



**Gemeente
Amsterdam**

Wijzigingsplan De Bongerd - Bongerdbrug

Toelichting en regels inclusief bijlagen



Inhoud

- Toelichting
- Bijlagen bij de toelichting
- Regels
- Bijlagen bij de regels
- Verbeelding



**Gemeente
Amsterdam**

Wijzigingsplan De Bongerd - Bongerdbrug

Toelichting



Inhoud

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangrenzen	2
2.	BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	3
2.1	Ligging van het plangebied	3
2.2	Geschiedenis	4
2.3	Huidige situatie	5
3.	PLANKADER	8
3.1	Vigerend bestemmingsplan	8
3.2	Rijksbeleid	9
3.3	Provinciaal beleid	10
3.4	Gemeentelijk beleid	10
4.	DE ONTWIKKELING EN DE WIJZIGINGSREGELS	13
4.1	Inleiding	13
4.2	Stedenbouwkundig Plan De Bongerd (SPDB)	13
4.3	Plan Bongerdbrug	14
5.	MILIEUASPECTEN	18
5.1	Verkeer en parkeren	18
5.2	Geluid Wet geluidhinder	18
5.3	Externe veiligheid	19
5.4	Luchtkwaliteit	19
5.5	Luchthavenindelingbesluit	19
5.6	Bodemkwaliteit	19
5.7	Milieuzonering	20
5.8	Archeologie en cultuurhistorie	20
5.9	Waterparagraaf	21
5.10	Flora en fauna	22
6.	JURIDISCHE OPZET	24
6.1	Opbouw van het bestemmingsplan	24
6.2	Verbeelding	24
6.3	Regels	24
6.4	Artikelsgewijze toelichting	26
6.5	Handhaving	27
7.	UITVOERBAARHEID	28
7.1	Inspraak en (voor)overleg	28
7.2	Zienswijzen	28
7.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	28
7.3	Economische uitvoerbaarheid	28

