

Bestemmingsplan OAT Terminal

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1809BPGST-VG01
Datum print	29 Januari 2019
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3	Vigerende plannen	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Huidige situatie	11
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	11
2.3	Ontwikkeling	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	21
3.1	Rijksbeleid	21
3.2	Provinciaal beleid	27
3.3	Gemeentelijk beleid	33
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	37
4.1	Milieueffectrapportage Zeeburgereiland	37
4.2	Milieuzonering bedrijven	37
4.3	Luchtkwaliteit	39
4.4	Geluidhinder	40
4.5	Bodemkwaliteit	42
4.6	Verharding	43
4.7	Externe veiligheid	44
4.8	Niet gesprongen explosieven	44
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	45
5.1	Verkeer en vervoer	45
5.2	Water	45
5.3	Flora en fauna en ecologie	49
5.4	Archeologie en cultuurhistorie	51
5.5	Duurzaamheid	53
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	57
6.1	Standaard en plansystematiek	57
6.2	Toelichting op de regels	57
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	59
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	61

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

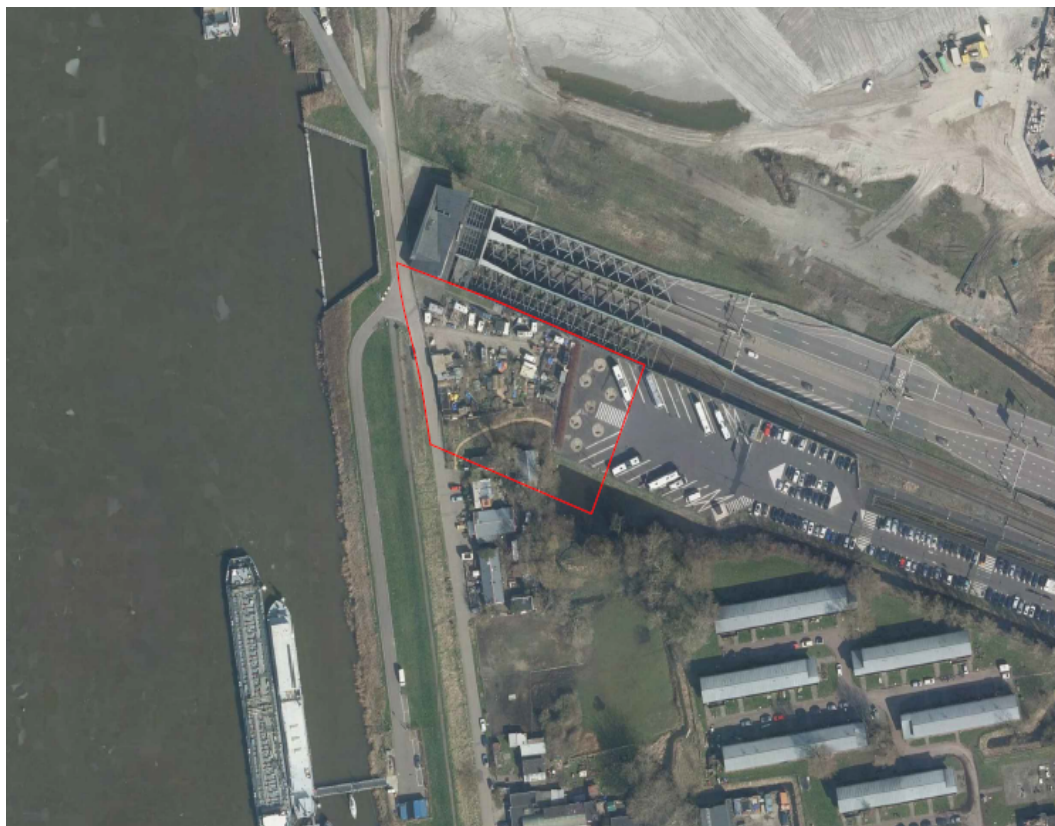
1.1 Aanleiding en doel

In december 2017 heeft de gemeenteraad een investeringsbesluit genomen over de aanleg van een ondergronds afvaltransportsysteem (OAT) voor de te ontwikkelen Sluisbuurt op Zeeburgereiland. Een hoogstedelijk milieu, hoogbouw en hoge dichtheden vragen om een andere aanpak voor afvalinzameling. De beperkte openbare ruimte moet optimaal beschikbaar zijn voor bewegen en verblijven. De Sluisbuurt biedt de mogelijkheid om de doelstellingen voor het scheiden van afval optimaal invulling te geven. Een OAT ondersteunt deze doelstellingen.

De aanleg van het systeem sluit aan bij de gemeentelijke Agenda Duurzaamheid en de Visie Openbare Ruimte. Voor het verzamelen van het afval is een afvalstation nodig waar het gescheiden afval centraal wordt opgehaald. Deze terminal is beoogd direct ten zuiden van de Piet Heintunnel. Voorliggend bestemmingsplan dient als onderbouwing en vastlegging van de locatie van het verzamelstation van het OAT.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan ligt in de Baaibuurt. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Zuider IJdijk, aan de noordzijde door de Piet Heintunnel, aan de oostzijde door de bestaande P&R voorziening en aan de zuidzijde door het perceel Zuider IJdijk 44 en een groenzone met watergang. Op onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven.



1.3 Vigerende plannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het volgende bestemmingsplannen van kracht:

1. Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg; vastgesteld op 7 juli 2010 en onherroepelijk op 3 september 2010. De facetherziening heeft betrekking op de geluidzone - industrielawaai van het industrieterrein Cruquius en het uitbreiden van de regels met betrekking tot strijdig gebruik.

Aan het eerder ter plaatse vastgestelde bestemmingsplan Zeeburg - Schellingwoude (vastgesteld op 26 april 1978, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Holland op 11 september 1979 en onherroepelijk sinds 24 mei 1984), is voor deze locatie goedkeuring onthouden.

1.4 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in

hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op de juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de (te) doorlopen procedure.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

Om de Amsterdamse haven goed bereikbaar te houden voor moderne zeegaande schepen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Het waterpeil van het IJ werd voortaan beheerst met de nieuwe sluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen aan de noordzijde van het plangebied. Hiermee ontstond de onderverdeling in het Binnen- en het Buiten-IJ.

Met de voltooiing van het Merwedekanaal in 1892, vanaf 1952 onderdeel van het Amsterdam-Rijnkanaal, verbeterde ook de scheepvaartverbinding met de grote rivieren en het Duitse achterland. Bij de aanleg van het kanaal waren de pas aangelegde dijk tussen Binnen- en Buiten-IJ vervangen door de meer oostwaarts gelegen Zuider IJ-dijk.

De oorspronkelijke oostelijke vaarroute bleef intussen in gebruik door verkeer van en naar het Zuiderzeegebied, en was nog altijd onderhevig aan de problemen die de getijdenwerking met zich mee bracht. Om het dichtslibben van de vaarweg tegen te gaan werd in 1893 haaks op de Zuider IJdijk een vier kilometer lange strekdam gebouwd, de Zeebreker. Het driehoekige watervlak dat zo ontstond deed tot het begin van de 20ste eeuw dienst als depot voor bagger uit het oostelijk havengebied en de stadsgrachten.

Het baggerdepot tussen de Zuider IJdijk en de Zeebreker groeide snel uit tot een driehoekig eiland, het IJ-eiland. Het nieuwe eiland kreeg vanwege de strategische ligging al snel een militaire functie. Aan de zuidwestzijde werden vanaf 1907 schietbanen, barakken en een exercitieterrein ingericht. Langs de Zuider IJ-dijk verschenen ook een wachterswoning, een schuilloods voor de manschappen, een toiletgebouw en een opslagplaats voor schietschijven. In 1916 werd ter plaatse van de tegenwoordige Sportheldenbuurt, buiten het plangebied, het Marine Vliegkamp Schellingwoude aangelegd. Tijdens de Duitse bezetting in 1940-1945 bouwde de Luftwaffe Vliegerhorst Schellingwoude om tot de grootste vliegbasis voor watervliegtuigen van Nederland. Verspreid over het eiland verrezen tientallen Duitse werken, variërend van zware bunkers tot luchtafweergeschut.

Na de oorlog verloor het IJ-eiland geleidelijk haar militaire karakter, en in 1968 werden de laatste militaire complexen opgeheven. Het merendeel van de gebouwen werd gesloopt om plaats te maken voor nieuwe gebruikers. De voltooiing van de Zuiderzeeweg, de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug in de jaren 1956-1957 maakten het gebied beter toegankelijk voor verkeer vanuit de stad, waarna zich allerlei grote en kleine bedrijven in het gebied vestigden. In de jaren 90 werd de Ringweg A10 en Piet Heintunnel aan het wegennetwerk toegevoegd. In (onder andere) het zuidelijk deel van de Baaibuurt-West herinneren nog enkele gebouwen aan de militaire geschiedenis van het eiland.

De afgelopen jaren is een groot deel van het eiland, dat tegenwoordig bekend staat als het Zeeburgereiland, ontwikkeld en bouwrijp gemaakt met het oog op de herontwikkeling tot woon-werkgebied.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Op het moment van schrijven van dit plan wordt het plangebied gebruikt door (eco)nomaden, (gedeeltelijk) als tijdelijk P&R terrein en (gedeeltelijk) voor bedrijfsmatig gebruik (Zuider IJdijk 44). Het plangebied wordt bereikt via de Zuider IJdijk. Ten zuiden van het plangebied is een ruime groenstrook aanwezig en waterpartij. Ook is in de nabijheid van het plangebied tijdelijke studentenhuysvesting aanwezig.



afbeelding 2.1: luchtfoto bestaande situatie (bron: maps.google.nl)

2.3 Ontwikkeling

Dit bestemmingsplan maakt de afvalinzameling bij het ondergrondse afvaltransportsysteem mogelijk. In deze paragraaf wordt ingegaan op de locatiekeuze voor de voorziening, worden nut en noodzaak nader toegelicht en een uitleg van de werking van het systeem gegeven.

Locatiekeuze

Voor de vestiging van de afvalinzameling zijn in het kader van het investeringsbesluit, vijf locaties onderzocht. Uit deze vergelijking kwamen twee locaties naar voren welke nader onderzocht zijn op energieverbruik, kosten en planning. De locatie nabij de Piet Heintunnel is uit dit onderzoek naar voren gekomen als definitieve, meest geschikte locatie voor deze voorziening. De volledige notitie over de locatiekeuze is opgenomen in de bijlage van het investeringsbesluit OAT (december 2017). De locatie ten zuiden van de tunnel is een gunstige plek ten opzichte van het buizenstelsel van het OAT. Binnen de geluidscontouren van de IJburglaan/Piet Heintunnel is er ruimte voor de terminal. De centrale ligging maakt de voorziening geschikt om in de toekomst de Baaibuurt-West aan te sluiten op het OAT zonder dat de terminal moet worden uitgebreid. Ten opzichte van de toekomstige Baaibuurt-West ligt het gebouw aan de noordzijde van bebouwing. Deze gevel is vanwege geluid van de IJburglaan/Piet Heintunnel en oriëntatie ongunstig voor woningen; de terminal kan hier functioneren als geluidscherm.

De afvalvoorziening zal voornamelijk gaan dienen voor de afvalverwerking van de Sluisbuurt. Daarnaast is het in de toekomst mogelijk om ook de Baaibuurt op de terminal aan te sluiten.

De Sluisbuurt kenmerkt zich door hoge dichtheden. Daardoor zijn de ambities op de kwaliteit van de openbare ruimte hoog. Deze zal namelijk functioneren als de huiskamer van de toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers. Bij dit type buurt past een nieuwe kijk op de voorzieningen voor afvalinzameling. Er is onderzocht of een systeemverandering voor deze voorzieningen in deze buurt een bijdrage kan leveren aan de hoge ambities op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de gemeentelijke doelstellingen op het scheiden van afval. Een ondergronds afvaltransportsysteem (OAT) sluit het beste aan bij deze ambities en doelstellingen. Er zijn bij het gebruik van een OAT niet of nauwelijks containers aanwezig op straat (traditioneel betreft het circa 137 containers in de Sluisbuurt die bij elkaar bijna 1.200 m² aan ruimte in beslag nemen) en de rijbewegingen van vuilniswagens rondom dergelijke containers zijn er in

de wijk ook niet meer. Het systeem zorgt voor een voorscheidingspercentage van afval van circa 41%. Zo blijven de straten veilig en schoon, en is er meer ruimte voor bewegen en verblijven. Dat geldt ten opzichte van inzameling met containers op straat, maar ook ten opzichte van inzameling door middel van inpandige containers, dat vaak nadelig ingrijpt op het ontwerp van de plinten van de gebouwen.

Een hoogstedelijk milieu, hoogbouw en hoge dichtheden vragen om een andere aanpak voor afvalinzameling. De beperkte openbare ruimte moet optimaal beschikbaar zijn voor bewegen en verblijven. De Sluisbuurt biedt de mogelijkheid om de doelstellingen voor het scheiden van afval optimaal invulling te geven. Een OAT ondersteunt deze doelstellingen.

De OAT-leiding is inpasbaar in het toekomstige kabels- en leidingenpakket van de Sluisbuurt. Uitrol van het OAT-netwerk zal de fasering van de Sluisbuurt volgen. De capaciteit van het OAT is bepaald op basis van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt, wat uitgaat van circa 5.500 woningen en circa 100.000 m² niet woonfuncties. Uitbreiding van het systeem in de Sluisbuurt is mogelijk met ongeveer 20% en zo mogelijk kunnen andere buurten aangesloten worden op dezelfde terminal.

