnog geen plannen om in Schellingwoude betaald parkeren in te voeren. In Amsterdam worden geen nieuwe blauwe zones aangelegd. Er zijn verschillende manieren om parkeeroverlast tegen te gaan met betaald parkeren. Mocht blijken dat de parkeerdruk in Schellingwoude (sterk) toeneemt dan kan alsdan besloten worden om betaald parkeren in enige vorm in te voeren.

2. Met de forse toename van het aantal bewoners op het Zeeburgereiland is het te verwachten dat de verkeersstromen naar de Landmarkt in Schellingwoude zullen toenemen. Op het gedeelte van de Schellingwouderdijk tussen de Liergouw en de Schellingwouderburg leidt dit tot een intensieve menging van diverse verkeersstromen, dat ter hoogte van de ingang naar het Landmarktterrein nu al problematisch is. Indiener realiseert zich dat de ontsluitingsproblematiek van de Landmarkt niet een direct gevolg is van de aanleg van het Sluiseiland, maar samen met de te verwachten toenemende parkeerdruk draagt het wel bij aan de intensivering van het verkeer op de Schellingwouderdijk. De totale situatie aan de oostzijde van Schellingwoude zou voor een belangrijk deel kunnen worden verbeterd door het Landmarktterrein te ontsluiten vanaf de Zuiderzeeweg. Hiervoor is een route denkbaar vanaf ca 80m vóór de rotonde met de Liergouw. In het profiel van de Zuiderzeeweg is daar ruimte voor.

Reactie

De verkeers- en parkeersituatie rond de Schellingwouderdijk en Landmarkt heeft de aandacht van de gemeente en Stadsdeel Noord. Wat betreft de parkeerdruk is recent een parkeeronderzoek uitgevoerd op (een deel van) de Schellingwouderdijk, Liergouw en Paterslaan. Daarbij is onderzocht hoe hoog de parkeerdruk is op verschillende momenten en wie daar parkeren (bewoners of "buurtvreemde" kentekens). De resultaten daarvan worden in het laatste kwartaal van 2018 verwacht. Op basis daarvan zullen indien nodig passende parkeermaatregelen worden voorgesteld. Om de situatie goed te kunnen monitoren, zullen dit soort onderzoeken regulier gaan plaatsvinden in heel Noord.

Wat betreft de verkeerssituatie zijn er een aantal jaar geleden verkeerscirculatiemaatregelen getroffen waarbij het vracht- en overig verkeer naar de Landmarkt via de Liergouw niet meer is toegestaan. Dit verkeer dient via de Durgerdammerdijk te rijden (verplichte rijrichting). De ontsluiting van Landmarkt rechtstreeks via de Zuiderzeeweg is op dit moment niet aan de orde. De hoeveelheid verkeer op de Schellingwouderdijk is niet zodanig dat dit zo'n grote ingreep rechtvaardigt. Bovendien is het maken van zo'n ontsluiting ruimtelijk niet inpasbaar doordat deze moet worden aangelegd in de Hoofdgroenstructuur (dit zijn groengebieden die waardevol zijn voor de stad en beschermde status hebben). De zones langs de Zuiderzeeweg zijn onderdeel van de Hoofdgroenstructuur. Verder zorgt een extra afslag voor een belemmering in de doorstroming voor het verkeer op de Zuiderzeeweg. De Zuiderzeeweg is een belangrijk route voor het openbaar vervoer.

3. Hoge bebouwing en de invloed die dat heeft op het klimaat in de straten van Sluiseiland is niet a priori een probleem waar de bewoners van Schellingwoude ons druk over hoeven maken. Echter de noodzaak van het bouwen tot een hoogte van ruim 130m, hetgeen verstrekkende invloed heeft op de leefbaarheid van onze woonomgeving en het karakter van het naastliggende landschap van Waterland, wordt door de gemeente mager onderbouwd, behalve dan als stedenbouwkundig en bestuurlijke huzarenstukje.

Een moderne nieuwe wijk waar Amsterdam trots op moet kunnen zijn vraagt om een architectuur en stedenbouwkundige opzet die is gericht op een symbiose van toekomstgericht energieneutraal bouwen en een leefbare en ook mooie woon- en werkomgeving. Er is inmiddels al veel over gezegd, maar hoge woontorens lijken daarvoor niet de eerst aangewezen oplossing.

Tot slot zou indienen een innig pleidooi willen houden voor het optuigen van een zeer gedegen kwaliteitsborging van de architectuur, waardoor een buurt kan ontstaan met de kwaliteit van het nieuwe Oostenburg of delen van de Houthavens. Voorkomen dient te worden dat er een herhaling plaatsvindt van het architectonische drama dat zich in de Sportheldenbuurt aan het voltrekken is.

Reactie

De toelichting van het bestemmingsplan geeft inzicht in de doelen die met de ontwikkeling van de Sluisbuurt worden beoogd. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) wordt op deze plek binnen de ring A10 een combinatie van wonen en werken gewenst die in de toekomst tot het schaarse (hoog)stedelijk centrummilieu zal behoren. De zeer hoge, en stijgende, woningprijzen binnen de ring bevestigen deze schaarste eens te meer. In het ontwikkelingsbeleid voor Metropoolregio Amsterdam wordt het verdichtingsbeleid onderschreven. Zo wordt er maximaal gebruik gemaakt van de kwaliteit van de locatie: weids uitzicht over het IJ en de stad, voor zoveel mogelijk bewoners (ook sociale huurders). Ook laat hoogbouw ruimte op maaiveld over voor groen, sport en spel. Daarnaast biedt het nieuwe kansen voor collectiviteit, duurzaamheid en nieuwe woonconcepten. Het geeft vorm aan de schaalsprong die Amsterdam maakt. Overigens maakt het bestemmingsplan geen bouwhoogte van ruim 130 meter mogelijk; er wordt (naast hoogbouw lager dan 125 meter) één toren mogelijk gemaakt met een maximale bouwhoogte van 125 meter.

Voor een effectieve sturing in een transformatiegebied is totale keten van kwaliteitsbegeleiding essentieel: Stedenbouwkundig plan – Bestemmingsplan- Welstandsnota - Beeldkwaliteitsplan –

Tender (selectie eisen) – Beoordeling tender – Supervisie – Welstandstoetsing. De regie van de integrale ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald in bouwveloppen en randvoorwaarden in tenders voor gebouwen.

Voor de Sluisbuurt maakt ruimtelijke kwaliteit, inclusief duurzaamheid een belangrijk criterium in tenders. Beeldkwaliteit in de Sluisbuurt is van breder belang; de bebouwing van de Sluisbuurt zal een nieuw gezicht van de stad aan het IJ vormen. Nieuwe typologie in hoge dichtheden vraagt om aanvullende eisen voor beeldkwaliteit. Het ontwerp Welstandskader voor de Sluisbuurt is met ingang van 21 juni 2018 ter inzage gelegd en wordt dit najaar door de gemeenteraad vastgesteld. Het ontwerp Welstandskader gebiedstype gC Stedelijk Waterfront bevat de uitgangspunten, waardering, beoordeling en criteria waaraan aanvragen omgevingsvergunning voor de Sluisbuurt Zeeburgereiland zullen worden getoetst. Dit gebiedstype wordt toegevoegd aan het ruimtelijk systeem de IJ-landen in de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam'. Daarmee kan het in de toekomst ook van toepassing worden verklaard op andere gebieden. Daarnaast heeft het college ingestemd met het welstandsniveau 'bijzonder' voor de gehele Sluisbuurt voor de duur van de transformatie. De uitgangspunten voor het Beeldkwaliteitsplan zijn reeds bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt vastgesteld en deze uitgangspunten zijn inmiddels verder uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan, dat als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan wordt toegevoegd.

Supervisie wordt toegepast in gebiedsontwikkeling waar behoefte is aan intensieve sturing op ruimtelijke kwaliteit. Het gaat daarbij om het bevorderen van integrale ruimtelijke kwaliteit en versnellen van processen voorafgaand aan het indienen van een aanvraag voor omgevingsvergunning.