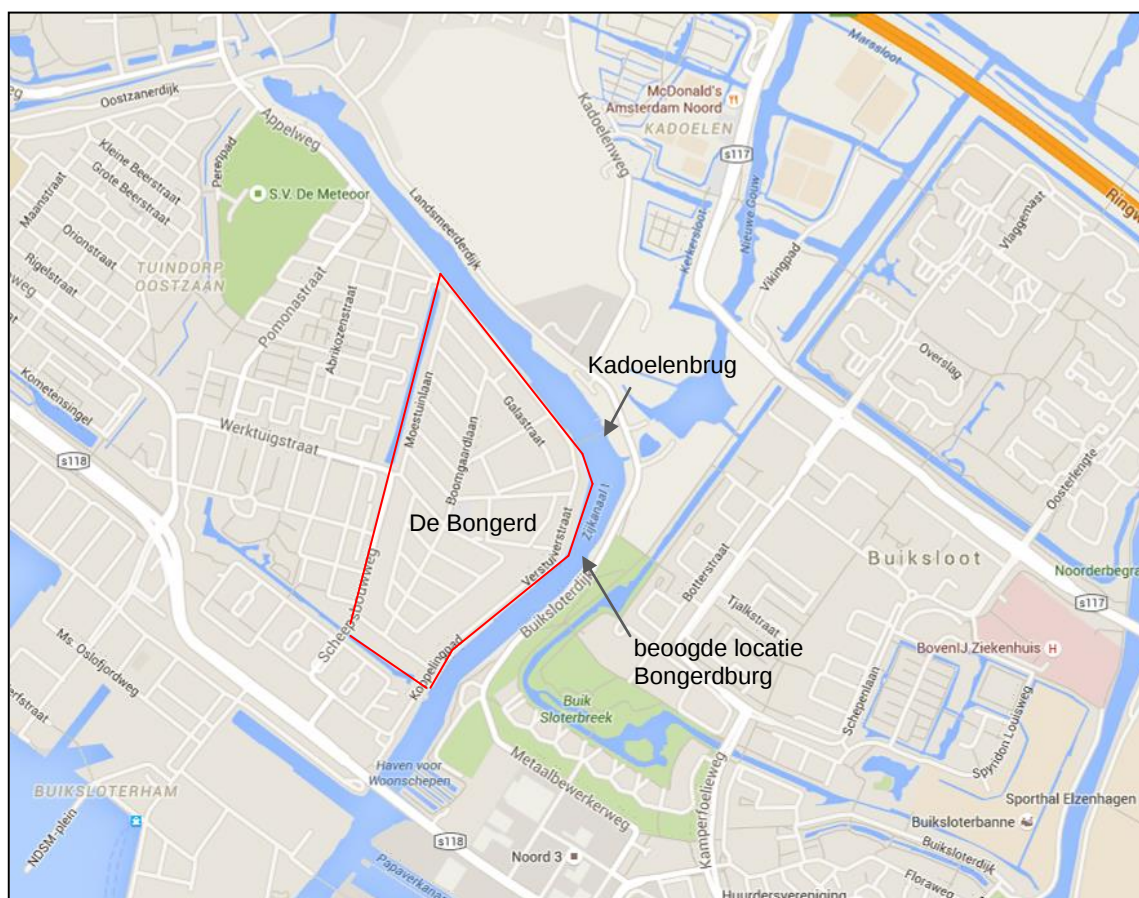
BIJLAGEN

1. Memo Nut en Noodzaak Bongerdbrug (kenmerk 5383-M02, d.d. 1 september 2015)
2. Evaluatierapport deelgebied 3C (kenmerk AU28M RAP20140130, d.d. 31 januari 2014)
3. Bodemonderzoek Buiksloterdijk 477 (projectnummer M13G0291, d.d. 26 februari 2014);
4. Quick scan flora en fauna (projectnummer 15.142, d.d. 20 juni 2016).

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Enkele jaren geleden is gestart met de gefaseerde ontwikkeling van de nieuwe woonwijk De Bongerd in Amsterdam Noord. De Bongerd zal na realisatie onder meer circa 1.250 woningen bevatten. Naast het realiseren van woningen is het bij de ontwikkeling van De Bongerd ook de bedoeling om de barrièrewerking van het aangrenzende Zijkanaal I te verminderen. Eén van de middelen om dat te bereiken is door de oost- en westzijde van het kanaal fysiek met elkaar te verbinden. Zijkanaal I vormde de afgelopen decennia een fysieke barrière in het fietsnetwerk van Amsterdam, aangezien de oost- en westzijde van het kanaal over een behoorlijke afstand van elkaar waren gescheiden. Om deze barrièrewerking te verminderen is bij de ontwikkeling van De Bongerd voorzien in de aanleg van twee nieuwe bruggen voor langzaam verkeer: de Kadoelenbrug en de brug met brugnummer BRU 1797, de zogenaamde Bongerbrug. De Kadoelenbrug is enkele jaren geleden aangelegd ter hoogte van Landsmeerderdijk 211. Inmiddels is ook de weg vrij om de Bongerbrug aan te leggen.



Afbeelding: De Bongerd met het aangrenzende Zijkanaal I, de al gerealiseerde Kadoelenbrug en de beoogde locatie van de Bongerbrug (bron: <https://www.google.nl/maps>)

In het geldende bestemmingsplan 'De Bongerd' (vastgesteld op 27 mei 2009) is rekening gehouden met de Bongerbrug. Omdat de financiële uitvoerbaarheid van de Bongerbrug indertijd nog niet zeker was, is bij de vaststelling van het bestemmingsplan besloten om de Bongerbrug niet bij recht in het geldende bestemmingsplan mogelijk te maken maar om hiervoor een wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Aan de wijzigingsbevoegdheid zijn twee criteria verbonden. Deze criteria hebben betrekking op de verplaatsing van de ter plaatse