De gemeente wordt eigenaar van de terminal en het leidingwerk in het openbaar gebied. De (project)ontwikkelaar/gebouweigenaar wordt eigenaar van het deel van het OAT dat op de kavel wordt gerealiseerd. De toekomstige RVE Afval en Grondstoffen wordt binnen de gemeente verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud en de exploitatie.

De optimale contractvorm is Design, Built, Maintain en Operate (DBMO). De ontwerpopgave en het beheer en onderhoud van het OAT zal voor een periode van 50 jaar komt bij de opdrachtnemer te liggen. Dit contract zal in de markt gezet worden door middel van een mededingingsprocedure met onderhandeling.

De definitieve gunning van het DBMO-contract vindt naar verwachting eind 2019 plaats. In het tweede kwartaal van 2020 kan de opdrachtnemer starten met de realisatie van de OAT-terminal en het hoofdtracé. Met een geschatte bouwtijd van één jaar kunnen de terminal en het hoofdtracé in het tweede kwartaal van 2021 worden opgeleverd, ongeveer gelijktijdig met de oplevering van de eerste woningen in de Sluisbuurt.

Afvalketen Amsterdam

Amsterdam heeft veel ambitie op het gebied van afval en grondstoffen. De gemeente wil meer afval scheiden om zo meer grondstoffen terug te kunnen winnen voor hergebruik, recycling en andere nuttige toepassingen.

In het Uitvoeringsplan Afval staan drie ambities centraal.

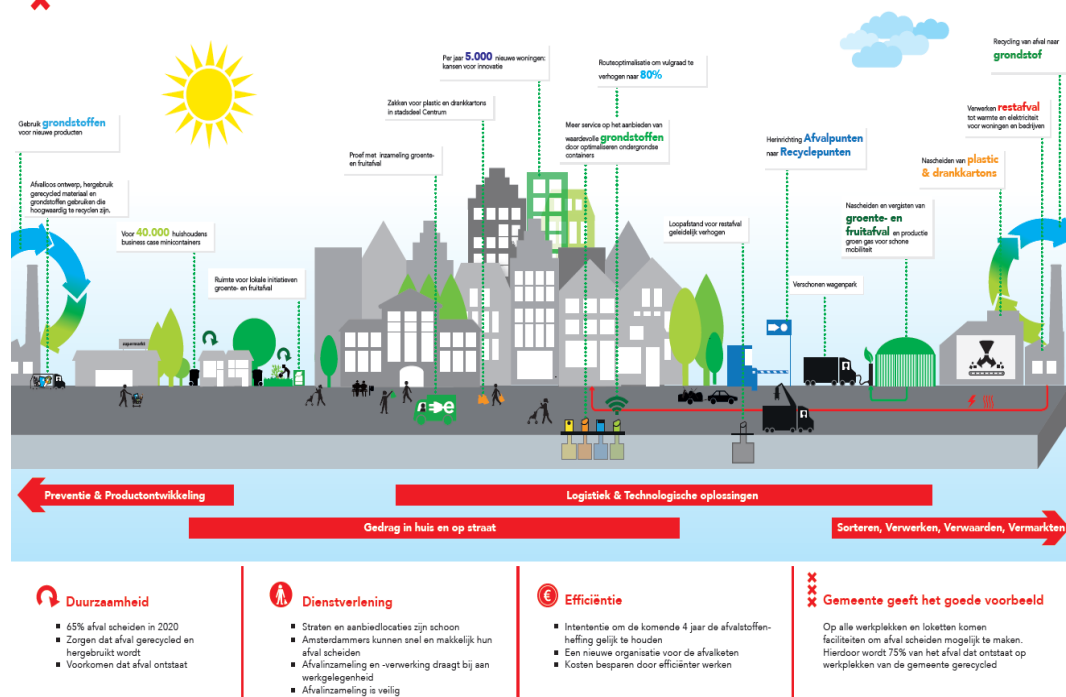
- het percentage gescheiden huishoudelijk afval omhoog brengen van 19% in 2013 naar 65% in 2020, waardoor we meer afval kunnen recycleren.
- verbeteren van de dienstverlening, om zo Amsterdammers in staat te stellen snel en makkelijk hun (gescheiden) afval aan te bieden. We spreken hierbij de Amsterdammers meer aan op hun eigen verantwoordelijkheid door ze goed voor te lichten en te inspireren hoe ze hun afval kunnen aanleveren en waarom beter scheiden nodig is.
- zorgen voor een efficiënte organisatie. Zo houden we de afvalstoffenheffing en de kosten voor de Amsterdammer laag en kunnen we de nodige investeringen doen.

Met het Uitvoeringsplan Afval heeft de gemeente de maatregelen vastgesteld die moeten bijdragen aan een scheidingspercentage van 65% in 2020. Hiervoor zet de gemeente in op een combinatie van bron- en nascheiden. Bronscheiden door een goede dienstverlening te organiseren op recyclebare

grondstoffen (het makkelijk maken voor bewoners om deze aan te bieden). Nascheiden door middel van de realisatie van een nascheidingsinstallatie bij AEB Amsterdam. Naast het verhogen van het scheidingspercentage heeft de gemeente bovendien sterk ingezet om de stad de komende jaren schoon en heel te houden.

X Gemeente
 X Amsterdam
 X

Uitvoeringsplan Afval (2016 - 2020)



Kijk op: www.amsterdam.nl/afval

Onderondse afvalvoorziening

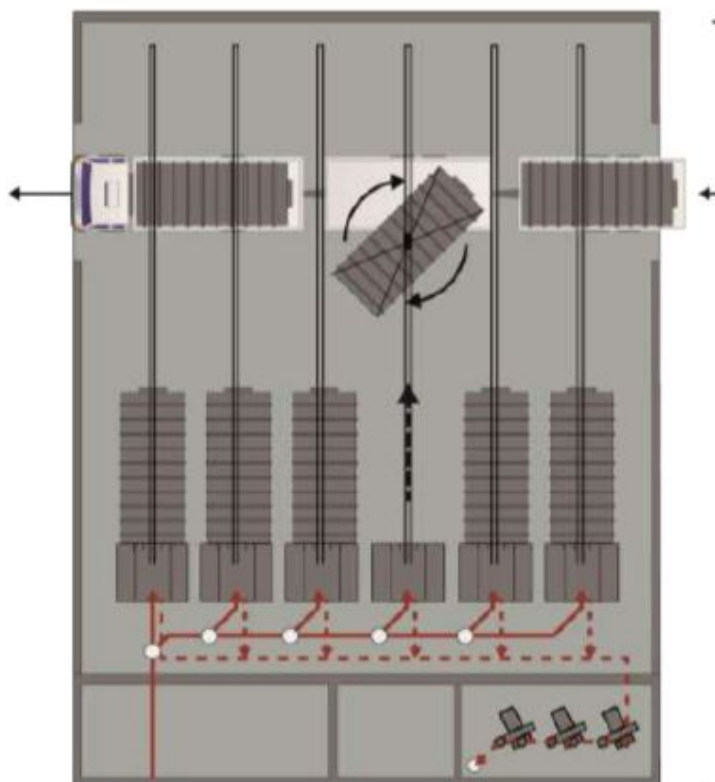
Het ondergronds afvaltransportsysteem (OAT) is een wijze van afvalinzameling waarbij het afval vanaf door de wijk verspreide afgiftepunten door middel van een ondergronds buisleidingsysteem naar de centraal gelegen afvalvoorziening vervoerd wordt waar het in transportcontainers verzameld wordt.

Op de in pandige afgiftepunten in de woonwijk wordt het afval gescheiden aangeboden in aparte 'inlets'. Door middel van meet- en regeltechniek is het OAT in staat om afval gescheiden te transporteren en gesorteerd in de verzamelcontainers op centrale OAT Terminal te storten. Het systeem werkt op basis van luchtdruk. Deze wordt opgebouwd door het aanzuigen vanuit de terminal en wordt door de aanwezigheid van kleppen in stand gehouden.

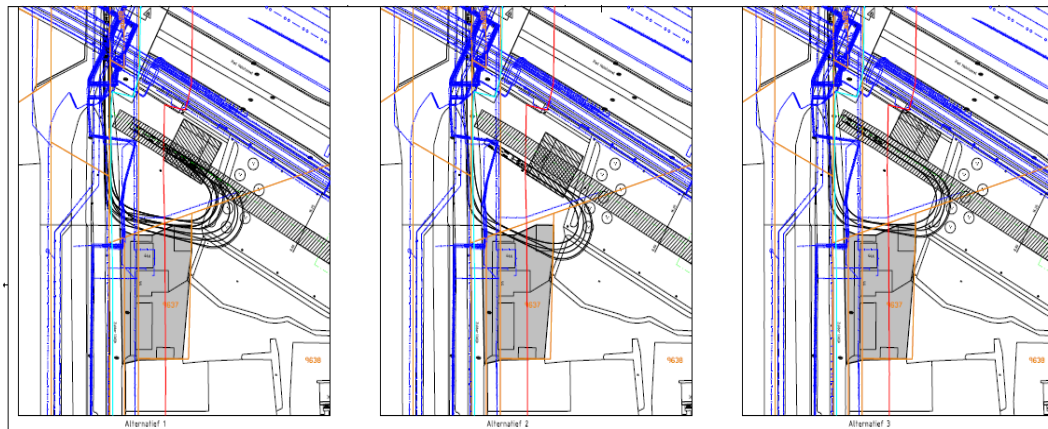
De wijze van het laden van vrachtwagens op het verzamelpunt is bepalend voor de dimensionering van de terminal. Voor de terminal van de Sluisbuurt is als uitgangspunt opgenomen dat de voorziening een beperkte footprint krijgt om zo min mogelijk ruimte in beslag te nemen. Dit komt voort uit het uitgangspunt om ruimte te houden voor de ontwikkeling van de Baaibuurt op termijn, en om in de

toekomst de Sluisbuurt en de Baaibuurt-West dichterbij elkaar te brengen door een park te maken over de IJburglaan, tussen de tunnelmond van de Piet Heintunnel en de kruising met de Zuiderzeeweg (zie ook Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt, vastgesteld september 2017). Vanuit het afvalbedrijf is er de wens om in de toekomst met LZV's (langere zwaardere voertuigen) te gaan rijden. Hiermee kunnen in één rit drie containers worden gereden. Zo kunnen de verkeersbewegingen worden gereduceerd.

Een drive-trough terminal kan zowel met kleine als met grote vrachtwagens worden gebruikt. Het verzamelpunt zou een inrichting kunnen krijgen zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



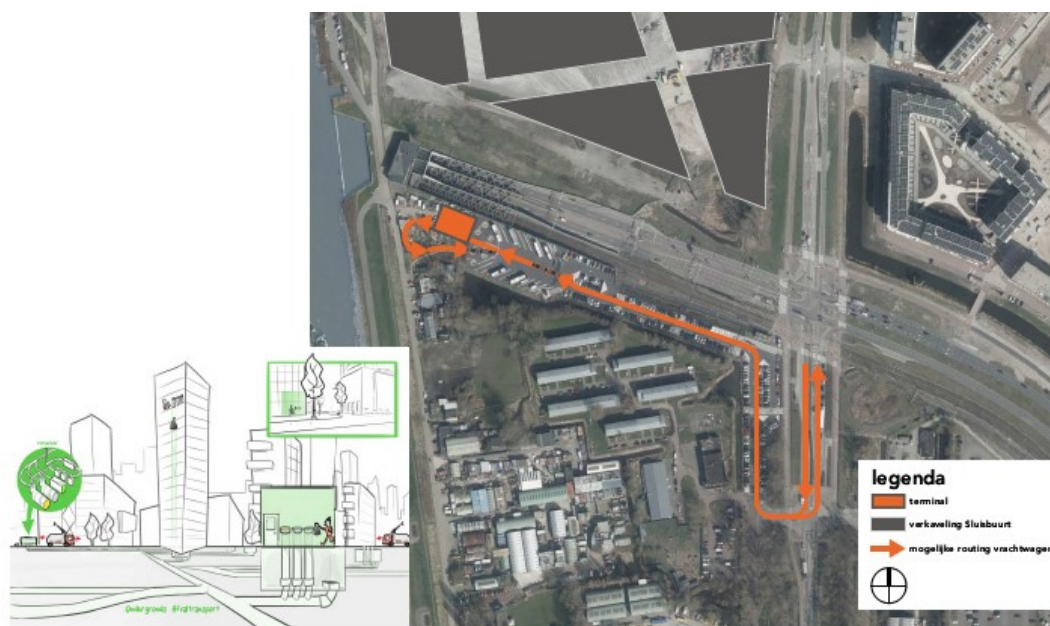
Te zien is een drive-trough terminal waar de vrachtwagen vanaf één zijde de terminal in komt, langs de containers stopt om geladen te worden met een kraan en vervolgens weer de terminal via de andere zijde verlaat. Hiermee blijft de footprint van de terminal beperkt tot circa 32 bij 25 meter. Er zal daarmee sprake zijn van circa 800m² bebouwd oppervlak.