De Sluisbuurt wordt een duurzame buurt. Aan de basis van duurzaamheid staat de keuze voor hoge dichtheid, een stedelijk en compact woonmilieu binnen de ring van Amsterdam. Dit leidt tot efficiënt grondgebruik en tot kansen voor uitwisseling en delen. Daarnaast is zowel in de realisatie van de gebouwen en openbare ruimte als in het gebruik van de wijk, duurzaamheid een belangrijk onderdeel.

Tussen ontwerpen en bouwen maakt de ontwikkeling van een nieuwe wijk in de stad verschillende veranderingen mee – van nieuw beleid of functionele eisen tot onverwachte economische ontwikkelingen. Een wijk als de Sluisbuurt zal in de komende jaren zeker iets hiervan meemaken en de ruimtelijke opzet moet flexibel genoeg zijn om dat op te vangen. Tegelijk moeten een sterke, consistente ruimtelijke structuur en sturing op ruimtelijke kwaliteit ervoor zorgen dat de essentiële kwaliteiten bewaard blijven door de jaren en fasen heen.

Het Beeldkwaliteitsplan (BKP) dient dit doel: houvast bieden voor het sturen op ruimtelijke kwaliteit in bouwplannen, ontwerpen voor de openbare ruimte en de afstemming daartussen. In dit plan wordt uitgegaan van het sturen op doelen – de gewenste stedelijke sfeer, hoge architectonische en woonkwaliteit en balans tussen samenhang en diversiteit, op verschillende schaalniveaus, van straat tot stadssilhouet. De opbouw is als volgt. In het begin wordt de ruimtelijke context en uitgangspunten van het stedenbouwkundig plan toegelicht. Vervolgens worden de elementen en principes van het sturen op ruimtelijke kwaliteit van de Sluisbuurt beschreven. Daarna wordt er uitgelegd hoe het beeld vanuit de straten wordt vormgegeven. Hierna worden de regels voor de bebouwing naar verticale zones en het zicht op het stadssilhouet behandeld. Tot slot stuurt het BKP op bijzondere elementen (o.a. balkons), tijdelijke en bijzondere gebouwen (scholen, garages, paviljoens) waaronder het grootste, publieke gebouw: hogeschool Inholland. Het BKP voor de Sluisbuurt is een nadere uitwerking van de uitgangspunten uit het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (vastgesteld door de Gemeenteraad in 2017) waarmee de transformatie van en de ontwikkelingen in het gebied specifiek worden gestuurd. Het plan stuurt op de balans tussen samenhang en diversiteit om de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de Sluisbuurt te waarborgen – het stuurt op doelen, de gewenste sfeer, en bevat géén voorschriften voor specifieke materialen, kleuren of stijlen. De beeldkwaliteitseisen opgenomen in dit document dienen als leidraad voor verdere uitwerking van het plangebied door architecten, ontwikkelaars en andere betrokkenen. Aanvullende onderdelen van kwaliteitsborging zijn het bestemmingsplan, de bouwveloppen, de tendercriteria en -selectie, supervisie en welstand.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen. De bijlagen van de toelichting worden wel aangevuld.

P. Pro West

1. De indiener onderschrijft de zienswijze van de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad (VVAB) van 30 mei 2018.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze nummer J.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan te wijzigen.



Nota van Beantwoording Zienswijzen en wijzigingen

Milieueffectrapportage (MER) Zeeburgereiland

Colofon

Opdrachtgever
Opdrachtnemer
Datum

Grond en Ontwikkeling
Ruimte & Duurzaamheid
oktober 2018

1. Inleiding

Het milieueffectrapport (MER) Zeeburgereiland en het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt, inclusief bijbehorende stukken, hebben in het kader van de terinzagelegging van 19 april 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 18 april 2018 een publicatie plaatsgevonden in de digitale Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam. Gedurende de periode van terinzagelegging kon eenieder een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan en over het MER Zeeburgereiland naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

In totaal zijn 7 zienswijzen ingediend over het MER, waarvan een aantal mede ondertekend zijn door verschillende personen. Alle zienswijzen zijn tijdig ingediend en kunnen in beschouwing worden genomen. In voorliggende nota worden de zienswijzen over het MER na een korte samenvatting inhoudelijk beantwoord. De zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt zijn in een separate Nota van beantwoording samengevat en van een antwoord voorzien. In voorliggende nota is ook een overzicht gegeven van de wijzigingen in het MER. Daarbij is onderscheid gemaakt in wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Deze nota maakt integraal onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over het bestemmingsplan en de MER.

Het MER Zeeburgereiland en het bestemmingsplan Sluisbuurt worden gelijktijdig ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

De volgende zienswijzen zijn op het MER ingediend;

	adressant	adres	datum ontvangst
A			31 mei 2018
B			30 mei 2018
C			30 mei 2018
D			31 mei 2018
E			31 mei 2018
F	Rijkswaterstaat West-Nederland Noord	Postbus 2232, Utrecht	1 juni 2018
G			30 mei 2018

2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

A.

1. Indiener geeft aan dat er in het MER te veel wordt uitgegaan van 'staand' beleid en te weinig rekening gehouden met 'nieuw'-beleid of met inzichten en beleidsvoornemens die wel al zichtbaar zijn en besproken worden, maar nog niet zijn opgenomen in op de toekomstgericht beleid. Indiener verwijst hierbij naar datgene wat we in punt 3 van de zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt schreven. Geconstateerd wordt dat de Parijse afspraken inzake de maatregelen tegen de verdere opwarming van de aarde, wel in het MER kort worden vermeld, maar nog niet zodanig streng, dat de consequenties duidelijk zijn. Die zijn kort gesteld: de bouw van hoge slanke torens is: 'uit de tijd'. Immers: De bestrijding van CO₂ uitstoot vraagt om de bouw van woningen/gebouwen die (nagenoeg) energie-neutraal zijn. Dus om woningen met zo min mogelijk buitenmuren en met een plat dak voor zonnepanelen. Het MER-Zeeburgereiland vermeldt overigens wel, dat er vanaf 2020 op dit terrein strenge eisen gesteld gaan worden, maar de consequenties daarvan worden niet meegenomen. Het MER blijft uitgaan van het vergelijken van twee hoge slanke torens-varianten, waarbij het onderscheid gezocht wordt in het aantal, terwijl die bouwplannen niet uitvoerbaar zijn. Dat maakt dit werkstuk gedateerd en van weinig belang als het gaat om de inrichting van de Sluisbuurt.

Reactie

Gelet op het raadsbesluit van september 2017 waarbij het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt is vastgesteld, zijn andere varianten voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt dan met hoogbouw in het MER niet beschouwd. Verwezen wordt naar de inleidende hoofdstukken van het MER voor wat betreft de achtergronden van deze keuze. De hoogbouw in de Sluisbuurt bouwt voort aan het waterfront van Amsterdam, in het verlengde van stedelijke buurten in het Oostelijk Havengebied en de ontwikkeling van de noordoever van het IJ. De ambitie voor de Sluisbuurt is om grote aantallen woningen te ontwikkelen met unieke woonkwaliteit in een hoog stedelijk woonmilieu. Een dergelijke woonomgeving, met een hoge dichtheid, stedelijke voorzieningen op loopafstand, creëert meerwaarde voor Amsterdam en bewaart het open landschap eromheen. Wij delen de stelling dat hoogbouw niet van deze tijd is, niet. Hoogbouw past bij de wens om grond intensief te gebruiken en wordt breed gezien als een goede manier om aan de woningbehoefte tegemoet te komen. Dit is niet iets typisch Amsterdams: ook elders in Nederland kiest men nadrukkelijk voor hoogbouw.

Het thema duurzaamheid komt in hoofdstuk 14 van het MER aan de orde, en is een belangrijk thema voor de gemeente Amsterdam. Gekozen wordt voor een integrale, duurzame ontwikkeling van Zeeburgereiland. De gemeente wil aan alle pijlers van het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid, te weten klimaatbestendige stad, duurzame energie, circulaire economie, bewegende stad, schone lucht en een duurzame openbare ruimte, invulling geven op Zeeburgereiland. In de Agenda duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' (Gemeente Amsterdam, 2015) is het duurzaamheidsbeleid beschreven. De gemeente wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. In 2020 kent Amsterdam 20% meer duurzame energie en 20% minder energiegebruik ten opzichte van 2013. Concrete plannen zijn er voor energiebesparing en het versneld aansluiten op stadswarmte van bestaande woningen. De markt zal worden uitgedaagd om nog duurzamer te bouwen. Verdere stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens moet de lucht in de stad gezonder maken.