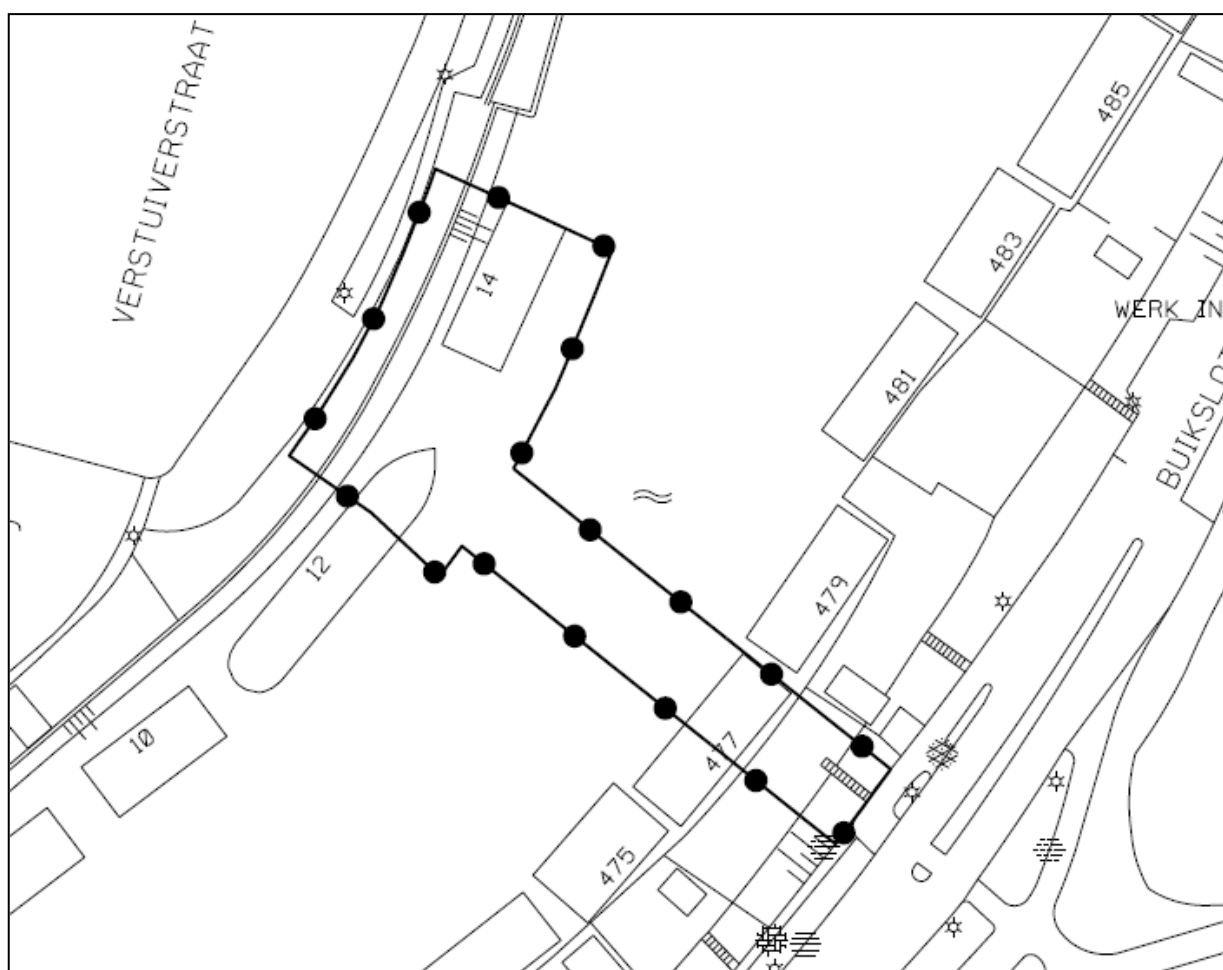
aanwezige woonboten en op de financiële uitvoerbaarheid. Inmiddels is zeker gesteld dat de woonboten ter hoogte van de Bongerdbrug naar een andere locatie zijn verplaatst of verplaatst gaan worden (zie paragraaf 2.3). Ook zijn er voldoende financiële middelen om de Bongerdbrug te realiseren (zie paragraaf 7.4).

Om de Bongerdbrug planologisch mogelijk te maken dient de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan te worden toegepast. Hiervoor dient het voorliggende wijzigingsplan in procedure te worden gebracht.

1.2 Plangrenzen

Het wijzigingsplan heeft betrekking op de te realiseren Bongerdbrug. De begrenzing van het wijzigingsplan is nagenoeg gelijk aan de grenzen van de aanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied' in het geldende bestemmingsplan De Bongerd.

Op de navolgende afbeelding is de begrenzing van het wijzigingsplan voor de Bongerdbrug weergegeven.