Afwikkeling verkeer van en naar de OAT

Als uitgangspunt voor de OAT terminal geldt dat deze voor LZV's (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie; maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar) bereikbaar moet zijn. Dit vertaalt zich in een gebouw met doorrijdmogelijkheid en een vereiste toegang (rijcurves) naar en van het gebouw. Deze rijcurves zijn daarom medebepalend voor de benodigde perceelgrootte rondom het gebouw. Door Ingenieursbureau Amsterdam (i.s.m. Sweco Nederland) zijn de rijcurves voor verschillende plaatsingsopties van het terminal gebouw onderzocht (zie hierboven).

Op basis van de verwachte afvalstroom (haalbaarheidsonderzoek najaar 2017) in de eindsituatie, is een aantal van 22-25 containers per week te verwachten. Dit vertaalt zich in circa 20 ritten (zwaar) verkeer (aan/afvoer gecombineerd) per week, naast incidenteel middelzwaar verkeer (2 a 3 ritten per maand) en licht verkeer (met name medewerkers; 1 a 2 ritten per dag). In verhouding tot reguliere afvalinzameling is dit een aanmerkelijke reductie (tot 50%): een vergelijkbaar verzorgingsgebied met traditionele inzameling (hetzij kliko's per huis, hetzij containers per appartementengebouw of op de hoek van de straat) komt op 30-50 ritten per week door de buurt. Het af- en aanrijden vindt naar alle waarschijnlijkheid plaats via de Baai buurt (P&R terrein).



De tunnelbak van de Piet Heintunnel bevindt zich in de directe nabijheid van de bouwlocatie van de OAT Terminal. Om (ondergrondse) effecten van de fundering van de OAT Terminal te voorkomen dient er een strook vrij te blijven tussen de bak van de Piet Heintunnel (trambaan) en het perceel van de OAT voorziening. Uitgangspunt is een strook van circa 5 meter. Eventuele aanwezige ondergrondse voorzieningen van de Piet Heintunnel (ankers) zijn randvoorwaardelijk voor het ontwerp en uitvoering van de terminal, maar zijn niet van invloed op de grootte van het perceel.

Ruimtelijke inpassing OAT Terminal

De terminal komt op een locatie te staan die in de toekomst onderdeel kan worden van een (park)verbinding over de Piet Heintunnel tussen de Sluisbuurt en de Baaibuurt-West. Voor deze verbinding is een schets ter impressie opgenomen in het stedenbouwkundig plan Sluisbuurt maar er ligt nog geen ontwerp. De vorm en haalbaarheid van deze verbinding dient nog te worden onderzocht.

De terminal tbv de OAT zal in eerste instantie in een onbebouwde omgeving naast de P+R Zeeburgereiland staan. Later, wanneer de Baaibuurten zijn ontwikkeld, staat de terminal tussen de Piet Heintunnel en bebouwd gebied in. De terminal kan in een parkzone komen te staan die als voorstel voor een verbinding tussen Sluisbuurt en Baaibuurt West in het SP Sluisbuurt is opgenomen.

Met name de toekomstige situatie is reden om van de terminal een gebouw te maken die een bepaalde mate van architectonische kwaliteit is. Daarbij valt te denken aan een stoer sculpturaal gebouw zoals het Boostergemaal in de Sportheldenbuurt of een natuurlijkere vormgeving zoals de hulpwarmtecentrale 'het Ketelhuis' in Amstelveen. Zie de onderstaande afbeeldingen voor referenties van de genoemde voorbeelden.

Om richting te geven en te kunnen toetsen op de ruimtelijke kwaliteit wordt er een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin worden kavelregels geformuleerd waarmee de terminal vooruit loopt op de toekomstige context. Naast de kavelregels worden eisen gesteld aan de uitstraling van de terminal.



De ruimtelijke kwaliteit worden samen met de regels voor het gebouw vastgelegd in een op te stellen bouwenvelop.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening - Ladder duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 3.1.6. lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Het artikel beoogt vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren.

Artikel 3.1.6 lid 2 bewerkstelligt dat de wens om in een nieuwe stedelijke ontwikkeling te voorzien aan de hand van het toetsingskader van dit artikellid nadrukkelijk in de plantoelichting wordt gemotiveerd en wordt afgewogen met oog voor de ontwikkelingsbehoefte van een gebied en met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt.

Als stedelijke ontwikkeling wordt gezien (artikel 1.1. Bro): de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Met dit bestemmingsplan wordt een ondergrondse afval terminal mogelijk gemaakt. De ontwikkeling kan daarmee worden gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Binnen de Sluisbuurt wordt een groot ondergronds netwerk van afvalleidingen gerealiseerd die naar de terminal zullen gaan leiden. Dit systeem is onderdeel van woningen die daar worden gerealiseerd. Om deze leidingen te kunnen laten functioneren is het noodzakelijk dat de terminal gerealiseerd wordt. De behoefte aan deze terminal is daarmee aangetoond.

Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de voorwaarden van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

De SVIR is op 22 november 2011 door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid was nodig, omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda

Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - nationaal belang 2: ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - nationaal belang 3: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - nationaal belang 4: efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. Bereikbaar = het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
 - nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
3. Leefbaar & veilig = het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
 - nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - nationaal belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - nationaal belang 10: ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - nationaal belang 12: ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- nationaal belang 13: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Met de realisering van het plan wordt een bijdrage geleverd aan het vestigingsklimaat en wordt de ondergrond efficiënt benut. Ten aanzien van nationaal belang 7 dient hier vermeld te worden dat het

plangebied in de nabijheid van een rijksvaarweg ligt, namelijk de vaarweg van het Amsterdam Rijnkanaal. Ook belang 9 is relevant vanwege de ligging van het plangebied nabij het Amsterdam-Rijnkanaal. Tenslotte is nationaal belang 11 relevant vanwege de nabijheid van nieuwe natuur in het kader van het NNN.

Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de structuurvisie en raakt mogelijk enkele belangen (zie hieronder).

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Het besluit van 22 augustus 2011, houdende algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening), is in werking getreden op 30 december 2011.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddegebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal beleid.

Met ingang van 1 oktober 2012 (en meest recent aangepast in 2016) is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen: rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Het plangebied maakt onderdeel uit van cq. grenst aan een aantal besluitvakken van het Barro: rijksvaarwegen, primaire waterkering, en natuurnetwerk. Op deze onderdelen wordt hieronder nader ingegaan.

Artikel 2.1.2 Barro (vrijwaringszone):

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in

de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.

2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg, bedraagt: 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI.

Uit de database 'Vaarwegkenmerken in Nederland' (ViN) blijkt dat voor het Amsterdam Rijn Kanaal (ARK) CEMT-klasse VIb geldt. Voor het NZK, Afgesloten-IJ en Buiten- geldt tot kilometrerig 26.5 CEMT-klasse VIb en vervolgens ter hoogte van de Oranjesluizen CEMT-klasse Via. Voor beide vaarwegen (ARK en IJ) geldt dan ook een vrijwaringszone van 25 meter. Dit houdt in dat indien voor de gronden binnen een vrijwaringszone een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, daarbij rekening dient te worden gehouden met het voorkomen van (nieuwe) belemmeringen voor de veiligheid van de scheepvaart.

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt (op basis van artikel 2.1.3 van het Barro) rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte; de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart; het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten; de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

De vrijwaringszone is met een gebiedsaanduiding op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan opgenomen. Een klein deel van de verkeersbestemming ligt in de vrijwaringszone van 25 meter. Hier worden geen gebouwen mogelijk gemaakt. De overige bouw mogelijkheden en gebruiksmogelijkheden leiden niet tot een belemmering van het functioneren van de rijksvaarweg. In de regels is een beschermende regeling opgenomen voor de belangen van de vaarweg. Het Barro staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

Titel 2.10 (regels over Natuurnetwerk Nederland)

Het Barro bevat regels ter bescherming van de ambitie met betrekking tot de realisatie en het beheer van het natuurnetwerk Nederland (NNN): een robuust, landelijk netwerk van natuur. Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden aangewezen en worden in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. De planologische begrenzing van het natuurnetwerk Nederland door provinciale staten is inmiddels afgerond. Zie verder onder provinciaal beleid (paragraaf 3.2). Het plangebied ligt buiten de provinciale begrenzing van nieuwe natuur in het kader van het NNN.

Titel 2.11 (regels over primaire waterkering)

Het Barro bevat in titel 2.11 regels ter bescherming van primaire waterkeringen. Gronden van een bestemmingsplan die betrekking hebben op een primaire waterkering en gronden die deel uitmaken van een beschermingszone krijgen de bestemming waterkering en een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk'. De kering langs het Amsterdam-Rijnkanaal wordt in 2022 afgewaardeerd tot een secundaire kering. Hierover - en over de hanteren beschermingszones - zijn met de beheerder AGV afspraken gemaakt. In het bestemmingsplan wordt met de breedte van de beschermingszone geanticipeerd op de afwaardering. Het bestemmingsplan maakt geen bebouwing mogelijk in de kernzone van de kering. Het bestemmingsplan staat het belang van de kering niet in de weg.

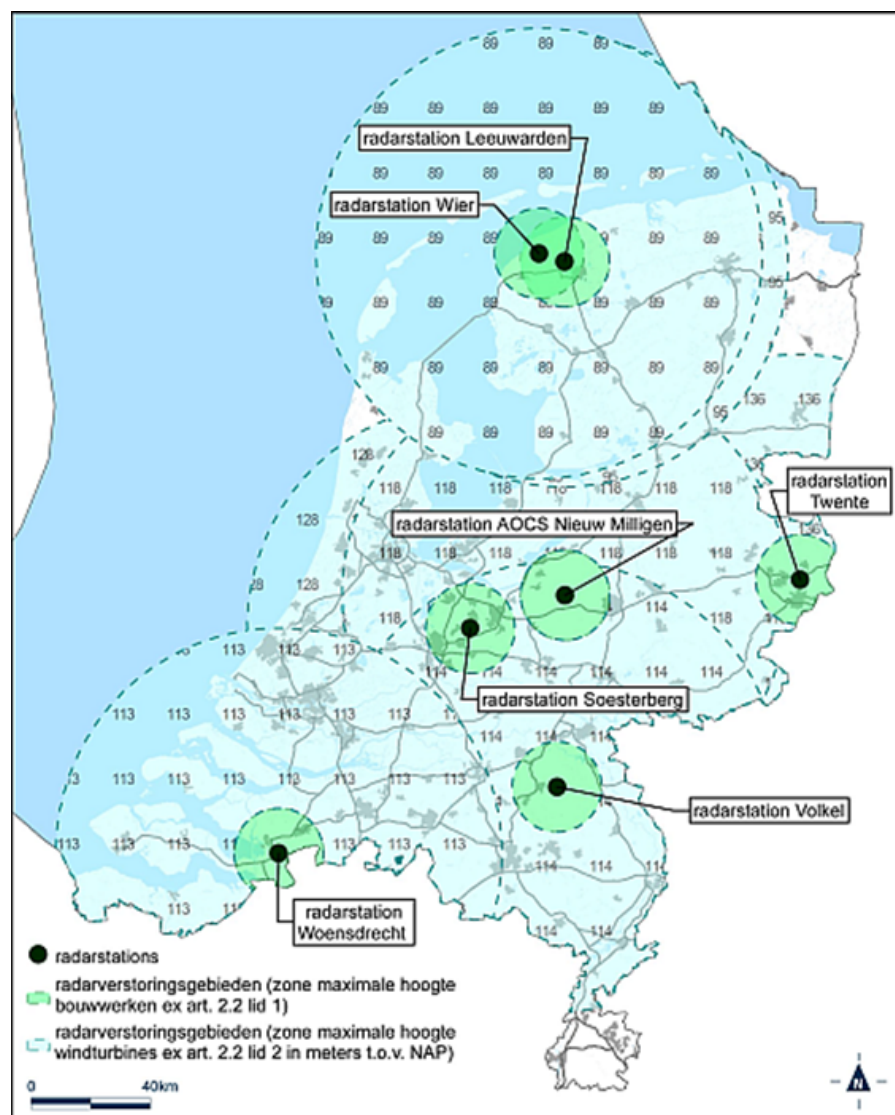
Conclusie

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het Barro de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staan nu voor nieuwe bebouwing een afstand van (ruim) meer dan 25 meter vanaf de rijksvaarweg wordt aangehouden en voor het overige een beschermende regeling is opgenomen. Daarnaast ligt het plangebied buiten het (te realiseren) Natuurnetwerk Nederland en is het belang van de waterkering beschermd in de regels.

3.1.4 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

De Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro.

In artikel 2.1 en bijlage 8.4 van het Rarro zijn zeven radarposten met de daarbij behorende toetsingsgebieden van het ministerie van Defensie aangewezen. De toetsingsplicht maakt onderscheid in windturbines enerzijds en gebouwen en andere bouwwerken anderzijds. Dit is nodig, omdat windturbines een grotere kans hebben radars te verstoren.



Conclusie

Het plangebied is gelegen buiten een radarverstoringsgebied vormt daarom - nog los van de toegestane maximale bouwhoogte - geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.1.5 Wet Luchtvaart

In 1992 heeft de Wet Luchtvaart de Nederlandsche Luchtvaartwet uit 1958 vervangen. De Wet Luchtvaart regelt het gebruik van luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen in Nederland. Voor Schiphol is in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) geregeld welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. In paragraaf 3.1.6 wordt hier uitgebreid op in gegaan.