Tot 2020 dient op basis van de Amsterdamse ambitie, 75% van het nieuwbouwportfolio energieneutraal te worden gebouwd. Duurzaamheid wordt meegewogen in de criteria (> 30%) bij de selectie van ontwikkelplannen en ontwikkelende partijen op Zeeburgereiland. De Sluisbuurt wordt uiteraard gas-loos ontwikkeld.

Ten aanzien van de BENG opgave waar indiener aan refereert, geldt dat vanaf 1 januari 2020 alle vergunningaanvragen voor nieuwbouw moeten voldoen aan de landelijke eisen van BENG. Dit wordt ook in het MER aangegeven. Op Zeeburgereiland en de Sluisbuurt in het bijzonder komt een veelheid aan gebouwen voor wonen, werken en maatschappelijke voorzieningen. Allemaal zullen ze aan BENG moeten voldoen. BENG stelt eisen aan de maximale energiebehoefte, maximale primair energiegebruik, en het minimale percentage hernieuwbare energie.

In opdracht van het ministerie van BZK is in 2017 een studie uitgevoerd naar de invulling van de BENG-eisen voor allerlei type referentiegebouwen, zowel voor woningbouw als voor utiliteit. Per type gebouw zijn er drie energieprestatieconcepten opgesteld die voldoen aan de voorlopige BENG eisen. Onderscheid is gemaakt in een concept met (blijvende) inzet van gas, een all-electric concept met warmtepompen en een concept met externe warmtelevering (zonder bijdrage aan de hernieuwbare energie). Bij het samenstellen van de concepten is gezocht naar pakketten die voldoen aan de voorgenomen BENG eisen. Hierbij is niet gezocht naar het financieel/economisch meest voordelige pakket. In de praktijk zijn hier (mogelijk) nog optimalisatieslagen te maken. De ontwikkelde concepten illustreren op welke manieren eventueel aan de BENG eisen voldaan kan worden.

De studie maakt duidelijk dat het mogelijk is om voor elk gebouwtype aan BENG te voldoen. Immers, als er bijvoorbeeld te weinig dak- en geveloppervlak is om pv panelen (eis 3- aandeel hernieuwbare energie) te plaatsen, kan ook de schil van een gebouw zodanig gemaakt worden dat het energiegebruik (eis 1- energiebehoefte) daalt. Zelfs met aardgas is het mogelijk om aan BENG te voldoen.

De (onderzoeks)vraag is nog welke maatregelen het meest kosten effectief zijn. In 2018 wordt in opdracht van het ministerie getoetst of de eisen op een kosten optimaal niveau liggen. De verwachting is dat de eisen voor het grootste deel van de gebouwen goed financieel haalbaar zijn in 2020. Gestapelde bouw hoger dan vijf verdiepingen, studio's en winkels krijgen hierbij speciale aandacht. Dit is voor de Sluisbuurt een zeer relevante nadere studie, aangezien er een veelheid aan bouwtypologieën gerealiseerd zal worden, waaronder ook gebouwen met studio's, winkels en gebouwen die hoger zijn dan 5 bouwlagen. De uitkomsten worden betrokken bij de verdere planuitwerking van het Zeeburgereiland en de Sluisbuurt in het bijzonder, maar staat de uitvoerbaarheid van beide in het MER beschouwde alternatieven niet in de weg.

In het MER is aangegeven hoe de beide alternatieven scoren op duurzaamheid. Wij concluderen dat uit het MER blijkt hoe de gemeente invulling wil geven aan haar duurzaamheidsbeleid en dat de ontwikkeling van het Zeeburgereiland bijdraagt aan de ambities. Daarmee bevat het MER voldoende milieuinformatie voor de verdere planvorming en de te nemen ruimtelijke besluiten. Wij delen de mening van indiener van de zienswijze niet dat het MER gedateerd is.

2. Indiener heeft met instemming kennisgenomen van wat in het MER over de bedrijvenstrook wordt vermeld. De bedrijven die men daar toelaat zijn in principe lokaal gebonden en behoren hooguit tot de categorie 3.2. De strook is bedoeld voor schone werkgelegenheid van hooguit 11 meter hoog. Er is nu kritiek op het feit dat een afvalstortplaats/verwerkingsbedrijf daarheen verplaatst wordt, terwijl zo'n bedrijf naar de mening van indieners te vervuילend is en dus niet past in categorie 3.2. Daar komt nog bij, dat zo'n afvalpunt veel vrachtwagenverkeer veroorzaakt, terwijl de betreffende bewoners en de langsrijdende fietsers op de IJburglaan al terecht klagen over de slechte luchtkwaliteit. Dit recente besluit dat het gemeentebestuur genomen heeft over het vestigen van zo'n bedrijf zou derhalve moeten worden herzien.

Indiener heeft (zie onderaan punt 4 van de door ons ingediende zienswijzen betreffende het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt) voorts een suggestie: vestig op de bedrijvenstrook, en dan liefst zo dicht mogelijk bij de tramhalte Bob Haarmslaan, de Hoge School i.p.v. in de Sluisbuurt, waar zo'n school veel drukte en overlast kan veroorzaken.

Reactie

Binnen de kaders van Bedrijven en milieuzonering zijn – gelet op de afstand tot de Sportheldenbuurt (circa 60 meter) – ten hoogste categorie 3.2 bedrijven mogelijk op de Bedrijvenstrook. Het MER bevat een effectbeoordeling van de beoogde functies op de Bedrijvenstrook op de eerstelijnsbebouwing in de Sportheldenbuurt. Daarbij wordt uitgegaan van de maximale mogelijkheden die toekomstige bestemmingen kunnen bieden zodat concrete zich aandienende initiatieven steeds binnen de bandbreedte van de in het MER beschreven milieueffecten blijven. Een te vestigen bedrijf – bijvoorbeeld een afvalpunt - zal binnen deze bandbreedte moeten passen. Dit dient bij een concreet ruimtelijk besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning) voor een initiatief te worden beschreven en aangetoond. Het MER zelf legt geen categorieën van bedrijven vast, maar geeft een beschouwing van milieueffecten op basis van een indicatie van de beoogde invulling. Het vastleggen van de toegelaten bedrijfscategorieën (en maximale bouwhoogte) gebeurt in het nog op te stellen ruimtelijk plan (omgevingsvergunning of bestemmingsplan) voor de bedrijvenstrook. Gezien de effectbeschrijvingen in het MER zijn wij van mening dat een invulling met bedrijven uit de categorie 3.2 mogelijk is zonder dat dit leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving.

In de effectbeschouwing van het MER is rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de bedrijven. Uit de beschouwing van de luchtkwaliteit (hoofdstuk 7 van het MER) blijkt dat met de ontwikkeling van geheel Zeeburgereiland voldaan wordt aan de wettelijke normen. Uit onderliggend onderzoek (bijlage 6 bijlagenbundel MER) blijkt dat de invloed van de IJburglaan, de snelweg A10 en de Zuiderzeeweg voor wat betreft de luchtkwaliteit dominant is. De verschillen tussen beide alternatieven van de beschouwde planvorming, zijn verwaarloosbaar klein. In het

overgrote gebied veranderen bij ontwikkeling van Zeeburgereiland de concentraties (NO₂ en PM) niet en blijven zeer ruim onder de wettelijke normen. Zowel alternatief A als alternatief B worden in het MER daarom als neutraal (o) beoordeeld.

Overigens heeft de luchtkwaliteit in Oost de aandacht van de GGD vanwege de relatie met de gezondheid, en ligt er ook een verzoek van de GGD om het aantal meetpunten in Oost te vergroten.

Ten aanzien van de suggestie om de Hogeschool op de bedrijvenstrook te vestigen merken wij op dat de gemeente in de Sluisbuurt – anders dan op de bedrijvenstrook - een gemengd milieu wil creëren door menging van functies. Daarvoor is een hogeschool een hele goede invulling. Daarmee ontstaat ook extra draagvlak voor lunchcafé 's en kleine winkeltjes, waar ook de rest van Zeeburgereiland van kan profiteren.