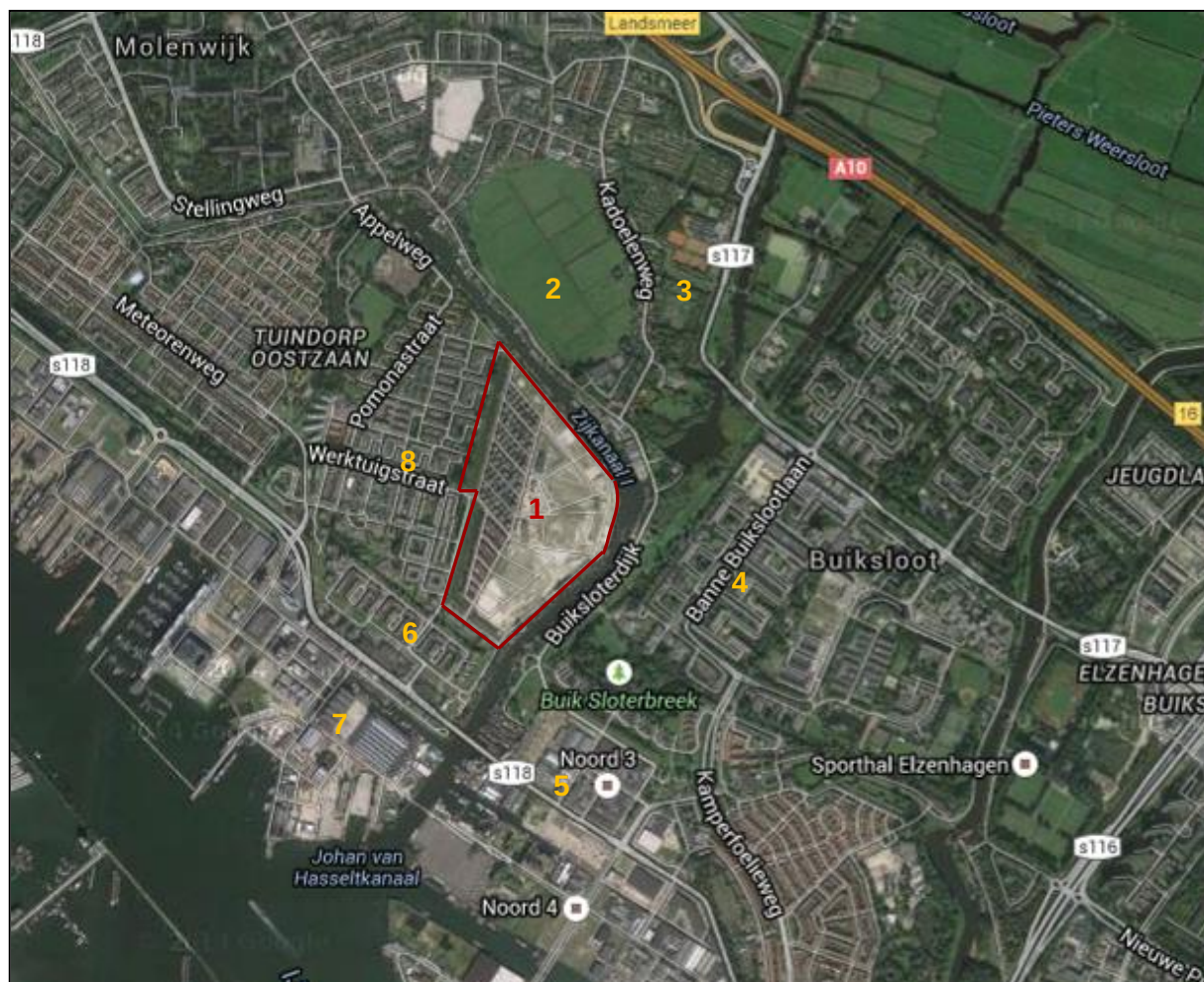


Afbeelding: begrenzing wijzigingsplan, geprojecteerd op de topografische ondergrond