3.1.6 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit (LIB) van belang.

Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zone's rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Op 4 november 2015 is het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in werking getreden. Met dit besluit is het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid gewijzigd. Internationale richtlijnen worden periodiek geactualiseerd vanwege ontwikkelingen in de luchtvaart en luchtvaarttechnologie.

Het gehele Zeeburgereiland ligt buiten het gebied, waarvoor beperkingen gelden voor gebruik. Het gehele Zeeburgereiland ligt wel binnen het invloedsgebied van luchthaven Schiphol vanwege de te realiseren bouwhoogten. Met een maximale bouwhoogte van maximaal 15 meter voor gebouwen in het plangebied, vormt bebouwing in het plangebied geen belemmering voor de vliegroutes of radarapparatuur.

Conclusie

Het LIB vormt vanwege de geringe bouwhoogte geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het

bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De 'Structuurvisie Noord-Holland 2040' is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, heeft de provincie de mogelijkheid een verordening op te stellen. In 2015 heeft de meest recente actualisatie van de structuurvisie plaats gevonden.

De structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in de structuurvisie onderdeel deel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld NoordMeugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Heel Zeeburgereiland wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Het bestemmingsplan is in lijn met de kaders uit de provinciale structuurvisie.

Primaire waterkeringen

De Provincie Noord-Holland zorgt voor voldoende ruimte voor waterkeringen, watersystemen en piek- en calamiteitenbergingen. Om bescherming te bieden tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater worden de regionale waterkeringen genormeerd, getoetst en waar nodig (innovatief) verbeterd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

In (bestaande) buitendijkse gebieden aan de Noordzeekust biedt de Provincie Noord-Holland geen aanvullende bescherming ten opzichte van het huidige beschermingsniveau dat is vastgesteld op Rijksniveau. Hier stelt de Provincie Noord-Holland, net als het Rijk, aanvullende voorwaarden aan ruimtelijke ontwikkeling.

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. In de Waterwet zijn voor deze waterkeringen veiligheidsnormen vastgelegd om deze bescherming voldoende te waarborgen. In de meeste gevallen nemen de waterschappen en Rijkswaterstaat het initiatief tot dijkversterkingen.

De belangen van de primaire waterkering worden in de Waterwet beschermd. In hoofdstuk 6 (De Blauwe Ruimte) van de provinciale verordening wordt wel ingegaan op de regionale waterkeringen. Hier wordt in paragraaf 3.2.2 verder op ingegaan.

Duurzame energie

Noord-Holland heeft de ambitie om de innovatie in de Noord-Hollandse duurzame energiesector te versterken. Noord-Holland is er van overtuigd dat het verduurzamen van de energievoorziening sneller en efficiënter zal verlopen als wordt ingezet op innovatie en het versterken van bedrijvigheid. De behoefte aan duurzame energie is immers groot, maar de prijs is nog te hoog.

Om de provinciale inzet optimaal, doelmatig en doeltreffend te laten zijn, kiest Noord-Holland ervoor zich te richten op een aantal speerpunten waarbij de balans tussen economische kansen en draagvlak het meest optimaal is. De speerpunten voor beleid duurzame energie zijn:

- duurzaam bouwen (vooral duurzaam renoveren);
- offshore windenergie (inclusief kennisontwikkeling);
- zonne-energie;
- biomassa-averaging (vooral kennisontwikkeling).

De afspraken in het Energie- en Klimaatakkoord zoals opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (SV 2040) en vastgesteld op 21 juni 2010 zijn achterhaald met het sluiten van het Nationale Energieakkoord in september 2013. In het Nationale Energieakkoord is vastgelegd dat Nederland in 2020 een van de meest innovatieve landen wil zijn en in 2050 een volledig duurzame energievoorziening heeft. Deze overgang van een energievoorziening gebaseerd op fossiele brandstoffen naar CO₂-vrije vormen van opwekking wordt energietransitie genoemd.

De energietransitie zorgt voor grote aanpassingen in het energiesysteem en heeft ingrijpende consequenties voor de huidige ruimtelijke structuur van de energiesector en op de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland. Voor de ruimtelijke ordening zijn de meest relevante aspecten:

- verminderen van de energievraag (door verminderen van gebruik, bijvoorbeeld isoleren van bestaande woningen);
- CO₂ neutrale, decentrale energieopwekking (zon, wind, warmte, biomassa);
- transformatie van het bestaande energienetwerk naar zogenaamde 'smart grids' en aansluiting van nieuwe wind- en zonneparken op het netwerk.

De provincie zal de ruimtelijk-economische effecten nader onderzoeken vanuit de drie hoofdbelangen in de SV 2040: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Op deze wijze wil de provincie een bijdrage leveren aan doelstellingen van het Rijk.

De provincie wijst gebieden aan voor het project 'herstructurering wind op land'. Onderhavig plangebied is geen onderdeel van een gebied dat is aangewezen voor de opwekking van windenergie. Dit plan is in lijn met de duurzaamheidsambities uit de structuurvisie.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

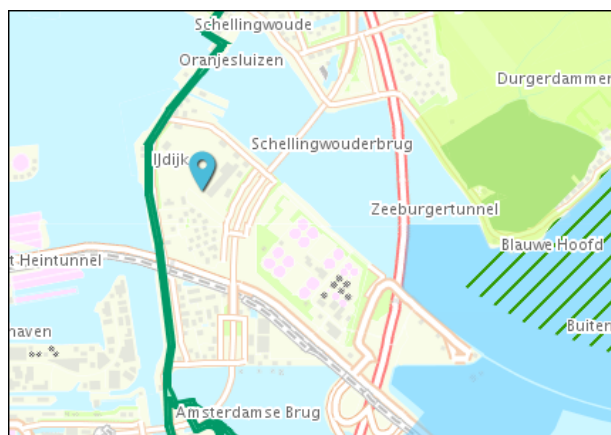
Noord-Holland is bijzonder door zijn grote diversiteit van natuur- en cultuurlandschappen: bossen, heidevelden, duinen, veenweiden, open polders, kwelders en grote wateren als de Waddenzee en het IJsselmeer. Deze landschappen zijn van internationale betekenis: in Noord-Holland liggen maar liefst 19 Europees beschermde natuurgebieden en 4 Unesco Werelderfgoederen.

Een belangrijk onderdeel van de provinciale groenstructuur is het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN, waar ook natuurbruggen, natuurverbindingen en Nationale Parken deel van uitmaken, vormt een

samenhangend netwerk van (inter-)nationaal belangrijke, duurzaam te behouden ecosystemen. Dit netwerk bestaat voor een groot deel uit reeds bestaande natuurgebieden en grote wateren. Daarnaast worden nieuwe natuurgebieden gerealiseerd. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) omvat de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de provinciale ecologische verbindingszones (EVZ). Het NNN wordt in de periode tot en met 2027 gerealiseerd. Het NNN wordt beschermd op grond van artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Een groot deel van het NNN is ook onderdeel van Natura 2000, het Europese natuurnetwerk dat op grond van de Wet natuurbescherming wordt beschermd. De Provincie Noord-Holland is in veel gevallen bevoegd gezag om een afweging te maken, als sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarden van het natuurgebied. Doorgaans zijn dergelijke ontwikkelingen niet toegestaan. Wanneer ruimtelijke ontwikkelingen, die een negatief effect hebben op natuurgebieden, toch moeten doorgaan vanwege een groot maatschappelijk belang en gebrek aan alternatieve locaties, wordt de schade aan de natuur zoveel mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd.

De zone langs het Amsterdam Rijnkanaal vormt een onderdeel van het NNN. Voorliggend bestemmingsplan ligt niet binnen de grenzen van de NNN. Het bestemmingsplan maakt bovendien de realisering van nieuwe natuur niet onmogelijk.





3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening 2017

Provinciale Staten hebben de 'Provinciale ruimtelijke verordening' (Prv) van Noord-Holland op 3 februari 2014 vastgesteld. Op 1 maart 2017 is een geactualiseerde versie van de verordening vastgesteld. Ten tijde van het schrijven van deze toelichting is een aanpassing van de Prv in procedure. De regels van de Prv vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prv schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, beheersverordeningen en de uitgebreide procedures van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De volgende regels uit de Prv zijn relevant voor dit plangebied:

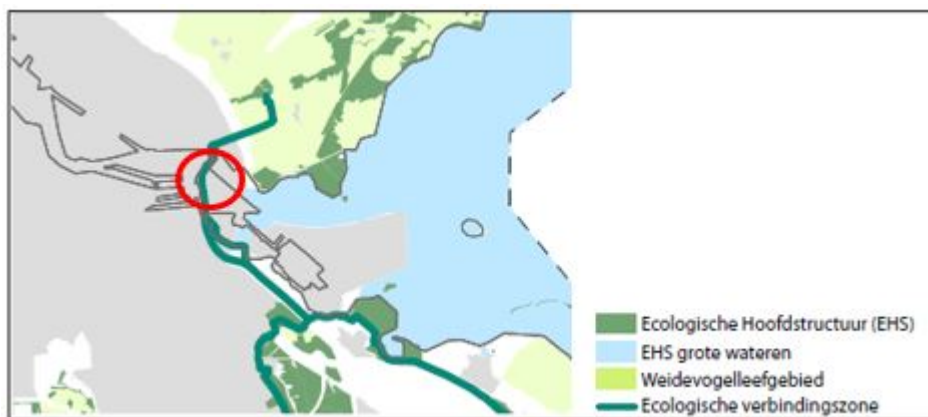
1. Artikel 19: ecologische hoofdstructuur (EHS) en provinciale ecologische verbindingzones (EVZ);
2. Artikel 30: regionale waterkeringen;

3. Artikel 33: energie en duurzaam bouwen.

NNN

In de verordening wordt de Zuider IJdijk aangeduid als ecologische verbindingszone. Voor deze gronden geldt:

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

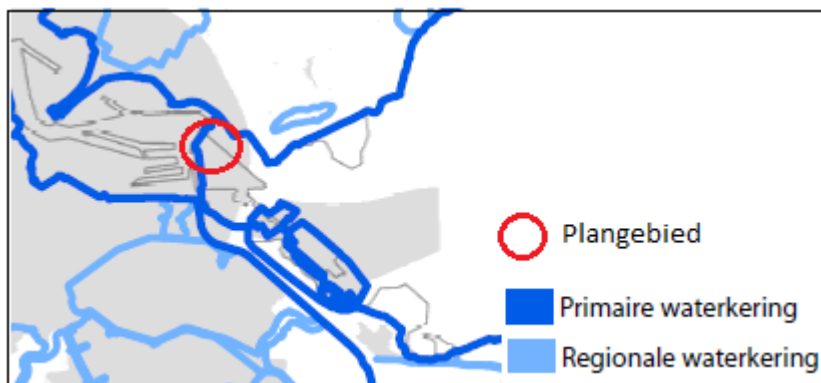


De ecologische verbindingszone ligt niet in het plangebied van dit bestemmingsplan en maakt de realisering van nieuwe natuur niet onmogelijk.

Primaire waterkeringen

De Zuider IJdijk wordt momenteel nog aangemerkt als primaire waterkering. Voor deze waterkering geldt een vrijwaringszone waterkeringen buitendijks, waarbinnen een bestemmingsplan nieuwe bebouwing of gebruik anders dan voor bebouwing, uitsluitend mag toestaan indien:

- er sprake is van niet-onomkeerbare ontwikkelingen naar oordeel van de waterbeheerder;
- een toekomstige landwaartse versterking van de waterkering niet wordt belemmerd en;
- kan worden meebewogen met het peil van IJssel- en Markermeer en Noordzee.



Deze primaire waterkering aan de westzijde van Zeeburgereiland zal in 2022 afgewaardeerd worden naar een regionale waterkering (secundaire waterkering). Op 27 september 2017 heeft het Dagelijks Bestuur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (hierna: AGV) besloten om nu reeds uit te gaan van een zone op de verbeelding van een regionale waterkering en niet meer van een primaire waterkering. De zone van de regionale waterkering valt gedeeltelijk binnen de grenzen van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan bevat regels ter bescherming van de belangen van de waterkering.

Energie en duurzaam bouwen.

Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Voor de maatregelen met betrekking tot duurzaamheid wordt verwezen naar paragraaf 5.5 van deze toelichting.

3.2.3 Watervisie 2021

Water is enorm belangrijk voor ons land en de provincie. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie het waterbeleid Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. Het waterbeleid wordt daarom zo ingezet dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Dat gebeurt stapsgewijs. Dat kan, omdat de meeste waterproblemen - de lopende dijkversterkingen uitgezonderd - niet van vandaag op morgen opgelost hoeven te zijn. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaats vindt. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk meekoppelen met andere ontwikkelingen en dan samen verschillende problemen tegelijk aanpakken.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie die aan bijna alle kanten omgeven is door groot water en voor meer dan de helft onder NAP ligt, is Noord-Holland het ideale toepassingsgebied voor technische en procesinnovaties op gebied van kust- en dijkversterkingen, ruimtelijke adaptatie, zoetwatervoorziening en verbetering van de waterkwaliteit. Dat is ook af te lezen aan de innovatieve projecten die de provincie nu al kent of in voorbereiding zijn: de pilot zoetwaterberging op Texel, de zandige versterkingen aan de Noordzeekust, de oeverdijk bij de Markermeerdijken, de duurzame energieprojecten op de Afsluitdijk. Noord-Holland is daarmee een waterinnovatietuin waar innovaties daadwerkelijk tot toepassing komen. De ambitie is om dit nog verder te versterken.