De bedrijvenstrook heeft een functie voor de huisvesting van lokale bedrijven (bedrijven die een ondersteunende functie hebben voor de stad). Die ruimte willen we daarvoor reserveren. Inholland zou een belangrijk deel van de ruimte op de Bedrijvenstrook in beslag nemen die dan niet gebruikt kan worden om stadsverzorgende bedrijven te huisvesten. Dat zou verplaatsing van de ruimte voor bedrijvigheid naar elders betekenen.

3. Indieners vragen aandacht voor de luchtkwaliteit, lawaaioverlast en de veiligheid. Hoe de uitstoot van verbrandingsgassen, en de veiligheid bij vervoer van gevaarlijke stoffen alsmede de geluidsoverlast nu en in de toekomst bij het scheepvaartverkeer is, wordt in het MER niet aan de orde gesteld. Ook de positieve toezegging van ambtenaren op buurtvergaderingen betreffende het vervoer van bouwmaterialen per schuit vindt indiener niet terug in het MER, terwijl de gemeente, als het bestemmingsplan Sluisbuurt ongewijzigd wordt uitgevoerd, de indieners, de reeds gevestigde bewoners op het Zeeburgereiland, met een jarenlange overlast van zwaar vrachtauto-verkeer zou kunnen gaan opzadelen.

Luchtkwaliteit. Het Zeeburgereiland staat nu reeds in Amsterdam op plaats 2 van de lijst van de slechtste luchtkwaliteit-lokaties. Bij mooi weer is code 5 niet echt zeldzaam. Bron: de metingsite van het RIVM. Als oplossing dragen de indieners het afwaarderen van de Zuiderzeeweg en de IJburglaan aan.

Lawaai. De voorgestelde afwaardering van de Zuiderzeeweg bestrijdt de geluidshinder. Een dovegevel maatregel langs die weg is dan overbodig. Dat geldt ook voor het ontwerpbesluit hogere waarden dat nu ter visie ligt.

Veiligheid. veiligheid wordt in de tabel van het MER als problematisch aangeduid, maar tot veel werkelijk goede maatregelen leidt dat niet. Indiener constateert dat, nu er steeds meer mensen op ons eiland komen wonen, het groepsrisico toeneemt. Immers, als het eiland vanwege een gifwolk (ontstaan door een botsing van vrachtovervoer of wat dan ook) ontruiming vergt, is massahysterie denkbaar, vooral als het duizenden mensen betreft. Zo'n ramp zou veel slachtoffers kunnen maken....

Reactie

Ten aanzien van de uitstoot van verbrandingsgassen door schepen wordt opgemerkt dat deze uitstoot onderdeel is van de achtergrondconcentraties in het model dat wordt gebruikt om het effect van een plan op de luchtkwaliteit te berekenen. Deze concentratie wordt jaarlijks door het RIVM vrijgegeven. Omdat het MER werkt met toekomstjaren zijn voor deze toekomstige jaren – conform het model - ook ontwikkelingen op het gebied van schonere motoren en dergelijke verwerkt. Deze set aan gegevens wordt verplicht voorgeschreven voor alle rekenmodellen.

Zoals hierboven reeds beschouwd is de luchtkwaliteit op Zeeburgereiland na ontwikkeling in het MER beschouwd. Hieruit blijkt dat ook na volledige ontwikkeling van Zeeburgereiland aan de wettelijke normen wordt voldaan. Voor het afwaarderen van de Zuiderzeeweg en IJburglaan wordt geen aanleiding gezien. Daarbij komt dat het gebied bereikbaar moet blijven.

Ten aanzien van het thema geluid is in het MER inzicht gegeven in de toekomstige geluidbelasting op de gevels van nieuwe en bestaande gevoelige functies. De geluidbelastingen zijn aangegeven in klassen boven de 50 dB, in stapgrootte van 5 dB. Aldus ontstaan zogeheten geluidklassen. De in het gebied optredende geluidbelastingen kunnen zo goed aan de hand van deze geluidklassen worden beoordeeld. Voor de eerstelijns bebouwing langs de IJburglaan is de hoogste geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï circa 66 dB en langs de Zuiderzeeweg is de hoogste geluidbelasting circa 65 dB bij gehele ontwikkeling van Zeeburgereiland in variant B. Omdat in het MER is gerekend met standaardasfalt en nog geen rekening is gehouden met de wettelijk toegestane aftrek van 5dB, is deze informatie globaler van aard. Op MER niveau is deze milieu-informatie volledig. In het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt is meer in detail akoestisch onderzoek verricht. Uit dat onderzoek blijkt dat de geluidwaarden langs de hoofdwegen binnen de maximaal te ontheffen grenswaarden blijven. Volstaan kan worden met het vaststellen van hogere waarden, dove gevels zijn niet nodig.

Met betrekking tot externe veiligheid wordt het volgende opgemerkt. In het MER komt het thema externe veiligheid uitgebreid aan de orde. Daarbij is zowel het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water als over de weg beschouwd waarbij het plaatsgebonden en het groepsrisico als criterium is opgenomen en beoordeeld. Voor zowel het transport over water en weg wordt voldaan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Uit de uitgevoerde analyses betreffende het transport over water blijkt dat het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling van Zeeburgereiland, niet toeneemt. Voor een scheepsongeval met gevaarlijke stoffen op het Amsterdam Rijn kanaal is een inzetplan beschikbaar (Calamiteitenplan Amsterdam Rijn Kanaal). De veiligheidsregio hanteert als omgevingstypering het aantal inwoners in een zone van 800 m links en rechts van de vaarweg. Het is duidelijk dat dit aantal ten opzichte van het bestaande calamiteitenplan verveelvoudigt. Het aanpassen van het calamiteitenplan en de alarmering van de bevolking is onderwerp van gesprek tussen de gemeente en de Veiligheidsregio.

Door de bouw van veel woningen en voorzieningen neemt het groepsrisico van het transport over de weg, toe. Hierdoor is sprake van een verdere overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico in beide in het MER beschouwde alternatieven. In de huidige situatie is er reeds een overschrijding met een factor van 2,9 maal de oriëntatiewaarde. De overschrijding neemt bij het uitvoeren van alternatief A verder toe (3,7 maal de oriëntatiewaarde) en bij alternatief B verder toe (5,2 maal de oriëntatiewaarde). Ten behoeve van het ruimtelijk besluit voor de ontwikkeling is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Voor het bestemmingsplan Sluisbuurt is deze verantwoording reeds opgesteld (zie bijlagen bestemmingsplan Sluisbuurt). Beide alternatieven worden in het MER zeer negatief (- -) beoordeeld als gevolg van de toename van het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Zuiderzeeweg/IJburglaan.

Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam stelt dat binnen een afstand van 80 meter van de route weg transport gevaarlijke stoffen geen nieuwe objecten voor minder zelfredzame personen gerealiseerd mogen worden. Voor het bestemmingsplan Sluisbuurt is hier rekening mee gehouden door in de zone langs de route vestiging van kwetsbare groepen niet toe te laten.

Tevens stelt het gemeentelijk beleid dat een toename van een bestaande overschrijding een specifiek besluit van de gemeente vereist. Dit besluit wordt, inclusief de wijze van invullen van de verantwoordingsplicht bij het betreffende ruimtelijke besluit – in casu het bestemmingsplan Sluisbuurt - voorgelegd aan het bestuur. Zoals hierboven aangegeven voorziet het bestemmingsplan Sluisbuurt in een verantwoording.

In het MER zijn optimaliserende maatregelen benoemd, zoals het zorgen voor voldoende bluswater, het uitrusten van de gevels eerstelijnsbebouwing met niet/minder brandbare materialen, slimme onderlinge positionering van gebouwen, vluchtwegen altijd van de wegen af situeren, tegengaan verspreiding van brandbare vloeistoffen door de riolering, etc. De verschillende maatregelen worden geborgd in het bestemmingsplan Sluisbuurt en de op te stellen bouwenvelopen.