2. Beschrijving van het plangebied

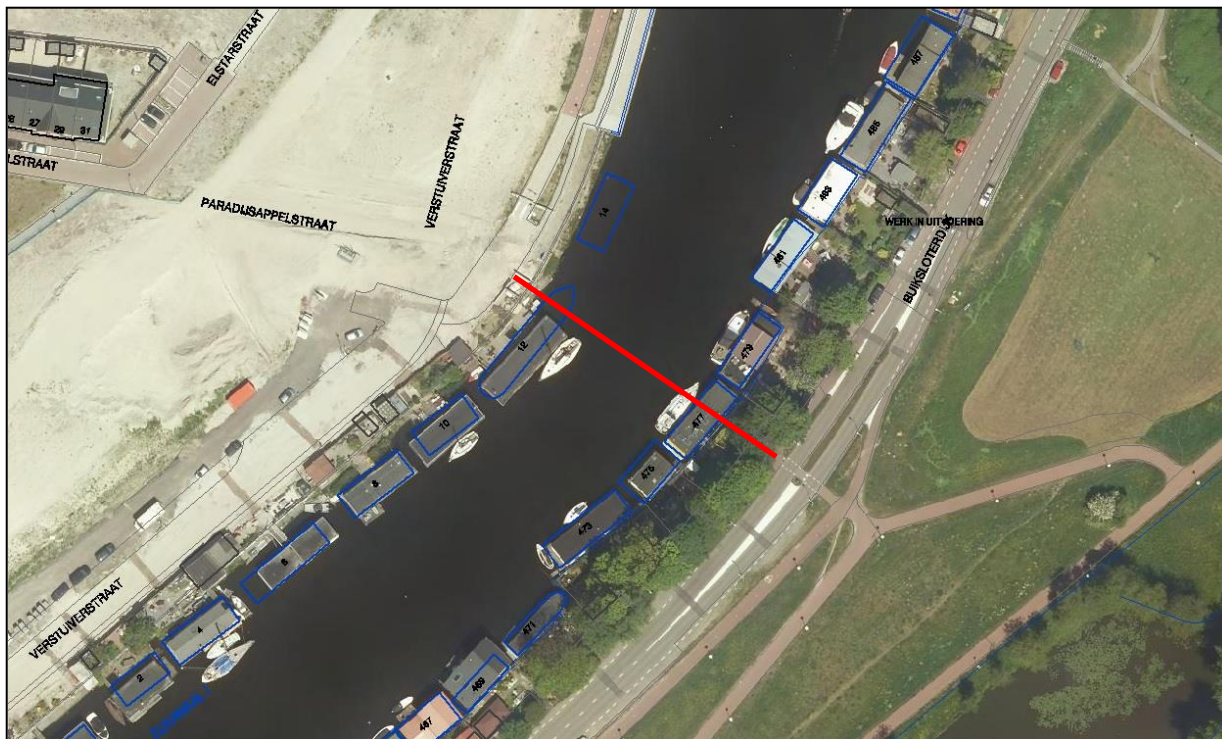
2.1 Ligging van het plangebied

De Bongerdbrug zal een directe verbinding gaan vormen tussen de nieuwe woonwijk De Bongerd en de Buiksloterdijk. De Bongerd is gelegen in de (binnen)bocht van Zijkanaal I. Aan de overzijde van het kanaal bevindt zich de oude IJdijk (Buiksloterdijk-Landsmeerderdijk) met daarachter de woonwijk Kadoelen (noordzijde), de onbebouwde Wilmkebreek (eveneens noordzijde) en de woonwijk Banne Buiksloot (oostzijde) met daarachter het Centrum Amsterdam Noord (CAN-gebied). Ten zuiden van De Bongerd liggen de gemengde woonwerkgebieden Buiksloterham en NDSM-terrein en de woonwijk Het Hoge Land terwijl de woonwijk Tuindorp Oostzaan ten westen van De Bongerd ligt.



Afbeelding: ligging van De Bongerd (1) en de omliggende gebieden Wilmebreek (2), Kadoelen (3), Banne Buiksloot (4), Buiksloterham (5), Het Hoge Land (6), NDSM-terrein (7) en Tuindorp Oostzaan (8)

Het plangebied van dit wijzigingsplan bevindt zich in het verlengde van de in De Bongerd gelegen Paradijsappelstraat. Aan de kant van de Buiksloterdijk ligt het plangebied ter hoogte van het begin/einde van het vrijliggende fietspad langs de Buiksloterdijk en de hellingbaan van en naar het Barkpad/Vikingpad.

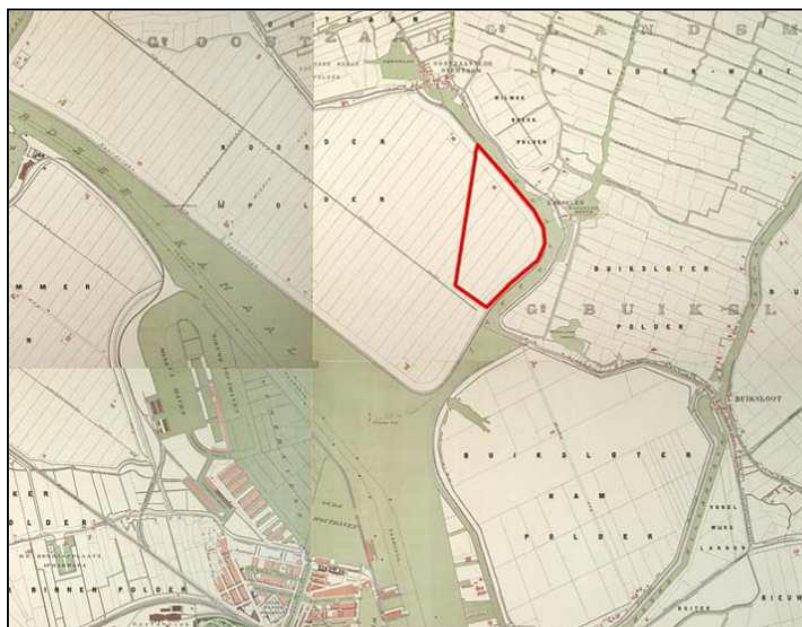


Afbeelding: indicatieve ligging locatie Bongerdbrug (zie rode lijn)

2.2 Geschiedenis

Rond het jaar 1000 na Christus namen boeren de Noord-Hollandse veengronden in gebruik. Het graven van sloten zorgde voor een sterke inklinking van het land met desastreuze gevolgen. Storm en tij kregen steeds meer kans om de lage gronden op te slokken. Ook de omgeving van het plangebied veranderde zo in water en werd onderdeel van het stroomgebied van het IJ.

Om een snelle en korte verbinding met zee te krijgen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Dat gebeurde door een doorgraving van de duinen in het westen, het afdammen van de dichtslibbende IJ-mond naar de Zuiderzee en door een vaargeul uit te sparen bij de drooglegging van tien polders in het IJ. De laatste van deze inpoldering was polder VIII (de huidige Noorder IJpolder). Deze polder werd in 1878 drooggemalen waardoor de gronden ten westen van het plangebied weer veranderde van water naar land. Tussen de polders liet men zijkanalen open voor de uitwatering. Zijkanaal I is zo'n uitwateringskanaal.



Afbeelding: kaart Scheltema met daarop enkele ingepolderde delen van het IJ omstreeks 1900, De Bongerd is rood omlijnd

De ingepolderde grond werd bij veiling in 1879 opgekocht door de gemeente Amsterdam, die de grond in eerste instantie verpachtte voor agrarisch gebruik. Geleidelijk aan kregen deze gronden een ander gebruik. Er werden woonwijken aangelegd en er kwamen industriële activiteiten. De industriële activiteiten nabij het plangebied zijn enkele jaren geleden beëindigd als gevolg van de herontwikkeling tot woongebied De Bongerd.