De aanpak van meekoppelen volgt de provincie in het waterbeleid al langer, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen. Daarom zoekt de provincie met name de ruimtelijke

transformatiegebieden op. Vergroting van de oplossingsruimte betekent ook dat met partijen wordt samengewerkt die voorheen niet of nauwelijks in beeld waren, zoals de Veiligheidsregio's en dat de provincie op nieuwe plekken aan tafel zit zitten.

Voor het plangebied geldt een specifieke wateropgave. Met de waterbelangen wordt bij de planontwikkeling integraal rekening gehouden; zie ook paragraaf 5.2 van deze toelichting.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De structuurvisie (2010) vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd. De visie beschrijft de grote ruimtelijke bewegingen in de stad en de visie op verkeer en vervoer, groen en water en energie. Als grote bewegingen worden de 'uitrol centrumgebied', 'verweving metropolitane landschap en stad', herontdekking van het waterfront; het IJ centraal en de 'internationalisering van de zuidflank' genoemd.

Voor verkeer en vervoer geldt dat bij het faciliteren van de behoefte aan mobiliteit de voorkeur ligt bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Voor binnenstedelijke verdichting wordt aangegeven dat deze alleen kan slagen als er hoogwaardige woon- en werkmilieus worden gemaakt waarbij voor dat milieu het groen op alle niveaus (water, parken, bomen etc) een essentieel onderdeel is. De visie spreekt uit dat Amsterdam in 2040 het kloppend hart wil zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Naast een klimaatambitie worden verschillende transitiepaden benoemd (gebouwde omgeving, schoon vervoer, haven en industrie, duurzame energie).

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

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

Voor wat betreft groen geldt dat een Hoofdgroenstructuur is aangeduid. De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart in de structuurvisie zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functie groen en groene recreatie voorop staan. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden beoordeeld op inpasbaarheid. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) heeft hierin een rol.



De Hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, met elk hun eigen gebruik, belevingswaarde, cultuurhistorische betekenis, natuurwaarde etc. De groengebieden in de Hoofdgroenstructuur zijn hiertoe verdeeld in groentypen (curiosa, corridor, stadspark etc).

Amsterdam heeft van oudsher een vooruitstrevend energie- en klimaatbeleid. Koploper zijn in transities die de basisvoorzieningen en infrastructuur van de stad raken zoals energie en communicatie, creëert extra werkgelegenheid, economische groei en een open speelveld voor innovatie.

Dit plaatst de stad in de toekomst. Amsterdam realiseert haar koploperspositie door hoge ambities samen met andere partijen te realiseren, bijvoorbeeld in belangrijke iconprojecten. De energievoorziening staat aan het begin van een grote transitie. De transitie biedt unieke kansen voor Amsterdam. Nieuwe ontwikkelingen in energie-efficiency, duurzame energieopwekking, opslagsystemen en elektrische auto's bepalen het toekomstbeeld. Echter, niet alleen techniek is bepalend. Ook nieuwe samenwerkingsvormen en handelsproducten zijn nodig.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid.

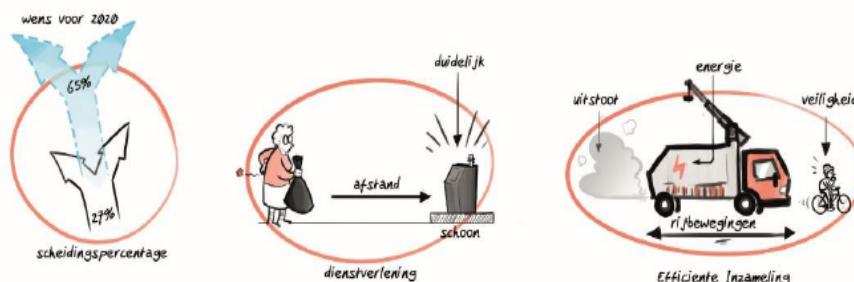
Het plangebied ligt buiten de Hoofdgroenstructuur. Ten aanzien van duurzaamheid kan gesteld worden dat de ontwikkeling van de Sluisbuurt, met als onderdeel de OAT, een uitwerking is van de structuurvisie voor wat betreft het onderdeel energie. De klimaat- en duurzaamheidsambities gelden onverkort voor het plangebied en zijn dan ook integraal onderdeel van de bouwopgave.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is in lijn met de gemeentelijke structuurvisie.

3.3.2 Agenda Duurzaamheid

De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015. Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid is uitgewerkt met kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, langs vijf transitiepaden, met als rode draad de filosofie van de circulaire economie: innovatie, meer doen met minder, slimmer en hernieuwbaar. Daarbij zijn kwantitatieve en kwalitatieve doelen gesteld.



Naast energie en schone lucht geldt als doelstelling dat in 2020 65% van het huishoudelijk afval gescheiden wordt. Een van de afspraken is om te komen tot een Uitvoeringsplan afval. Dit is inmiddels opgesteld (zie paragraaf 2.3 van deze toelichting).

Conclusie

Dit bestemmingsplan levert een bijdrage aan de doelstellingen van de agenda duurzaamheid.

3.3.3 Visie Openbare Ruimte

In het stuk 'De huiskamer van alle Amsterdammers: richtlijnen voor ontwikkeling en beheer van de Amsterdamse openbare ruimte' staat op hoofdlijnen beschreven wat de gemeente de komende jaren wil bereiken in de openbare ruimte voor de hele stad. De openbare ruimte kan in 2025 het toegenomen gebruik aan en ondersteunt de dynamiek van de stad. Ook ziet de openbare ruimte er in de hele stad verzorgd uit en is deze duurzaam en klimaatbestendig ingericht. De Visie Openbare Ruimte 2025 is op 8 juni 2017 vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad.

Een van de ambities is dat de openbare ruimte ingericht is op huidig en toekomstig gebruik. Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte aan de wensen en behoeften van de huidige en

toekomstige generaties. Vooral in drukke straten en centrumgebieden is meer ruimte nodig voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers. Dat betekent zo min mogelijk obstakels en barrières; de gemeente is terughoudend met (het plaatsen van) vaststaande objecten in de openbare ruimte, zoals afvalcontainers, kiosken, telecommunicatiekastjes, licht- en trammasten, bankjes etc. De openbare ruimte nodigt daarbij uit om te bewegen.

Conclusie

Het OAT systeem voor de Sluisbuurt levert een belangrijke bijdrage aan de visie op de openbare ruimte.

3.3.4 Welstandsbeleid

De gemeente wil de kwaliteit van de bestaande en toekomstige bouwwerken zo goed mogelijk bewaken. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ziet toe op het behouden van deze kwaliteit.

In de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' staan welstandscriteria en -kaders. Deze past de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit toe bij de beoordeling van bijvoorbeeld bouwplannen. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit adviseert het gemeentebestuur over welstand en monumenten. De Commissie bestaat uit verschillende subcommissies.

Het plangebied is onderdeel van de Transformatiegebieden Zeeburgereiland (0921). Het niveau van welstand wordt getypeerd als 'gewoon welstandsniveau'. Aanvullend op het welstandskader zullen er bij de uitraag van de ontwerpopdracht van de afvalvoorziening, aanvullende kwaliteitseisen worden gegeven die moeten waarborgen dat de terminal ook in de toekomstige context qua kwaliteit passend is.

Conclusie

Bij de beoordeling van het bouwplan voor de terminal zal aan de commissie worden voorgelegd en beoordeeld.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffectrapportage Zeeburgereiland

Voor de gehele ontwikkeling van Zeeburgereiland is een MER opgesteld (Milieueffectrapportage Zeeburgereiland, Antea Group, 2018) en procedureel gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt (28 november 2018). De ontwikkeling van het Ondergrondse Afval Transportsysteem met bijbehorende inzamelingsvoorziening is onderdeel van het planvoornemen zoals in het MER opgenomen. In onderstaande paragrafen is gebruik gemaakt van de milieuinformatie uit het MER en is op onderdelen ingezoomd. De volledige MER is opgenomen in de bijlagen van deze toelichting. De effecten passen binnen de reikwijdte van de in het MER Zeeburgereiland beschreven milieueffecten. Voor de aspecten bodemkwaliteit en flora en fauna is nader onderzoek verricht. In dit hoofdstuk en in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieuaspecten en uitvoeringsaspecten.

4.2 Milieuzonering bedrijven

Beleidsmatig kader

Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Voor de milieuzonering in dit plan is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (VNG, 2009).

Methodiek

In de publicatie worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in zes categorieën, variërend van lichte tot zeer zware milieuhinder. Per milieucategorie zijn richtafstanden tot hindergevoelige functies opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebiedstypen: een rustige woonwijk en een gebied met een menging van functies. In onderstaande tabel zijn deze richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur.

Milieu-categorie	Richtafstanden in 'rustige woonwijk'	Richtafstanden in 'gemengd gebied'
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50-100 meter	30-50 meter
4	200-300 meter	100-200 meter
5	500-1.000 meter	300-700 meter
6	1.500 meter	1.000 meter

De VNG-publicatie is een algemeen aanvaarde richtlijn voor de toepassing van milieuzonering in een ruimtelijk plan. Niettemin gaat de publicatie uit van richtafstanden, die in algemene zin bepaald zijn op basis van gemiddelde productieprocessen. Dat betekent dat bij de toepassing van de publicatie altijd ook de feitelijke situatie ter plaatse in ogenschouw moet worden genomen.

De VNG brochure hanteert de volgende definitie voor 'gemengd gebied': "Een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarnaast gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen."

Voor een gemengd gebied mogen de richtafstanden (conform bijlage 1 van de VNG brochure) met één afstandsstap verlaagd worden.

Plangebied

De OAT voorziening is een depot bestemd voor het verzamelen van huishoudelijk afval en kleinbedrijfsafval ten behoeve van transport naar de eindverwerker. Het via de buisleiding verzamelde afval wordt naar fractie verdeeld in de transportcontainers. Deze transportcontainers worden per vrachtwagen vervoerd naar verwerkingsbedrijven. Er is geen gelegenheid om afval af te geven op de terminal zelf.

Kortom de afvalstoffen van particulieren en bedrijven worden op de OAT Terminal verzameld, opgeslagen, opgeboukt en afgevoerd. De terminal wordt op grond van deze hoofdactiviteiten beschouwd als 'gemeentewerf' met SBI code 381B. Voor dit bedrijfstype (categorie 3.1) wordt een grootste afstand van 50 meter gehanteerd voor een 'rustige woonwijk' en 30 meter voor 'gemengd gebied'.

SBI- 2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES					
	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		VISUEEL	BODEM	LUCHT	
381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2	G	1	B		Rustige woonwijk
			10	10	30			10		30								Gemengd gebied

Richtlijn milieuzonering, uittreksel bijlage 1 voor SBI code 381 (VNG 2009)

De locatie van de OAT Terminal is te beschouwen als 'gemengd gebied': de bestaande stedelijke omgeving met verkeerinfrastructuur (wegen en vaarwegen) en de bestemming van de aangrenzende (toekomstige) bebouwing met woningen en overige bebouwing (van de Sluisbuurt en de Baaihuurt in de toekomst) rechtvaardigen deze kwalificatie. Op grond van deze kwalificatie mag voor de richtafstanden een stap terug gedaan worden; zie bovenstaande tabel voor de richtafstanden voor zowel 'rustige woonwijk' als 'gemengd gebied' (beide opgenomen in bovenstaande tabel). Binnen een afstand van 30 meter van de grens van de bedrijfsbestemming zijn geen gevoelige bestemmingen aanwezig.

Het verdelen van het afval naar afvalcontainers is een inpandig proces. Het verzamelen en transport gereed maken van afval kan aanleiding geven tot geurhinder als gevolg van emissies naar de lucht door de OAT Terminal. Geurhinder dient vermeden of beperkt te worden; de inpandigheid draagt daar aan bij.

Overeenkomstig de bepalingen van art. 2.7a van het Activiteitenbesluit dienen op basis van de 'beste beschikbare technieken' (BBT) technische voorzieningen in de inrichting te worden aangebracht en gedragsregels in acht genomen te worden om de geurhinder ter plaatse van (geur)gevoelige objecten te beperken. Het technische principe van het OAT systeem is hierop ingericht. Dit wordt getoetst door het daartoe bevoegde gezag overeenkomstig het bepaalde in het Activiteitenbesluit.

Bij het verzamelen en het transport gereed maken van het afval in de OAT Terminal is, als gevolg van de aard van het te verwerken materiaal, geen sprake van het risico op vrijkomen van stof.

Voor geluid vanwege de inrichting zijn de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit van toepassing. Deze grenswaarden kunnen door het in pandig proces worden gehaald. De OAT Terminal is geen opslagvoorziening als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen beschouwd. Het te verzamelen afval wordt niet beschouwd als gevaarlijke afvalstoffen (Wm).

Voor wat betreft de verkeersaantrekende werking geeft de VNG Brochure voor SBI code 381 een indicatie 2G. Gelet op de aard van de specifieke bedrijvigheid in het plangebied en de verwachte verkeersstromen (zie ook paragraaf 2.3) is deze indicatie naar beneden bijgesteld.