Mede naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. is de rapportage Beschouwing Omgevingsveiligheid (Antea Group, 2018) aan het MER toegevoegd. Deze rapportage was reeds als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt gevoegd. Deze rapportage geeft nader inzicht in de effecten bij een calamiteit en mogelijke maatregelen om het effect op de omgeving te verkleinen. De rapporten en teksten over het thema externe veiligheid zijn in nauw overleg met de Omgevingsdienst, Veiligheidsregio, Brandweer en Rijkswaterstaat tot stand gekomen. Naar aanleiding van het genoemde toetsingsadvies is ook de paragraaf over optimaliserende maatregelen in het MER uitgebreid. Een van de toegevoegde maatregelen is om in overleg te treden met Rijkswaterstaat over het verleggen van de route gevaarlijke stoffen.

In het MER wordt in hoofdstuk 15 ingegaan op het thema hinder tijdens de bouw. Overlast door de bouw van het beoogde programma op Zeeburgereiland zal nooit geheel te voorkomen zijn. Zoals de commissie voor de m.e.r. ook aangeeft is het aannemelijk dat met de genoemde beleidsmaatregelen die zijn opgenomen in het MER, hinder zoveel mogelijk kan worden voorkomen of gemitigeerd.

Op dit moment is een plan in voorbereiding dat inzicht geeft in de fasering van de realisering van de Sluisbuurt, de rijroutes en aantallen vrachtwagens. De gemeente is met Rijkswaterstaat in overleg over het gebruik van het terrein van de zand- en grindhandel bij het sluizencomplex als bouwplaats/voor de aanvoer van materiaal. Deze beleidsmaatregel wordt overigens ook reeds genoemd in hoofdstuk 15.3.1 van het MER.

4. Indiener maakt zich zorgen en denkt, dat bij een aangepast beleid veel ten goede kan keren. Indiener zou gaarne op het eiland een aantal onderwerpen nader met de gemeente en/of met de betreffende ambtenaren willen bespreken. Naast alles wat hierboven al is opgemerkt wil indiener nog benadrukken, dat de bescherming van de ecologische groenzone (hoofd groenstructuur) nu en vooral ook als de Sluisbuurt bebouwd gaat worden, veel aandacht nodig heeft.

Reactie

De gemeente Amsterdam staat open voor overleg, om er voor te zorgen dat ambities maximaal worden ingevuld. Voor wat betreft de groenzone wordt opgemerkt dat de westzijde van de Sluisbuurt (Hoofdgroenstructuur) in het bestemmingsplan Sluisbuurt een groenbestemming heeft gekregen met een dubbelbestemming Waarde-ecologie. Hiermee worden de ecologische belangen geborgd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

B.

1. Indieners hebben bezwaar tegen de uitgangspunten voor het toelaten van een maximale milieucategorie van 3.2 en een maximale bouwhoogte van 11-15 meter op de bedrijvenstrook.

Gezien de afstand tot de woningen van indieners is de afstand te klein en van onaanvaardbare invloed op het leefklimaat. Verzocht wordt om minder zware bedrijven toe te laten en met een lagere maximale bouwhoogte.

Reactie

In de onderzoeken voor het MER is uitgegaan van de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering voor wat betreft de te vestigen bedrijven in relatie tot de Sportheldenbuurt. De afstand tussen de Bedrijvenstrook en de eerstelijnsbebouwing in de Sportheldenbuurt bedraagt circa 60 meter. Ten behoeve van het MER is onderzoek verricht op het gebied van akoestiek en lucht om een indicatie van de milieuhinder te verkrijgen. Het MER bevat een effectbeoordeling van de beoogde functies op de eerstelijnsbebouwing. Daarbij wordt uitgegaan van de maximale mogelijkheden die toekomstige bestemmingen kunnen bieden zodat concrete zich aandienende initiatieven steeds binnen de bandbreedte van de in het MER beschreven milieueffecten blijven. Een te vestigen bedrijf zal binnen

deze bandbreedte moeten passen. Dit dient bij een concreet ruimtelijk besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning) te worden beschreven en aangetoond. Gezien de effectbeschrijvingen in het MER zijn wij van mening dat een invulling met bedrijven uit de categorie 3.2 mogelijk is zonder dat dit leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de omgeving.

Het MER zelf legt geen bouwhoogten vast, maar geeft een beschouwing van milieueffecten op basis van een indicatie van de beoogde invulling. Het vastleggen van de maximale bouwhoogte gebeurt in het nog op te stellen ruimtelijk plan (omgevingsvergunning of bestemmingsplan). Gelet op de afstand tot de eerste woningen in de Sportheldenbuurt wordt een bouwhoogte van 15 meter door ons zeker aanvaardbaar geacht.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

C.

Deze zienswijze heeft dezelfde inhoud als zienswijze B.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze B.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

D.

Deze zienswijze heeft dezelfde inhoud als zienswijze B.

Reactie

Verwezen wordt naar de reactie op zienswijze B.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

E.

1. De bewoners van de Sluisbuurt vinden het een opportunistisch plan met een, letterlijk, torenhoge ambitie en zijn hier dan ook op tegen.

De ontsluiting van de Sluisbuurt, in combinatie met de weg naar en van IJburg, de ring A10 en de Schellingwouderbrug, veroorzaakt nu al vaak een verkeersopstopping bij het kruispunt Zuiderzeeweg/Piet Heintunnel. De Sluisbuurt is een doodlopende driehoek op het Zeeburgereiland, met straks één toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer. Eén kruispunt voor de ontsluiting van alle auto's, pakketdiensten, toeleveringsverkeer, motoren, scooters etc. Daar komen nog talloze fietsende bewoners bij. Tel daarbij vervolgens de bezoekers van de winkels (de Sluisbuurt krijgt een centrumfunctie voor alle delen van het Zeeburgereiland), de geplande hoge school en met circa 8000 leerlingen, het doorgaande fietsverkeer van en naar landelijk Noord en IJburg bij op, en het verkeersinfarct wordt 'dodelijk'.

Het verkeersnet binnen de ring van Amsterdam is niet berekend op zo'n grote toename van verkeer dat veroorzaakt wordt door een megalomane woonbuurt, en het lijkt ons onmogelijk het verkeersnet in deze buurt hiervoor geschikt te maken. Buiten het gemotoriseerde verkeersinfarct om, kan het

openbaar vervoer deze vele aantallen extra personen niet aan. De beoogde fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en het oostelijk havengebied heeft grote weerstand van de bewoners, omdat het een zeer zware druk legt op de leefbaarheid en verkeerssituatie in het oostelijk havengebied én de Sluisbuurt. Een dergelijke stedenbouwkundig plan moet buiten de ring van Amsterdam gerealiseerd worden met aansluiting op de buitenring, treinstations, tram- en bushaltes, etc.

Reactie

Het thema mobiliteit komt in hoofdstuk 5 van het MER uitvoerig aan bod. In het MER wordt op basis van onderliggende verkeersstudies, aanbevolen de gebiedsontwikkeling van Zeeburgereiland te faseren en een planoverstijgend mobiliteitsplan op te stellen. Daarnaast worden concrete maatregelen benoemd om voor het autoverkeer te zorgen voor een aanvaardbare verkeersafwikkeling. Het mobiliteitsplan (Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg; Integrale aanpak van de bereikbaarheid - 2018 tot 2038) is inmiddels opgesteld en door het college vastgesteld en bevat een concreet pakket van maatregelen voor de periode tot 2038. Uitgangspunt is om naast het toepassen van nieuwe concepten zoals Smart mobility, ingrepen voor autoinfrastructuur, OV en fiets op het juiste moment uit te voeren. Uit het MER en het Mobiliteitsplan blijkt dat met de uitvoering van de maatregelen de ontwikkeling van Zeeburgereiland (en de overige Oostflank) mogelijk is.

Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt dat met het besluit van het GVB tot intensivering van de frequentie en het rijden met langere tramstellen, in combinatie met het verbeteren van de in- en uitstapmogelijkheid op de perrons, de capaciteit van het OV voldoende is om de reizigersvraag in 2028 te kunnen faciliteren. Vanaf 22 juli 2018 rijden in de ochtend- én avondspits 15 trams (lijn 26) per uur en vanaf december 2019 rijdt GVB met gekoppelde trams. Daarnaast voorziet het plan voor de Sluisbuurt in een extra halte voor de bus op de Zuiderzeeweg ter hoogte van de Schellingwoudebrug. Verdergaande maatregelen zoals een extra HOV verbinding met de Indische buurt zijn in onderzoek (Mobiliteitsplan).