2.3 Huidige situatie

De Bongerdbrug zal over Zijkanaal I worden aangelegd. Dit kanaal is een doodlopende zijarm van het IJ met een totale lengte van circa 2,5 kilometer. Ter hoogte van de beoogde locatie heeft Zijkanaal I een breedte van circa 50 meter. Tot voor kort was er slechts één verbinding over Zijkanaal I, namelijk de Klaprozenwegbrug. Deze verbinding is niet centraal gelegen doordat deze zich in het zuidelijk deel van het Zijkanaal bevindt. Ook de aantrekkelijkheid van de route via de Klaprozenweg, langs doorgaand autoverkeer, is laag. De route is vooral erg geschikt voor met name forenzen, maar minder voor schoolgaande kinderen en recreatief verkeer.



Afbeelding: de huidige fietsroutes rondom Zijkanaal I met de verbindingen over Zijkanaal I (bron: <http://www.routecraft.com/fietsrouteplanner-amsterdam.html>)

Het Zijkanaal I is vanwege de lengte en de beperkte verbindingen decennialang een fysieke barrière voor met name langzaam verkeer geweest. Vanwege de ontwikkeling van Noord en de toename van het fietsverkeer was en is het noodzakelijk om de barrièrewerking vanwege Zijkanaal I te verminderen. De afgelopen jaren zijn daarom al twee bruggen ten behoeve van langzaam verkeer aangelegd: de Theo Fransmanbrug (circa 200 meter ten zuiden van de Klaprozenwegbrug) en de Kadoelenbrug (circa 950 meter ten noorden van de Klaprozenwegbrug). De Theo Fransmanbrug verbindt Buiksloterham en het NDSM-terrein met elkaar terwijl de Kadoelenbrug een verbinding vormt tussen de gebieden ten westen van Zijkanaal I en met name de ten noorden van Zijkanaal I gelegen gebieden als Kadoelen en Landsmeer. De Theo Fransmanbrug vormt door de ligging een belangrijke schakel in de oost-westverbinding ten zuiden van de Klaprozenweg terwijl de Kadoelenbrug met name van belang is als noord-zuidverbinding. De Kadoelenbrug wordt op dit moment ook wel gebruikt als oost-westverbinding voor het langzaam verkeer ten noorden van de Klaprozenweg maar de brug sluit vanwege de ligging niet goed aan op de oost-westroutes voor langzaam verkeer aan beide zijden van het kanaal. Er is zodoende geen sprake van een goede en snelle verbinding tussen de woonwijken in het westen van stadsdeel Noord (waaronder De Bongerd) en belangrijke bestemmingen in het Centrum Amsterdam Noord (zoals o.a. het ziekenhuis, sportvelden, winkels en het toekomstig station van de noord/zuidlijn) en scholen voor voortgezet onderwijs aan o.a. de Rode Kruisstraat, Floraweg en Purmerweg. De maaswijdte tussen de Kadoelenbrug en de Klaprozenwegbrug is met circa 950 meter ruimschoots hoger dan de gewenste maaswijdte van 250 meter zoals deze voor het basisnetwerk is aangegeven in publicatie 230 van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (uitgave CROW)

Langs de beide oevers van Zijkanaal I zijn woonboten aangemeerd. De aangrenzende oevers zijn deels in gebruik als tuinstrook van de woonboten. Ter plaatse van de beoogde locatie van de Bongerdbrug bevindt zich aan de kant van De Bongerd een vrije ruimte van enkele meters. Deze vrije ruimte ligt in het verlengde van het nog aan te leggen deel van de Paradijsappelstraat. In het verleden lagen aan weerszijden van deze vrije ruimte twee

woonboten (Verstuiverstraat 12 en 14, zie ook de afbeelding in paragraaf 2.1). Voor één woonboot is een ligplaatsvergunning afgegeven voor een kleinere boot (Verstuiverstraat 12) zodat de woonboot meer zuidelijk en op voldoende afstand van de brug is gelegen (minimaal 3 meter). De andere woonboot (Verstuiverstraat 14) is in 2012 verplaatst naar de Moestuinlaan.



Afbeelding: de woonboten in Zijkanaal I met de vrije ruimte aan de kant van De Bongerd en rechts de woonboot Verstuiverstraat 12

Aan de kant van de Buiksloterdijk bevindt zich ter plaatse van de beoogde locatie van de Bongerdbrug momenteel nog een woonboot met aangrenzende tuin (Buiksloterdijk 477). De tuin bevindt zich op en onderaan het talud van de Buiksloterdijk. De ligplaatsvergunning voor de woonboot is in mei 2014 ingetrokken en op 21 juni 2016 hebben de bewoners en de gemeente via minnelijk overleg overeenstemming bereikt over de verplaatsing van de woonboot naar de Oostzanerdijk. De verplaatsing is via de ondertekening van een vaststellingsovereenkomst vastgelegd en de intrekking van de ligplaatsvergunning is op 24 juni 2016 onherroepelijk geworden. De woonboot zal in de loop van 2016 worden verplaatst naar haar nieuwe locatie.