Conclusie

De afstand tot bestaande gevoelige functies bedraagt minimaal 30 meter nu sprake is van gemengd gebied. Hiermee wordt voldaan aan de richtafstand uit de VNG Brochure voor SBI code 381. Gelet op de aard en omvang van de bedrijfsprocessen is de voorziening aan te merken als een categorie 3.1 bedrijf. Hiermee is de OAT geen belemmering voor bestaande gevoelige functies. en kan de terminal met het oog op de toekomstige plannen voor de Baai buurt en de nabijheid van de Sluis buurt goed ingepast kan worden in de omgeving. Hiermee vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.

Voor de voorgenomen ontwikkeling is de Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer) van toepassing. Deze wet is onder meer verder uitgewerkt in het Besluit en de Regeling Niet in betekenende mate (NIBM). Zo zijn 1.500 woningen en kantoorontwikkelingen tot een oppervlak van 100.000 m² bvo op zichzelf aangewezen als NIBM. In gevallen waarin dit een bedrijfslocatie betreft moet aannemelijk worden gemaakt dat de toenames van concentraties van zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide (NO₂) van gemotoriseerd verkeer van en naar de instelling en de instelling zelf niet de grens van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde overschrijdt (volgens artikel 2, eerste lid). De voorgenomen ontwikkeling is significant geringer dan de 1.500 woningen of 100.000 m² kantoren die 'niet in betekenende mate bijdragen'.

Plangebied

Uit het MER Zeeburgereiland blijkt dat er bij volledige ontwikkeling van Zeeburgereiland slechts een nihil toename van NO₂ en PM₁₀ berekend is en de in acht te nemen grenswaarden niet worden overschreden. Het realiseren van het OAT past binnen de bandbreedte van de beschouwde

milieueffecten in het MER Zeeburgereiland 2018. Daarbij komt dat het systeem van het OAT leidt tot een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen.

Tenslotte leidt - sec beschouwd - een toename van circa 20 zware voertuigbewegingen per week (in totaal circa 3 a 4 voertuigbewegingen per weekdag) en enkele lichte en middelzware voertuigbewegingen per dag, van en naar de OAT Terminal, niet tot een bijdrage van de jaargemiddelde grenswaarde van PM_{10} en NO_2 van meer dan 3%. De ontwikkeling draagt 'niet in betekende mate bij' aan de luchtverontreiniging.

Conclusie

De effecten van de terminal zijn verwerkt in het luchtkwaliteitsonderzoek dat voor het MER Zeeburgereiland is uitgevoerd. De conclusie luidt dat met de ontwikkeling wordt voldaan aan de Wet Milieubeheer. De bijdrage van de terminal sec is zeer gering. Hiermee zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4 Geluidhinder

Wettelijk kader

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk.

Daarnaast dient het effect van het verkeer van en naar de bedrijfsbestemming in beeld te worden gebracht.

Plangebied

Het effect van het verkeer van en naar de inrichting op toekomstige gevoelige bebouwing in de Baaibuurt is beschouwd. In het kader van de vergunning Wet milieubeheer dient men te bepalen wat de akoestische invloed is vanwege het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg. In de Handreiking Industrielawaai en vergunning wordt aangegeven dat de reikwijdte van de vergunning beperkt is tot het gebied waarbinnen het inrichtingsverkeer als zodanig herkenbaar is en nog niet opgaat in het beeld van het omgevingsverkeer. Dit wordt in de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening o.a. vertaald als het traject waarbinnen het inrichtingsverkeer nog op snelheid komt of afremt, of het traject tot de eerste kruising met een hoofdweg. In onderhavige situatie betekent dit dat het gedeelte van de ontsluitingsweg ten zuiden van de s114 aan de hoofdontsluiting (Zuiderzeeweg) bepalend is voor de akoestische beschouwing. De Circulaire geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting, ministerie van VROM, 29 februari 1996, sluit voor de beoordeling van de verkeersaantrekkende werking aan bij de systematiek ingevolge de Wet geluidhinder. Dit houdt in dat alleen het equivalente geluidniveau wordt getoetst. Hiervoor geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale grenswaarde van 65 dB(A).

Voor de akoestische beschouwing moet op basis van de Wet milieubeheer (Wm), worden uitgegaan van een representatieve etmaalsituatie. Derhalve zijn de verkeerscijfers vertaald naar een maatgevende dag. In het kader van de vergunning Wet milieubeheer dient men te bepalen wat de akoestische invloed is vanwege het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg. Om een geluidanalyse van het geluideffect door verkeer van en naar de inrichting (OAT) te maken, is de geluidssituatie op 5 meter

afstand vanaf de hart van de ontsluitingsweg bepaald. Op deze wijze is, onafhankelijk waar de ontsluitingsweg exact komt te liggen, een worst case scenario ten aanzien van de ligging van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ten opzichte van de ontsluitingsweg beschouwd. Uitgaande van de representatieve etmaalintensiteiten is sprake van een geluidniveau van (Letm) 48,7 dB(A). Hiermee wordt in het worst case scenario voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit de circulaire geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting.

Verkeersgegevens:	Dag:	Avond:	Nacht:
Personenwagens per uur	0.166	0	0
Snelheid personenwagens	50	50	50
Lichte vrachtwagens per uur	0.166	0	0
Zware vrachtwagens per uur	0.833	0	0
Snelheid zwaar verkeer	50	50	50
Wegdektype	DAB 11/16 (referentie)		

Omgevingskenmerken:	
Hoogte weg	0
Horizontale afstand tot midden van weg	5
Hoogte van waarnemer	1.5
Zichthoek (127 graden = volledig)	127
Fractie absorberend oppervlak (0=hard; 1=zacht)	0
Percentage reflectie van overzijde (0=geen; 1=volledig)	0
Afstand tot reflecterend oppervlak overzijde	0
Hoogte van reflecterend oppervlak (minstens 5m)	0
Afstand tot kruispunt (0=geen kruispunt)	0
Afstand tot minirotonde (0=geen minirotonde)	0
Afstand tot drempel (0=geen drempel)	0

Resultaten:	
Berekende geluidniveau in Letm:	48.725
Berekende geluidniveau in Lden:	45.715
Berekende geluidniveau in Lnight:	0

Daarnaast zijn op basis van de toename van het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag de geluidseffecten getoetst. Deze toetsing is uitgevoerd met de vuistregel $10 \cdot \log(\text{aantal verkeersbewegingen plansituatie} / \text{aantal verkeersbewegingen huidige situatie})$. In eerste plaats is beschouwd wat de toename aan geluid is wanneer (in een theoretische situatie) het totale extra verkeer over één route rijdt. Het akoestisch effect vanwege de extra verkeersbewegingen alhier kan als volgt (globaal) worden bepaald: $10 \cdot \log((8.400 + 14) / 8.400) = 0,007 \text{ dB}$. Een toename van minder dan 1,5-2 dB is akoestisch niet relevant. Langs de route voor het af en aanrijden van het verkeer voor de bedrijfslocatie zijn geen geluidgevoelige functies aanwezig. Voor de geplande woningen in de Sluisbuurt geldt dat door de realisering van de OAT Terminal een reductie van het zwaar verkeer in de woonstraten van de Sluisbuurt gaat plaatsvinden. Een vergelijkbaar verzorgingsgebied met een traditionele afvalinzameling heeft circa 30 tot 50 voertuigbewegingen per week door de Sluisbuurt. Met de aanleg van de OAT Terminal zijn deze voertuigbewegingen door de buurt niet meer noodzakelijk. Hierdoor zal de geluidbelasting als gevolg van verkeer in de woonstraten van de Sluisbuurt enigszins afnemen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling niet tot een relevante toename van de geluidbelasting op de omliggende

wegen. De geluidbelasting als gevolg van verkeer in de woonstraten van de Sluisbuurt zal ten opzichte van een reguliere situatie (verzameling met containers in de wijk) enigszins afnemen. Ten aanzien van het thema geluid past het realiseren van de OAT binnen de bandbreedte van de beschouwde milieueffecten in het MER Zeeburgereiland 2018. Het aspect geluid vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.5 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding

In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Plangebied

Voor het plangebied is een bodemonderzoek uitgevoerd (met kenmerk SWNL 0222487, verkennend bodem- en asbestonderzoek, d.d. 12-09-2018). Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 1 behorende bij deze toelichting. Hieronder wordt een korte samenvatting en conclusie van het onderzoek weergegeven.

Het onderzoek betreft zowel een vooronderzoek, als verkennend bodem- en asbestonderzoek.

Uit het vooronderzoek komen de volgende resultaten naar voren dat:

- het onderzoeksgebied omstreeks de jaren '30 is opgehoogd met (mogelijk verontreinigd) slib;
- tussen 1940 en 1960 is binnen het onderzoeksgebied bebouwing aanwezig geweest. Het is onbekend wat de functie van deze bebouwing was;
- er omstreeks de jaren '80 een half verharde weg het onderzoeksgebied heeft doorkruist;
- het onderzoeksgebied uitgesloten is van de bodemkwaliteitskaart.

Uit het verkennend bodem- en asbest onderzoek komen de volgende resultaten naar voren.

De resultaten van het onderhavig onderzoek zijn in lijn met de verwachtingen op basis van de resultaten van het vooronderzoek. Gezien de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie is er geen aanleiding tot het verrichten van een nader onderzoek. De aangetroffen hoge gehalten aan nikkel in het bodemvreemde materiaal ter plaatse van boring 2 wordt niet als bodemverontreiniging beschouwd. Het betreft een steenachtig verhardingsmateriaal met de functie stabilisatie.

In de grond is plaatselijk PFOS/PFOA aangetoond. Op grond van de Beleidsregel PFOS en PFOH van de gemeente Amsterdam dient deze grond als verontreinigd te worden beschouwd met PFOS/PFOA. De gemeten gehalten zijn echter dermate gering dat er geen noodzaak is voor het uitvoeren van bodemsanering.

De gemeten en berekende gehalten aan asbest overschrijden de toetsingswaarde voor nader onderzoek niet. Hierdoor is er formeel geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader onderzoek asbest. Hierbij dient te worden opgemerkt dat een maaiveldinspectie conform de NEN 5707 niet is uitgevoerd vanwege de begroeiing en vele obstakels op het terrein. Geadviseerd wordt om na het verwijderen van de obstakels en begroeiing alsnog een maaiveldinspectie conform de NEN 5707 uit te voeren. Als tijdens de maaiveldinspectie geen asbestverdacht materiaal wordt aangetroffen, dan is er geen reden om de onderzoekshypothese aan te passen en een aanvullend asbestonderzoek uit te voeren. Als tijdens de maaiveldinspectie nieuwe verdachte deellocaties naar voren komen, dan wordt geadviseerd om aanvullend onderzoek uit te voeren op deze deellocaties.

Aan de hand van de hoogst gemeten gehalten is de te hanteren veiligheidsklasse conform de CROW 400 bepaald. Voor werkzaamheden in de grond is geen veiligheidsklasse van toepassing. Dit betekent dat bij werkzaamheden in de bodem volstaan kan worden met de basis hygiëneregels zoals genoemd in module 4 van de CROW 400.

Conclusie

Uit bovenstaande resultaten blijkt dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de voorgenomen werkzaamheden. Het aspect bodem vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.6 Verharding

Voor het plangebied is een verhardingsonderzoek uitgevoerd (met kenmerk SWNL 0223354, verhardingsonderzoek OAT Amsterdam, d.d. 28-03-2018). Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 2 behorende bij deze toelichting. Het onderzoek is hierbij uitgevoerd conform CROWpublicatie 210 'Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt – Selectief verwijderen van teervrij en teerhoudend asfalt' van juni 2015. Hiernaast is het aanwezige funderingsmateriaal bemonsterd en geanalyseerd.

De bestaande asfaltconstructie in het onderzoeksvak langs de Piet Heintunnel is onderzocht conform CROW-publicatie 210 voor de afvoer van het asfalt. Uit het onderzoek blijkt dat het onderzochte asfalt geen teerbitumen bevat. Opgemerkt wordt dat de deklaag staalslak bevat. Dit is een aandachtspunt bij de afvoer van het asfalt ten aanzien van de acceptatie. Geadviseerd wordt het asfalt na opbreken aan te bieden bij een asfaltcentrale voor warm hergebruik.

Onder het asfalt is een funderingslaag van puingranulaat aanwezig in een laagdikte van 310 mm. Op basis van het uitgevoerde indicatieve onderzoek is dit materiaal beoordeeld als NV-Bouwstof.

Conclusie

De aanwezige asfaltverharding en de onderliggende funderingslaag vormen geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.7 Externe veiligheid

Wettelijk kader

De regelgeving voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plangebied

Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen (over water en weg) is in het MER Zeeburgereiland uitgebreid ingegaan op het aspect EV. De gebouwde voorziening voor het OAT is zelf geen Bevi-inrichting noch een gevoelige functie. De realisatie van de OAT terminal leidt niet tot een verandering in het transport van gevaarlijke stoffen, stationaire bronnen of nautische veiligheid. Een verandering van het plaatsgebonden risico en groepsrisico is niet aan de orde ten opzichte van hetgeen is het MER Zeeburgereiland is beschouwd.

Ook zijn er in en in de nabijheid van het plangebied geen planologisch relevante leidingen aanwezig.