Voor wat betreft het fietsverkeer is en wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de vervoerswaarde voor de fiets verder te verhogen met een extra verbinding naar het Oostelijk Havengebied. Dit onderzoek wordt ook ondersteund in het coalitieakkoord (Een nieuwe lente, een nieuw geluid, mei 2018), het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 en in het genoemde Mobiliteitsplan.

Ten aanzien van de Hogeschool INHolland wordt opgemerkt dat het aantal studenten op een werkdag naar verwachting 1.500 – 1.800 bedraagt, in tegenstelling tot het aantal dat indiener noemt. Deze studenten zullen niet allemaal tegelijkertijd aanwezig zijn. Met InHolland worden gesprekken gevoerd om de vervoersvraag zo goed mogelijk over de dag te spreiden, zodat drukte in de spits zoveel mogelijk kan worden voorkomen. Waar nodig zullen dergelijke afspraken worden vastgelegd. Deze aanpak past binnen de gemeentelijke mobiliteitsambities.

Tenslotte is van belang om op te merken dat Rijk en regio het eens zijn over de start van het gebiedsprogramma MRA (Metropool Regio Amsterdam). Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven is voor de MRA in het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Rail en Transport waarin het Rijk overlegt met de regio) van 15 maart 2018 – waar de Sluisbuurt expliciet in wordt genoemd - onder andere afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld ook zwaar inzetten op het maken van afspraken over spitsmijden en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid). Hierbij worden alle vervoersmodaliteiten betrokken. Specifiek is afgesproken om de op- en afritten van de A10-S114 aan te pakken om meer trams te laten rijden naar IJburg en de Sluisbuurt. Ook het kabinetsbeleid is erop gericht om mobiliteitsopgaven in samenhang te zien. Mede naar aanleiding van de zienswijze wordt de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld met de laatste stand van zaken van de afspraken uit het BO MIRT.

2. In gesprekken tussen de bewoners en de gemeente is afgesproken dat er in de groene zone achter de dijkhuizen geen wandel en of andere paden of wegen gerealiseerd worden. Ook is toegezegd dat de zone tussen de tuinen en het water, tot aan de huidige remming, niet openbaar toegankelijk wordt.

Reactie

In het MER hebben wij geen afbeeldingen van de inrichting van de westoever aangetroffen. Wij nemen aan dat de afbeelding in paragraaf 2.3.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt bedoeld. Hoewel deze indicatief is, is het juist dat aan indieners is toegezegd dat er geen openbaar(wandel/fiets) pad worden aangelegd aan de achterzijde van de bestaande dijkwoningen.

Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door op de verbeelding van het bestemmingsplan een aanduiding op te nemen waar de aanleg van nieuwe wandelpaden zijn uitgesloten. Deze zone zal wel bereikbaar moeten blijven voor beheer, onderhoud en bij calamiteiten. Dit gebruik zal toegelaten blijven. Verwezen wordt naar de reactie op de zienswijze in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt.

3. De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Zuider IJdijk zijn van groot belang. De Zuider IJdijk is onderdeel van de Stelling van Amsterdam en maakt deel uit van het waternetwerk dat wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal en de Oranjesluizen. Bij de sluizen zijn nog de oude sluiswachtershuisjes aanwezig. Als het maaiveld van de Sluisbuurt verhoogd wordt, zoals in de plannen wordt voorgesteld, gaat de authenticiteit van deze dijk volledig verloren. Bovendien is de dijk een onderdeel van de voormalige Zuiderzee en een Grand Randonnee. Als de Zuider IJdijk gereduceerd wordt tot een rudimentair onderdeel van de stedelijke bebouwing, zoals de plannen doen vrezen, vallen deze waarden weg en daarmee een stuk van de historie van Amsterdam als havenstad en de verbinding van de stad met het achterland.

Reactie

De Stelling van Amsterdam is aangewezen als Unesco Werelderfgoed. Onderdelen ervan hebben de status van provinciaal en/of gemeentelijk monument gekregen. De Zuider IJdijk heeft geen formele monumentenstatus. Wel is het profiel van de dijk aan de westzijde van de Sluisbuurt cultuurhistorisch van waarde, zoals ook blijkt uit de cultuurhistorische verkenning die is opgenomen in de bijlagen van de toelichting van het MER. Het dijklichaam is in de verkenning aangegeven als van stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis; zij getuigt van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland. Dit is ook opgenomen in hoofdstuk 13.2.3. van het MER.

De geschiedenis van het Zeeburgereiland laat zien dat de dijken en het eiland daartussen in elke periode van de stadsontwikkeling een andere functie in de stad kregen, waarmee hun inrichting steeds veranderde. Met de keuze voor de Sluisbuurt als woonlocatie verandert de functie van het eiland weer en daarmee de eisen aan hoogte en inrichting van het maaiveld. Daarnaast wordt de westelijke dijk als kering afgewaardeerd en verliest het daarmee de functie van de primaire waterkering.

In het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt is ervoor gekozen om het maaiveld tot achter de dijk aan de westzijde op te hogen. Hierdoor wordt de beschikbare grond maximaal benut en opent de Sluisbuurt zich maximaal naar het IJ en het sluizencomplex toe. Dit is positief voor de woonkwaliteit van de nieuwe bebouwing. De mate van ophoging (circa 2 meter) wordt mede bepaald door het uitgangspunt om een zo goed mogelijk waterdoorlatende laag te creëren met het oog op de doelstelling van rainproof. Daarbij komt dat een hogere dijk vanuit waterveiligheid – in verband met de afwaardering van de dijk aan de westzijde – niet langer noodzakelijk is. Evenwel is ook niet voor verdere verlaging van het dijklichaam gekozen. De dijk wordt gezien als een landschappelijk element en als anker voor de ruimtelijke ontwikkeling doordat ze nadrukkelijk de verbinding vormt tussen de buurten (een groene openbare kruisingsvrije route rondom het eiland). De dijk wordt zo

veel mogelijk vrijgehouden van autoverkeer, en de aanwezigheid wordt benadrukt door het plaatsen van bomenrijen en het behouden en realiseren van wandelroutes. Dit is reeds opgenomen in het vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt en wordt verder ook geborgd in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Ook wordt de mogelijkheid bekeken om plaatselijk de oude basaltbescherming te behouden.

De route over de dijk blijft intact en wordt verbeterd en heeft dan ook geen negatief effect op het netwerk van langeafstandswandelpaden door Europa.

Tevens wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze in het kader van het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt.

4. Het artikel 18 Water -1 in het Ontwerp Bestemmingsplan Sluisbuurt is niet conform het beleid Woonboten en oevergebruik binnen Oost dat op 27 dec 2017 door B&W is verlengd voor onbepaalde tijd. Hierin is bepaald dat in het Buiten IJ bij vervanging is toegestaan een woonschip van 30.00 x 6.00 x 3.50 met over 40% van de maximale lengte een hoogte van 5 meter. Dus in het Ontwerp Bestemmingsplan Sluisbuurt moeten de maten worden opgenomen die in de beleidsregels zijn vastgelegd.

Reactie

Deze zienswijze is gericht op het ontwerpbestemmingsplan Sluisbuurt. Verwezen wordt naar de reactie op de gelijklopende zienswijze in het kader van het bestemmingsplan, waarin is aangegeven dat aan deze zienswijze tegemoet kan worden gekomen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

F.

1. Verzocht wordt om natuurinclusief bouwen op te nemen in de bouwenveloppen, zodat ontwikkelende partijen hun duurzaamheidstaken niet verzuimen; maak voorzieningen zoals broedplaatsen voor de gierzwaluw, huismus en spreeuw, en het realiseren van groene gevels en daken concreet.

Daarnaast wordt verzocht om maatregelen in de ecologische verbindingszone in de vorm van een steilwand voor overzwaluwen en om ook iets te betekenen voor de boerenzwaluw en de huiszwaluw.

Tenslotte verzoekt indiener om stil te staan bij het effect van hoogbouw (en materiaalgebruik) op vogels: veel vogels worden het slachtoffer van hoogbouw.