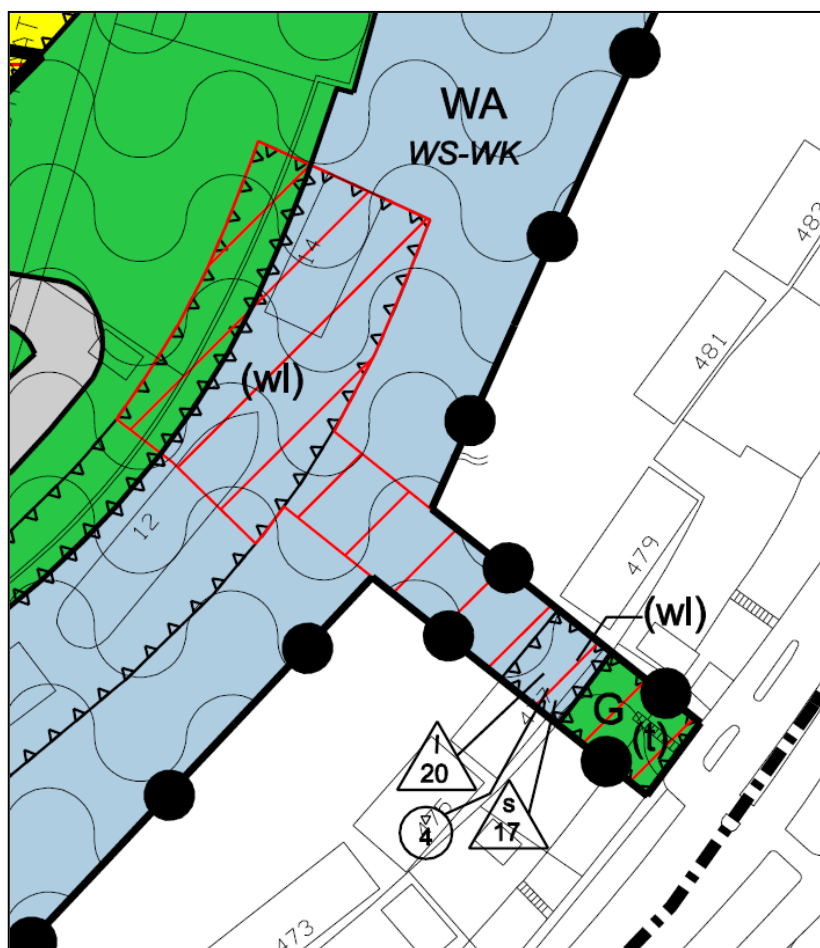
De beoogde locatie van de Bongerdbrug ligt aan de zijde van de Buiksloterdijk in het verlengde van de hellingbaan van en naar het Barkpad/Vikingpad. Het Barkpad is onderdeel van de oost-westverbinding in Amsterdam Noord met aansluiting op de noord-zuidverbinding tussen Amsterdam Noord en de binnenstad van Amsterdam. Ter hoogte van de hellingbaan van en naar het Barkpad/Vikingpad begint/eindigt het vrijliggende fietspad langs de Buiksloterdijk.

3. Plankader

3.1 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan De Bongerd

Ter plaatse van de Bongerdbrug geldt het bestemmingsplan 'De Bongerd'. Het bestemmingsplan is op 27 mei 2009 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Amsterdam Noord vastgesteld en op 11 mei 2011 door uitspraak van de Raad van State onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan is indertijd vastgesteld om de woonwijk 'De Bongerd' met bijbehorende voorzieningen te kunnen realiseren.



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan 'De Bongerd'

De gronden van de Bongerdbrug zijn bestemd als Water' (WA), 'Groen' (G) en 'Waterstaat - Waterkering' (WS-WK). De bepalingen voor deze bestemmingen zijn onder meer weergegeven in respectievelijk artikel 5, 9 en 15 van de regels.

Uit de regels volgt dat de betreffende gronden van de Bongerdbrug in de huidige situatie ter plaatse van de bestemming 'Groen' o.a. mogen worden gebruikt voor groenvoorzieningen, voet- en rijwielpaden en voor wat betreft de als 'tuin' (t) aangeduide gronden ook voor tuinen behorende bij woonboten.

Ter plaatse van de bestemming 'Water' is het gebruik als water toegestaan. Ook zijn in de als 'woonschepenligplaats (wl) aangeduide zones ligplaatsen van woonboten toegestaan.