Conclusie

Ten aanzien van het thema externe veiligheid en nautische veiligheid past het realiseren van het OAT binnen de bandbreedte van de beschouwde milieueffecten in het MER Zeeburgereiland 2018. Bij het realiseren van de OAT voorziening vindt er geen verandering plaats van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Hiermee vormt het aspect geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.8 Niet gesprongen explosieven

Ten aanzien van NGE's is een historisch vooronderzoek uitgevoerd (Leemans) en een vooronderzoek conventionele explosieven (Saricon). De conclusie luidt dat er geen aanleiding is om enig oorlogsartikel noch munitie aan te treffen op de planlocatie. Er hoeft voor de locatie geen nader onderzoek uitgevoerd te worden.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Verkeer en vervoer

Ten behoeve van de realisatie van de OAT voorziening in de Baaibuurt west, is een inschatting gemaakt voor de verkeersgeneratie. De verwachte afvalstroom heeft een volume van circa 22 – 25 containers per week. Dit vertaald zich in circa 20 ritten zwaar verkeer (aan/afvoer naar de terminal OAT gecombineerd) per week. Dit een reductie van het aantal ritten van 50% ten opzichte tot reguliere afvalinzameling. Naast het aantal ritten met zwaar verkeer trekt de voorziening circa 1 tot 2 ritten per dag aan personenauto's en 2 tot 3 ritten per maand middelzwaar verkeer (bijvoorbeeld personeel en leveranciers).

Naast een reductie van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van reguliere afvalinzameling is er ook een reductie van het zwaar verkeer in de woonstraten van de Sluisbuurt. Een vergelijkbaar verzorgingsgebied met een traditionele afvalinzameling heeft circa 30 tot 50 voertuigbewegingen per week door de buurt. Met de aanleg van de OAT Terminal zijn deze voertuigbewegingen door de buurt niet meer noodzakelijk.

Zoals hierboven weergegeven is de voorziening bereikbaar via de noordzijde van de Baaibuurt west en de Zuiderzeeweg. Het verkeer op de Zuiderzeeweg ondervindt geen hinder van het zeer beperkt aantal extra voertuigbewegingen van en naar de OAT Terminal. De voertuigbewegingen zijn onderdeel van de verkeersstroom, zoals beschouwd in het MER Zeeburgereiland 2018.

Door het zeer beperkte aantal extra verkeersbewegingen van en naar de terminal en minder verkeersbewegingen in de wijk (ten opzichte van reguliere afvalverzameling) treedt er geen verslechtering van de verkeersveiligheid op.

Conclusie

De OAT Terminal leidt tot een zeer beperkt aantal vervoersbewegingen, deze veroorzaken geen effecten op de verkeersafwikkeling op de P&R of Zuiderzeeweg. Ten opzichte van de reguliere wijze van afvalverzameling in de wijk leidt deze ontwikkeling tot een vermindering van het aantal voertuigbewegingen van circa 50% voor de afvalinzameling van de Sluisbuurt. De OAT Terminal leidt ook tot een verplaatsing van deze voertuigbewegingen, deze vinden nu plaats buiten de woonstraten van de Sluisbuurt.

5.2 Water

Wettelijk kader

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. In artikel 3.1 (en bijlage I) van de Waterwet wordt bepaald welke watersystemen (oppervlaktewater en grondwater met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken) in beheer zijn bij het Rijk. In artikel 3.2 van de wet is bepaald dat voor regionale wateren in de provinciale verordening wordt bepaald wie de beheerder is. In het Waterbesluit wordt bepaald welke oppervlaktewateren, primaire waterkeringen en overige

waterkering in beheer zijn bij het Rijk. De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer: het beheer van oppervlaktewater en van drogere oevergebieden. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt in beheer waterkwaliteit, beheer waterkwantiteit en waterstaatkundig beheer.

Lokaal beleid: Waterbeheerplan en keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het Beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

Het garanderen van waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen is een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. Hierbij gaat het met name om de bescherming tegen overstromingen en het veiligstellen van de zoetwatervoorziening.

Naast het waterbeheerplan is de de Keur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) relevant. De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In dit 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen.

Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en met Rijkswaterstaat. De primaire doelen van de gemeentelijke watertaken zijn:

- het beschermen van de volksgezondheid;
- het bijdragen aan schoon en helder water;
- het zorgen voor droge voeten;
- het zorgen voor een goede leefomgeving.

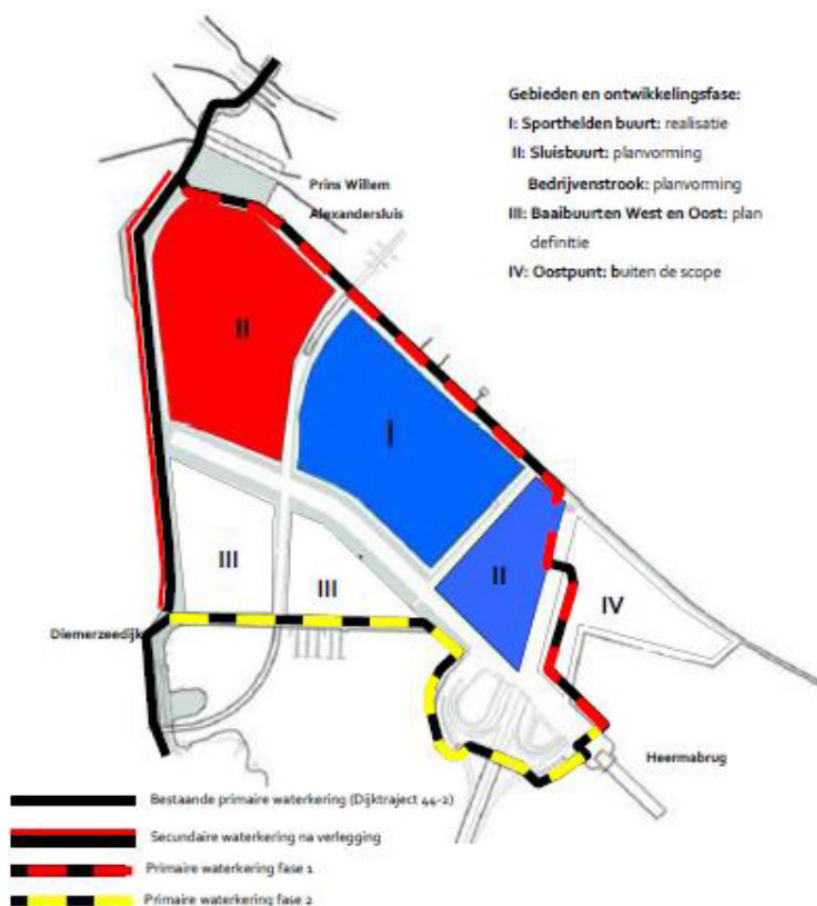
De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

Waterparagraaf

In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen

in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming). Het plangebied van het bestemmingsplan valt gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet ook overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

De huidige waterkeringen bij Zeeburgereiland wordt verlegd. Dit is een grote ontwikkeling, die deels al heeft plaatsgevonden en in 2022 is afgerond. Dijkring 44 wordt zodanig uitgebreid dat het Zeeburgereiland erbinnen gaat vallen (zie figuur hieronder). Hiertoe wordt aan de noord- en zuidzijde van het Zeeburgereiland een primaire waterkering aangelegd. Dit heeft als consequentie dat de huidige waterkering aan de westzijde, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, kan worden afgewaardeerd van primair naar secundair.



Door het binnendijs brengen van Zeeburgereiland verandert de status van de waterkeringen langs de randen van de Sluisbuurt en Baai buurt. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. De voor de verlegging noodzakelijke projectplanprocedure wordt binnenkort opgestart met vaststelling van het projectplan door AGV. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging

uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering. Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand). Het toetsen van de (toekomstige) ontwikkeling aan de bestaande normen leidt nabij de toekomstige regionale waterkering tot onnodige belemmeringen voor de ontwikkelingen in de Sluisbuurt.

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

In overleg met AGV is een notitie opgesteld (Bepaling waterkeringszones secundaire en primaire waterkering, september 2017, gemeente Amsterdam). Doel van deze notitie is om op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht het toekomstig profiel van de afgewaardeerde waterkering te definiëren en op grondmechanisch stabiliteit te toetsen. De definitie van het profiel van de secundaire waterkering is nodig om de breedte van de waterkeringszones te kunnen bepalen en het ruimtebeslag van de secundaire waterkering in kaart te kunnen brengen, en om de breedte van de waterkeringszones aan de noordoost zijde van het eiland af te stemmen op de geplande ontwikkeling van de Sluisbuurt en Baaibuurt. De conclusie in de notitie luidt dat het profiel voor de toekomstige primaire en de secundaire waterkering geen conflict oplevert met de geplande bebouwing.

Plangebied

Op het gehele Zeeburgereiland wordt in het eindbeeld circa 45 ha verhardingstoename voorzien. In een oppervlaktewatermodel is bepaald welk watersysteem daarvoor nodig is (bron: MER Zeeburgereiland, zie bijlage).

Het oppervlaktewaterstelsel wordt per buurt aangepast en vergroot, om te zorgen voor voldoende watercompensatie. Een deel van de watercompensatie is al gerealiseerd en tot aan het eindbeeld komt daar 2,7 ha bij. Dempingen worden 1 op 1 gecompenseerd; de demping als gevolg van het OAT wordt gecompenseerd door het verbreden van de watergang elders in de Baaibuurt West en het opnemen van het wateroppervlak in het toekomstige nieuwe watersysteem (zie ook notitie Maaiveldophoging OAT Baaibuurt Zeeburgereiland, bijlage).

De standaard regel uit de Keur AGV is dat het wateroppervlak vergroot dient te worden met 10% van de verhardingstoename. De benodigde watercompensatie voor het gehele eiland voldoet daaraan, maar is specifiek voor dit gebied berekend met een model en kan in sommige gevallen (gaan) afwijken van de standaardregel. In dat geval wordt toestemming gevraagd aan het bestuur van AGV.

De OAT terminal komt te liggen in de Baaibuurt West. In tegenstelling tot de Sluisbuurt is hier nog geen besluit genomen over eventueel waterneutrale uitgifte. Er wordt nog onderzocht of het een optie is om ook de OAT kavel in de Baaibuurt deels of geheel waterneutraal uit te geven. Op het dak is het slechts beperkt mogelijk om water op te slaan omdat daar ruimte nodig is voor de ventilatoren van het OAT systeem en een biofilter om de lucht te zuiveren; een eventuele waterberging zou in de vormgeving van het gebouw moeten worden ingepast. Ook op het terrein is beperkte ruimte. Desondanks zal worden

nagegaan hoe het hemelwater zoveel mogelijk vertraagd afgevoerd kan worden vanaf de kavel. Indien nodig wordt de NBW toets geactualiseerd met toevoeging van deze kavel. Ten aanzien van rainproof zijn eisen bepaald; het hemelwater wordt 'geknepen' (gedoseerd) afgevoerd naar het openbaar riool of oppervlaktewater. Uitgangspunt is dat er 60 mm/m² verhard oppervlak aan hemelwater vastgehouden wordt en dat dit met maximaal 2,5 mm/m² per uur afgevoerd mag worden.

Naast bovenstaand uitgangspunt zijn er diverse aanvullende afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat, Waternet en de gemeente ten aanzien van waterafvoer op Zeeburgereiland.

De locatie van de OAT Terminal is binnendijs gelegen. Negatieve effecten op de waterveiligheid zijn daarmee niet aan de orde. De beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering is conform de gemaakte afspraken op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen met een dubbelbestemming Waterkering. Er wordt niet ondergronds gebouwd op de OAT kavel, zodoende wordt er niet binnen het profiel van de waterkering gebouwd. De bebouwingslijn komt overeen met de lijn van de eerste bebouwing langs de kering in de Sluisbuurt.

Met het plan treden er geen negatieve (omgevings)effecten op ten aanzien van waterkwaliteit. Uitlogbare materialen (zoals koperen daken) worden niet toegepast. Uitspoeling van vervuilde stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater en grondwater dient te worden voorkomen.

De OAT wordt aangelegd ten zuidwesten van de Piet Hein tunnelbak, de maaiveldhoogte ter plaatse van de dijk wordt gehandhaafd. Het toekomstig maaiveld en bouwpeil van het OAT moet aansluiten op de dijkweg en de nog te ontwikkelen Baaibuurt. Daarom wordt het maaiveld aangelegd op een hoogte van NAP +1,8 meter. De absolute minimum maaiveldhoogte is NAP +1,6 m. Hierdoor komt het terrein op een hoogte te liggen tussen de dijkweg en de huidige P+R. Naar verwachting zal dit zorgen voor voldoende ontwatering. De ophoging dient te gebeuren met zand met een doorlatendheid van minimaal 7 m/dag.

Conclusie

Ten aanzien van het thema water past het realiseren van het OAT binnen de bandbreedte van de in het MER Zeeburgereiland 2018 beschouwde milieueffecten. De toename in verharding is reeds opgenomen in (toekomstige) aanpassingen van het oppervlaktewatersysteem en in de grondwaterberekening voor de MER. Dempingen van watergangen worden 1 op 1 gecompenseerd. Mogelijkheden voor een waterneutrale kavel of gebouw worden nog onderzocht. Om te kunnen voldoen aan de ontwateringseis van 0,9 m dient het OAT terrein te worden opgehoogd tot NAP +1,8 meter. De beschermingszone vanwege de secundaire kering is op de verbeelding opgenomen en de regels bevatten een beschermende regeling. Hiermee vormt het aspect water geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Er wordt niet gebouwd in de kernzone.