Reactie

In hoofdstuk 12 van het MER komen de natuuraspecten aan bod en is natuurinclusief bouwen genoemd als optimaliserende maatregel. Natuurinclusief bouwen heeft nadrukkelijk de aandacht bij het uitwerken van de plannen voor de Sluisbuurt. Recent is het Amsterdamse handboek 'Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën' verschenen. In dit handboek zijn voorstellen uitwerkt van groene daken, groene gevels, neststenen etc. (Dit handboek is voor iedereen gratis te downloaden via de gemeentelijke website).

Op dit moment wordt er gewerkt aan een voorstel om dit handboek ter behandeling aan de gemeenteraad voor te leggen. Vooruitlopend op dit voorstel wordt in de Sluisbuurt al veel aandacht gegeven aan het natuurinclusief bouwen, zowel bij het opstellen van de bouwenveloppen voor ontwikkelende partijen (daarin is het verplicht op/aan/in het gebouw hoogwaardig groen toe te passen), als bij de inrichting van de openbare ruimte, waarvoor een inrichtingsplan in voorbereiding is.

Het voorstel voor een oeverzwaluwwand als onderdeel van de ecologische verbindingszone nemen wij graag mee in de uitwerking van de groeninrichting.

Sommige vogels zoals visdief, scholekster, zwarte roodstaart, witte kwikstaart, zien daken, afhankelijk van de hoogte, dakbekleding (grinddak, groendak) en nabijheid voedselgebieden als een biotoop en een kans om te broeden. Sommige vogels zoals de slechtvalk zijn zelfs afhankelijk van hoogbouw. Over het algemeen wil een slechtvalk pas tot broeden komen als het gebouw 80 meter of hoger is.

Om te voorkomen dat vogels niet tegen hoge gebouwen vliegen, is contrast een belangrijk ontwerpuitsgangspunt voor het ontwerp van hoogbouw. In het beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt staat onder andere voor de torens als uitgangspunt genoemd; 'reflectie beperken door materiaalgebruik, verbreking van de volumes en kleurgebruik'. Hiermee is aandacht voor dit thema geborgd. Het Beeldkwaliteitsplan Sluisbuurt wordt als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

G. RWS

1. Rijkswaterstaat is blij te vernemen dat de gemeente Amsterdam begrip heeft voor mogelijke effecten van de hoogbouw op het radarbeeld van het scheepvaartverkeer en bereid is voor de verdere planuitwerking een nulmeting te (laten) uitvoeren en het effect op het walradarsysteem te (laten) monitoren. Rijkswaterstaat heeft vertrouwen in het gezamenlijke ambtelijke proces dat momenteel plaatsvindt.

Voor de veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op de rijksvaarwegen is het beheersen van recreatieverkeer een belangrijk aspect. Er wordt in het MER geen aandacht geschonken aan mogelijke conflicten tussen scheepvaart en recreatievaartuigen en/of illegale zwemmers. Rijkswaterstaat is van mening dat het zeer waarschijnlijk is, dat het recreatieverkeer en het aantal zwemmers zal toenemen als gevolg van de grootschalige woningbouw op het Zeeburgereiland. In de laatste schriftelijke correspondentie heeft gemeente Amsterdam aangegeven dat er verbodsborden kunnen worden geplaatst. Rijkswaterstaat ziet graag dat dit ook daadwerkelijk gebeurt.

De Schellingwouderbrug staat in de Rijkswaterstaatprogrammering 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. De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat het bestemmingsplan geen belemmering is voor de vervanging- en renovatieopgave van de Schellingwouderbrug. Zowel bij de bestemming Water als Groen zijn waterstaatkundige voorzieningen mogelijk. Rijkswaterstaat stelt het op prijs dat de gemeente Amsterdam ook de nautische voorzieningen hieraan heeft toegevoegd.

Reactie

Het is juist dat over het monitoren van de werking van radar en marifoon afspraken met Rijkswaterstaat zijn gemaakt. In gezamenlijk overleg worden deze afspraken nader uitgewerkt.

In het kader van de ontwikkeling van de Sluisbuurt is reeds toegezegd dat er aan de kade borden zullen worden geplaatst om eenieder te attenderen op het zwemverbod. In paragraaf 16.3.2 van het MER is het zwemverbod opgenomen als optimaliserende maatregel voor de veiligheid.

Van de renovatieplannen van de Schellingwouderbrug hebben wij kennisgenomen. De gemeente blijft hierover met RWS in overleg. In de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt een passage opgenomen dat vervanging en renovatie voor de Schellingwoudebrug gepland staan, dat de ruimtelijke implicaties hiervan nog niet bekend zijn en dat indien nodig een aparte juridisch planologische procedure wordt doorlopen.

2. Het bouwvlak van de bestemming Bedrijf bij de Oranjesluizen eindigt direct ten zuiden van het huidige kantoor/servicegebouw. Zoals eerder vermeld, werkt Rijkswaterstaat aan de voorbereiding van een Corridorcentrale bij de Oranjesluizen. Deze centrale zal mogelijk meer oppervlakte beslaan dan het huidige aanwezige gebouw. Het ruimtebeslag, het programma noch de ruimtelijke impact lijkt op dit moment voldoende duidelijk om planologisch te bestemmen. Echter de gemeente heeft nog geen toezegging gedaan over de maximale hoogte van 30 meter. Om deze reden heeft RWS zorg dat de nieuwe stedelijke context, de nieuwe hoofdgroenstructuur en de ecologische functie een belemmering kan zijn voor de verdere ontwikkeling van de Corridorcentrale. Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat in gezamenlijk overleg een planologische oplossing gevonden wordt voor de Corridorcentrale.

Sinds 1961 is de locatie aan de Zuider IJdijk in gebruik als overslagterrein door verschillende bedrijven. In het nieuwe bestemmingsplan hebben deze gronden de bestemming 'Groen'. De ligging van deze kade inclusief de mogelijkheden van op- en overslag op deze locatie zien wij graag behouden, niet alleen in de bouwfase van Sluisbuurt. Het behouden van (de ligging van) deze kade inclusief de op- en overslagmogelijkheden is noodzakelijk om het tekort aan ligplaatsen in regio Amsterdam op te vangen, een streven dat terugkomt in het project Capaciteitsuitbreiding ligplaatsen Amsterdam-Lemmer in het MIRT-overzicht 2018. Tevens veroorzaakt de overgang van het huidige gebruik naar een bestemming "Groen" een waardevermindering van Rijkswaterstaatgrond.

Reactie

Er is met RWS een afspraak gemaakt om in overleg te treden als het initiatief voor een corridorcentrale concreet genoeg is. Het ruimtebeslag, het programma noch de ruimtelijke impact is op dit moment voldoende duidelijk om planologisch te bestemmen. Het 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 en NNN aan de westzijde en de ecologische functie van het groen aan de noordzijde. De toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt aangevuld door het initiatief te vermelden als mogelijke toekomstige ontwikkeling.

Voor wat betreft de loswal is het de wens van RWS om een wachtplaats te creëren ter plaatse van het sluizencomplex. Deze wens komt voort uit de eisen van maximale vaartijden voor de binnenvaart en om schippers te faciliteren om met de auto van het schip op de kade te kunnen komen.

Aan de zienswijze kan tegemoet worden gekomen door op de verbeelding van het bestemmingsplan Sluisbuurt in de bestemming Groen ter plaatse van het sluizencomplex, een functieaanduiding op te nemen die het overplaatsen van een auto mogelijk maakt. Een wachtplaats zelf is als nautische voorziening, reeds toelaatbaar binnen de bestemmingen Water-1 en Groen.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze op het bestemmingsplan Sluisbuurt zoals opgenomen in de Nota van Beantwoording bestemmingsplan Sluisbuurt.

3. Ten aanzien van het aspect verkeer en vervoer wil Rijkswaterstaat wellicht ten overvloede benadrukken dat de woningbouw en de maatregelen van het planoverstijgende mobiliteitsplan niet tot een verslechtering van de doorstroming op de A10-Noord, ter hoogte van S114, mogen leiden. Hierbij dient extra aandacht te zijn voor de intensivering van de tramlijnen die de oostelijke afrit van de S114 snijden en (mogelijk) tot een terugslag van het autoverkeer leiden op de A10 en knooppunt Watergraafsmeer.