5.3 Flora en fauna en ecologie

Beleid en regelgeving

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Per 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze wet is een samenvoeging van de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet.

Het doel van de wet is het instandhouden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. De wet kent zowel een zorgplicht als verbodsbepalingen. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Er bestaan drie beschermingsregimes voor drie verschillende groepen van beschermde soorten. Voor de algemeen beschermde soorten (tabel 1) geldt een algemene ontheffing voor ruimtelijke ingrepen. Ook voor de overige beschermde soorten (tabel 2) is ontheffing mogelijk, mits wordt gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode. Voor strikt beschermde soorten (tabel 3) kan enkel afgeweken worden na een uitgebreide toetsing.

Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, zoals Natura2000 gebieden. De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebeurt in het ruimtelijk spoor van het Barro (rijk) en de PRV (provincie).

Onderzoek

In het MER Zeeburgereiland 2018 zijn de effecten ten aanzien van flora en fauna in beeld gebracht. De conclusie luidt dat negatieve effecten kunnen worden uitgesloten. In het kader van de voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan is de informatie ten aanzien van flora en fauna geactualiseerd. Het verkennend natuuronderzoek OAT terminal Baaihuur en het nader onderzoek is als Bijlage 3 en bijlage 4 bij deze toelichting bijgevoegd.

Natura 2000-gebieden en NNN

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied. Wel is het plangebied gelegen nabij een gebied behorend tot het Natura 2000. Dit betreft het Markermeer & IJmeer. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen effect op beschermde natuurwaarden van Natura 2000-gebieden. In het MER is reeds opgenomen dat bij de totaalontwikkeling van ZBE geen effecten zijn op de instandhouding van soorten. Effecten van de OAT kunnen dus op voorhand worden uitgesloten.

Het plangebied maakt ook geen onderdeel uit van een gebied behorend tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Wel is nabij het plangebied gebied gelegen behorend tot het NNN. Dit betreft het Markermeer & IJmeer en de toekomstige verbinding langs de Zuider IJdijk. Het voorgenomen plan heeft geen effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN-gebied. Er is geen nader nader veldonderzoek nodig en er is geen nader effectonderzoek noodzakelijk. Ook zijn er geen maatregelen nodig om effecten te voorkomen.

Soortenbescherming

Uit de uitgevoerde quick scan (zie bijlage) kan worden geconcludeerd dat het plangebied een geschikt habitat is voor de huismus, hermelijn en wezel. Uit het vervolgens uitgevoerde nader onderzoek naar marterachtigen (zie bijlage) blijkt dat binnen het plangebied geen kleine marters voorkomen. Nader onderzoek naar de huismus wordt in het voorjaar van 2019 uitgevoerd. Indien uit aanvullend onderzoek blijkt dat daadwerkelijk verblijfplaatsen en functioneel leefgebied van huismus aanwezig is, is hiervoor in

de uitvoeringsfase een ontheffing van de verbodsbepalingen van artikel 3.1 (huismus) van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Voor deze soort geldt dat er in de directe omgeving voldoende mogelijkheden zijn voor compenserende, beheersen/ of inrichtingsmaatregelen, waaronder natuurinclusief bouwen. Voorbeelden van natuurinclusief bouwen zijn het toevoegen van groen dak of relatief eenvoudige en goedkope aanpassingen aan gebouwen, die zorgen voor verblijfplekken voor vleermuizen en nestgelegenheid voor huismus, gierzwaluw en andere gebouwbewonende soorten. Deze mogelijkheden, samen met het nemen van mitigerende maatregelen, kunnen de gunstige staat van instandhouding van de soort waarborgen.

Een eventuele ontheffing op de Wet natuurbescherming wordt op voorhand verleenbaar geacht, mits met de bovenstaande bepalingen rekening wordt gehouden, hetgeen goed uitvoerbaar is. Daarmee wordt een effect op beschermde soorten niet verwacht. Het voorgenomen plan biedt kansen voor:

- het toepassen van groene daken;
- het klimaatbestendig inrichten van de buitenruimte;
- het toepassen van ecodynamische verlichting.

Uit het MER Zeeburgereiland blijkt dat langs de oever van het Amsterdam-Rijnkanaal sprake is van een foerageerroute voor vleermuizen. Aandacht wordt gevraagd voor het voorkomen van lichthinder voor deze soort.

Bomen

Binnen het plangebied van het bestemmingsplan staan 10 bomen, waarvan de grootste 2 bij de huidige watergang aan de zuidzijde van resp. 70 en 80 cm diameter. Verder is er 1 boom van diameter 25 aanwezig en de rest is voornamelijk klein met diameter 15cm. Indien kappen aan de orde is, worden deze bomen gecompenseerd.

Conclusie

Ten aanzien van het thema natuur past het realiseren van het OAT binnen de bandbreedte van de in het MER Zeeburgereiland 2018 beschouwde milieueffecten. Binnen het plangebied is geschikt habitat voor de huismus, hermelijn en wezel aanwezig. Marterachtigen zijn in het nader onderzoek niet aangetroffen. Een mogelijke ontheffing op de Wet natuurbescherming voor de huismus wordt op voorhand verleenbaar geacht. Effecten op gevoelige gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten. Hiermee vormt het aspect flora en fauna geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Archeologie en cultuurhistorie

Het plangebied is voor wat betreft archeologie in 2015 vrijgegeven. Dit betekent dat onderzoek niet noodzakelijk is.

Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda (Erfgoed voor de stad, 2016) worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad. Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. Monumenten en Archeologie levert daarvoor de gegevens en de analyse.

Uit het MER Zeeburgereiland komt naar voren dat er naast het monumentale sluisencomplex, cultuurhistorische waarden op Zeeburgereiland aanwezig zijn. Uit de kaart waarop de waarden zijn weergegeven blijkt dat de waarden niet in de directe nabijheid van de locatie van de afvalterminal liggen, met uitzondering van het dijklichaam van de Zuider IJdijk. Het profiel van de dijk dient herkenbaar te blijven.



Relevantie voor het plangebied

Voor het bouwen van de terminal voor de OAT zal de grond bouwrijp worden gemaakt. Om ook in de toekomst klimaatbestendig te zijn zal er met een pakket goed waterdoorlatend zand worden opgehoogd tot een hoogte van +1.20NAP.

De gevolgen voor de herkenbaarheid van de cultuurhistorische dijk langs het Amsterdam Rijnkanaal

zullen gering zijn omdat de dijk ter hoogte van de terminal van 1.840+ NAP afloopt naar 1.200 +NAP. Het kenmerkende dijkprofiel is hier niet aanwezig. Daarnaast zal het zandpakket niet tot aan de dijk worden gelegd en bedraagt de ophoging ten opzichte van het huidige maaiveld slechts 25 cm. De buitenzijde van de dijk wordt voorzien van een dubelbestemming Waarde cultuurhistorie.

Conclusie

Van archeologische waarde is in het gebied geen sprake. Gelet op de bestaande hoogte van het profiel aan de oostzijde van de Zuider IJdijk en de beperkte ophoging wordt het dijkprofiel niet aangetast en vormt het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.5 Duurzaamheid

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten. Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990).

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO₂-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO₂. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving

1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
2. klimaatneutraal bouwen;
3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven.

B. Schoon vervoer

1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);

C. Haven en industrie

1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector

D. Duurzame energie

1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
2. zonnepanelen plaatsen;
3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam heeft vijf pijlers: klimaatbestendige stad, circulaire economie, schone lucht, duurzame energie en gemeente duurzaam.

Naast de benodigde compensatie voor de toename van de verharding in de Baaibuurt, wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn voor een waterneutraal gebouw of kavel. De naastgelegen oppervlaktewatergang kan eventueel overtollig hemelwater ontvangen bij buien van meer dan 60 mm/1uur.

Circulaire economie wordt voor gebiedsontwikkeling vertaald in aanpasbaar bouwen en het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen uit (schone) fracties.

Landelijk en in Amsterdam geldt de doelstelling om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden vanaf 2020. De gemeente kiest voor het makkelijk maken van afval scheiden door de fracties, die nuttig hergebruikt kunnen worden, dicht bij de woningen in te zamelen. Afval wordt (conform gemeentelijk beleid) gescheiden ingezameld in fracties: papier, glas, plastic, groente/fruit, textiel en restafval. Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is een investeringsbesluit genomen voor een (voor Amsterdam) nieuw type inzamelsysteem: Ondergronds Afval Transport (OAT). In een verdichtende stad ontstaat meer afval binnen een kleiner gebied, met als gevolg dat afvalinzameling een nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte heeft wanneer het traditionele systeem van ondergrondse containers wordt toegepast: kwantitatief meer vierkante meters voor afvalcontainers, meer vervoersbewegingen om deze te legen en kwalitatief grotere kans op negatieve effecten als zwerfafval en bijplaatsing anderszids. Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd

vanuit een inwerpopening (in gebouwen, niet in de openbare ruimte). Het afval gaat vervolgens naar een inzamellocatie, de terminal. Het systeem wordt zo ontworpen dat scheiden van meerdere fracties in de toekomst mogelijk is.

Conclusie

Het OAT-systeem is op zichzelf al een duurzaamheidsmaatregel. De duurzaamheid van de terminal dient aan te sluiten bij de ambities van de gemeente Amsterdam. Onderdeel van die ambitie is klimaatbestendig en energieneutraal bouwen.

Klimbestendig betekent voorbereid zijn op steeds extremere regenbuien en warmte (hittestress). Dat kan door het kavel waterneutraal te maken waarbij hemelwater wordt vastgehouden op eigen kavel en door zoveel mogelijk groene daken toe te passen.

Het bouwbesluit stelt dat vanaf 2020 nieuwbouw energie-neutraal (de nieuwe term in de sector) de norm is. De stad hanteert de volgende doelstelling: in Amsterdam ontwikkelen we de nieuwbouw - woningen en utiliteit - in 2020 energieneutraal. Het is de ambitie dat 75 procent van het programma in de overeenkomsten die vanaf 1 januari 2015 afgesloten worden, energieneutraal wordt ontwikkeld.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Standaard en plansystematiek

Dit bestemmingsplan is opgesteld en ingericht conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

Het bestemmingsplan is globaal van karakter. Het biedt ruimte voor het nader bepalen van de ligging van de terminal.

6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit artikel bepaald welke bedrijfsactiviteiten er zijn toegelaten. Op grond van het artikel is uitsluitend het verzamelen en verdelen van afval toegestaan. Voorgeschreven is dat de overdracht van afval van de leidingen naar de containers inpandig moeten plaatsvinden. Daarnaast is de maximale bouwhoogte van het gebouw vastgelegd en het maximale bebouwingspercentage.

In dit artikel is bepaald waar het doorgaande verkeer is toegestaan. Het gaat hier om het verkeer over de Zuider IJdijk en langs de terminal.

Dit artikel is erop gericht om het profiel van de Zuider IJdijk te beschermen. Dit profiel getuigt van de ontstaansgeschiedenis van het Zeeburgereiland.

Dit artikel geeft een beschermende regeling voor de ter plaatse gelegen waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk is door middel van een gebiedsaanduiding een beschermende regeling voor de zone langs de vaarweg (Amsterdam Rijnkanaal) opgenomen. Toetsingskader is de nautische veiligheid.

Hoofdstuk 3 bevat voor het overige enkele flexibiliteitsbepalingen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat de regeling van het overgangsrecht zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van het bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daaronder wordt ook de economische uitvoerbaarheid begrepen. Bij het beoordelen van de economische uitvoerbaarheid speelt de verplichting om een exploitatieplan vast te stellen een belangrijke rol.

De gronden in het plangebied zijn vrijwel geheel eigendom van de gemeente. De realisatie van de bestemming is opgenomen in de grondexploitatiebegroting van de Sluisbuurt. Hiermee zijn de uitgaven voor het bouwrijp maken en de inkomsten van de gronduitgifte verantwoord en is het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar. De gemeente blijft eigenaar van de gronden en het leidingenwerk in het openbaar gebied.

Aangezien de gemeente eigenaar is van de gronden kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening. Het kostenverhaal is anderszins verzekerd.

Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is aangetoond. De projectkosten worden gedekt via de bij het investeringsbesluit behorende grondexploitatie Sluisbuurt die op 27 september 2017 is vastgesteld. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard). Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Vooroverleg

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

1. Dagelijks Bestuur Stadsdeel Oost;
2. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht p/a Waternet;
3. Ministerie van Infrastructuur en Milieu/ Rijkswaterstaat Midden-Nederland;
4. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
5. Alliander;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Dienst Metro;
8. GGD;
9. GVB Exploitatie BV;
10. Port of Amsterdam;
11. Gasunie;
12. Monumenten & Archeologie;
13. KPN Telecom;
14. Nuon;
15. Verkeer en openbare ruimte Amsterdam.

De ingekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorzien in de Nota van Beantwoording vooroverleg (bijlage bij de toelichting).

Op 15 oktober 2018 heeft een goed bezochte informatiebijeenkomst plaatsgevonden over het concept bestemmingsplan. Belangstellenden konden ook reacties en vragen achterlaten op vragenformulieren. Hieruit zijn geen nadere aandachtspunten voor het bestemmingsplan naar voren gekomen.

Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft van 6 december 2018 tot en met 16 januari 2019 als ontwerp ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