In de plantoelichting zijn bestaande en toekomstige fietsverbindingen weergegeven. Eén van deze verbindingen loopt, zowel in de bestaande als in de toekomstige situatie, over de Oranjesluizen, welke volledig in eigendom en beheer is bij Rijkswaterstaat. 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 situatie te heroverwegen. Rijkswaterstaat gaat graag met de

gemeente Amsterdam in gesprek over het nemen van maatregelen om een toename van het langzaam verkeer op de Oranjesluizen te voorkomen.

Reactie

RWS en gemeente zijn in goed overleg over benodigde aanpassingen aan de op/afrit van de A10 in het kader van de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland. RWS is nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het Mobiliteitsplan en blijft betrokken bij de uitwerking daarvan. RWS en de gemeente Amsterdam zijn inmiddels een gezamenlijk proces begonnen om te komen tot een gezamenlijk gedragen beeld van de toekomstige situatie op de A10 en de op/afritten. Er wordt samen gekeken naar korte- en lange termijnoplossingen en de mogelijkheden richting BO-MIRT. Zoals in het MER aangegeven is voor de MRA in het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Rail en Transport) van 15 maart 2018 – waar de Sluisbuurt expliciet in wordt genoemd - onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit (bijvoorbeeld ook zwaar inzetten op het maken van afspraken over spitsmijden en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid). Hierbij worden alle vervoersmodaliteiten betrokken. Ook het kabinetsbeleid is erop gericht om mobiliteitsopgaven in samenhang te zien. De doorstroming op de A10-Noord is dus onderwerp van aandacht.

Ten aanzien van de fietsroute over het sluizencomplex wordt opgemerkt dat - zoals aangegeven in de Nota van Vooroverleg - het gezien de lange wachttijden voor de sluizen niet de verwachting is dat het om heel veel extra voetgangers of fietsers zal gaan. Vanuit het oogpunt van recreatief verkeer is het wenselijk dat de verbinding in stand blijft. De gemeente houdt hier graag contact over met RWS.

4. Ten aanzien van het bunkerschip ter hoogte van de Sluisbuurt merkt Rijkswaterstaat op dat in het bestemmingsplan de juiste externe veiligheidsafstanden dienen te worden gehanteerd voor locaties waar schepen bunkeren. Op dit moment loopt er nog een onderzoek of de afstanden in het ontwerpbestemmingsplan voldoen. Bij het verstrijken van de zienswijzetermijn zijn deze nog niet helemaal zeker. Wij zullen de juiste afstanden op korte termijn, maar ruim voor het opstellen van het definitieve bestemmingsplan, ambtelijk met u afstemmen.

Reactie

Uit nadere informatie van Rijkswaterstaat blijkt dat het ADN niet van toepassing is op het bunkeren. De effecten van een calamiteit zijn in het MER wel inzichtelijk gemaakt.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

H.

1. Indiener is eigenaar van ----- . In 1907 werd het bestek gemaakt voor "Het inrichten van een schiet- en exercitieterrein voor het garnizoen te Amsterdam"; bestek nr 170 van de Genie, 2e commandant Amsterdam (zie het bestek in de bijlage). De wachterswoning is enkele jaren geleden door de huidige eigenaar gerestaureerd en verkocht.

Het overblijvende deel omvat in goede staat verkerende bruikbare fundamente van de bebouwing uit 1910. Deze fundamente zijn ongeveer 50 centimeter bovengronds, dus geen archeologische vondst maar cultureel historisch — militair — waardevol erfgoed.

Het was de eerste bebouwing op het Zeeburgereiland en wordt beschouwd als indirect onderdeel van de Stelling van Amsterdam. De Stelling wordt niet alleen door Provincie Noord-Holland en Rijk als monument beschermd. Sinds 1996 is door de Unesco het belang van dit historisch erfgoed erkend en staat de Stelling op de lijst van Werelderfgoed.

De Zuider IJdijk is als "Hoofdverdedigingslijn" onderdeel van de Stelling van Amsterdam en mag dus niet worden aangetast. De huidige eigenaar is voornemens de drie gebouwen weder op te bouwen /

te restaureren op basis van de bestektekening uit 1907. De geschiedenis van het Zeeburgereiland wordt daarmee weer zichtbaar, vergelijkbaar met de restauratie van de Stelling in Vijfhuizen. De provincie heeft die restauratie gesteund en staat positief tegenover het idee dit project te realiseren.

In de MER worden de gebouwen geduid, maar onze wens tot wederopbouw ontbreekt in de MER, ondanks ons overleg hierover met de gemeente afgelopen 5 jaren. Enkele teksten en kaarten in de MER zijn onzorgvuldig overgenomen uit de bijlage van de MER "Cultuurhistorische verkenning".

De MER wordt de basis van het bestemmingsplan Baaibuurt-west. Het is dus van cultuurhistorisch belang dat u — gemeenteraad — nu besluit dat de MER wordt aangepast met de kennis die u nu — van ons — heeft ontvangen.

Indiener verzoekt een dusdanig positief besluit te nemen over de gewenste wederopbouw dat voldoende grond geeft om op korte termijn een (projectafwijdings-/ omgevingsvergunning) procedure te volgen, zoals enkele jaren geleden voor de bunkerboot. Die procedure loopt vooruit op de bestemmingsplanprocedure.

Het bestemmingsplan Baaibuurt-west richt zich op woningbouw vanaf 2026. Verzocht wordt om de terp c.a. niet weer in het zoveelste komende voorbereidingsbesluit op te nemen en daarmee de restauratie niet actief te benaderen. Het gerestaureerde erfgoed kan bij de stedenbouwkundige planvorming van de Baaibuurt-west creatief worden ingepast: "erfgoed als ontwerp opgave".

Reactie

De cultuurhistorische waarden op het Zeeburgereiland worden in hoofdstuk 13 van het MER beschreven. Ten behoeve van het opstellen van het MER is een Cultuurhistorische Verkenning (CHV) opgesteld, die integraal als bijlage aan het MER is gevoegd. In de CHV is ten aanzien van het perceel van de indiener van de zienswijze het volgende te lezen:

"Het nieuwe eiland kreeg vanwege de strategische ligging gedeeltelijk een militaire functie. Aan de zuidwestzijde werden vanaf 1907 schietbanen, barakken en een exercitieterrein ingericht. Langs de Zuider IJdijk bouwde het Departement van Oorlog een wachterswoning (nr. 24) en direct hiernaast een schuilloods voor de manschappen, een toiletgebouw en een opslagplaats voor schietschijven. De wachterswoning staat er nog altijd; de schijven- en schuilloods zijn gesloopt, maar op luchtfoto's zijn de contouren daarvan nog zichtbaar, hetgeen erop duidt dat de fundering nog aanwezig is. (...)

Nog aanwezige waardevolle elementen uit deze periode:

- wachterswoning uit 1907, gebouwd door het Departement van Oorlog, Zuider IJdijk 24;
- de direct achter de wachterswoning in maaiveld zichtbare contouren van de schijven- en schuilloods".

De kaart bij de CHV is in het MER opgenomen en geeft een goed beeld van de aanwezige waarden. Ook de cultuurhistorische waarde van de Zuider IJdijk wordt in het MER expliciet benoemd. De gemeente beschouwt de CHV als compleet en voldoende. Vanuit het uitgangspunt van behoud van de waardevolle elementen, zoals in het MER beschreven, zijn de effecten van beide alternatieven op cultuurhistorisch waardevolle elementen neutraal (o) beoordeeld. De wens van indiener tot actieve wederopbouw van de genoemde zichtbare contouren hoort niet thuis in het MER. Het MER vormt hiervoor ook geen belemmering.

Overigens wordt opgemerkt dat de Stelling van Amsterdam inderdaad is aangewezen als Unesco Werelderfgoed. Onderdelen ervan hebben de status van Provinciaal en/of gemeentelijk monument gekregen. De Zuider IJdijk heeft echter geen formele monumentenstatus.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het MER.

3. Overzicht van wijzigingen

Naar aanleiding van de zienswijzen

- geen

Ambtelijke wijzigingen

- Paragraaf 3.3.2, 6.3.2 en 11.3.6 is aangepast en verduidelijkt ten aanzien van de toegelaten bedrijvigheid op de Bedrijvenstrook. Met deze aanpassing wordt de tekst in overeenstemming gebracht met de onderliggende onderzoeken;
- Wijzigingen naar aanleiding van het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r.; zie hoofdstuk 4.4. van het MER.