Bruggen ten behoeve van langzaam verkeer en bedieningsposten zijn in beide bestemmingen alleen toegestaan ter plaatse van een specifieke aanduiding. Omdat een dergelijke aanduiding op de locatie van de Bongerdbrug ontbreekt is het gebruik als brug niet bij recht mogelijk.

In artikel 20 van de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze maakt het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen voor wat betreft de gronden die zijn aangeduid als 'Wro-zone - wijzigingsgebied' (zie rode arcering in de voorgaande afbeelding). Door middel van een wijzigingsplan kunnen de aanduidingen 'tuin' (t) en 'woonschepenligplaats (wl)' worden geschrapt en kan er een aanduiding ten behoeve van een brug worden toegevoegd. Toepassing van de wijzigingsbevoegdheid is uitsluitend mogelijk indien:

- a. de betreffende woonboten naar een andere ligplaats zijn verplaatst dan wel overeenstemming met de betreffende belanghebbenden is bereikt zodat zeker is gesteld dat de betreffende woonboot/woonboten verplaatst gaan worden;
- b. de financiële uitvoerbaarheid van de brug over Zijkanaal I is aangetoond.

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder andere Rijkswaagwegen, Waddenzee, hoofdspoorwegen, Ecologische Hoofdstructuur en defensie.

Het plangebied ligt op geruime afstand van het als rijkswaagweg aangewezen IJ. De realisatie van de Bongerdbrug is zodoende niet van invloed op de vaagweg. Overige nationale ruimtelijke belangen spelen niet in de nabijheid van het plangebied zodat de Bongerdbrug geen gevolgen heeft voor nationale ruimtelijke belangen.

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Het plangebied ligt niet in één van de genoemde gebieden en heeft betrekking op het realiseren van een brug over Zijkanaal I. De waterhuishoudkundige aspecten komen in hoofdstuk 5 nader aan de orde.

3.3 Provinciaal beleid

Provinciale Structuurvisie / Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Structuurvisie Noord-Holland is samen met de Provinciale Ruimtelijke Verordening op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De Structuurvisie en de Verordening zijn daarna enkele malen gewijzigd vastgesteld.

Uitgangspunt is dat stedelijke functies worden geconcentreerd in het 'bestaand bebouwd gebied'. Conform artikel 9 van de Verordening is 'bestaand bebouwd gebied' de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.

Het water van Zijkanaal I behoort tot het stedelijk water en groen en is daarmee onderdeel van 'bestaand bebouwd gebied'. Ter plaatse van het plangebied is op grond van het geldende bestemmingsplan bovendien al een brug beoogd via toepassing van een wijzigingsbevoegdheid.

De overige regels in de verordening zijn niet aan de orde ter plaatse van het plangebied. De voorliggende omgevingsvergunning voldoet zodoende aan de Provinciale Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam'

De structuurvisie 'Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam' is op 17 februari 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. De beleidsdoeleinden van de structuurvisie zijn onder andere het richting geven aan de ruimtelijke ontwikkeling van Amsterdam in de context van de Metropoolregio Amsterdam en het vormen van een bindend element en toetsingskader van al het ruimtelijk relevant beleid met gemeentelijk belang voor de centrale stad en stadsdelen voor de periode 2010-2020.

Eén van de pijlers van het gemeentelijk beleid is de intensivering van het grondgebruik in de stad door transformatie en toevoeging van o.a. circa 70.000 woningen in de periode tot 2040. Deze woningen dienen zoveel mogelijk binnen het bestaande stedelijke gebied te worden gebouwd, zodat het bestaande open landschap zo min mogelijk hoeft te worden aangetast. De Bongerd is in dat kader aangewezen als gebied dat in de periode 2010-2020 wordt ontwikkeld tot woon-werkgebied.

De keus om alle ruimtelijke opgaven zo veel mogelijk in de bestaande stad een plaats te geven, brengt met zich mee dat de meeste voorzieningen op fietsafstand zijn te bereiken. Het verder verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte door meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers binnen grote delen van de ringweg te creëren is daarom van belang.

In de Structuurvisie is een Hoofdnet Fiets opgenomen. Dit Hoofdnet heeft tot doel om:

- Het dagelijks fietsgebruik te stimuleren;
- De bereikbaarheid van stad en stadsdelen direct en indirect te garanderen;
- De bereikbaarheid van stedelijke bestemmingen te garanderen.

In het Hoofdnet Fiets is de toekomstige route Werktuigstraat-Bongerdbrug-Barkpad als ontbrekende stedelijke route aangegeven.



Afbeelding: Hoofdnet Fiets

Het realiseren van de Bongerdbrug leid tot een verbetering van het fietsnetwerk waardoor voorzieningen eerder per fiets zijn te bereiken. Het wijzigingsplan draagt zodoende bij aan de uitvoering van de beleidskaders van de Structuurvisie.

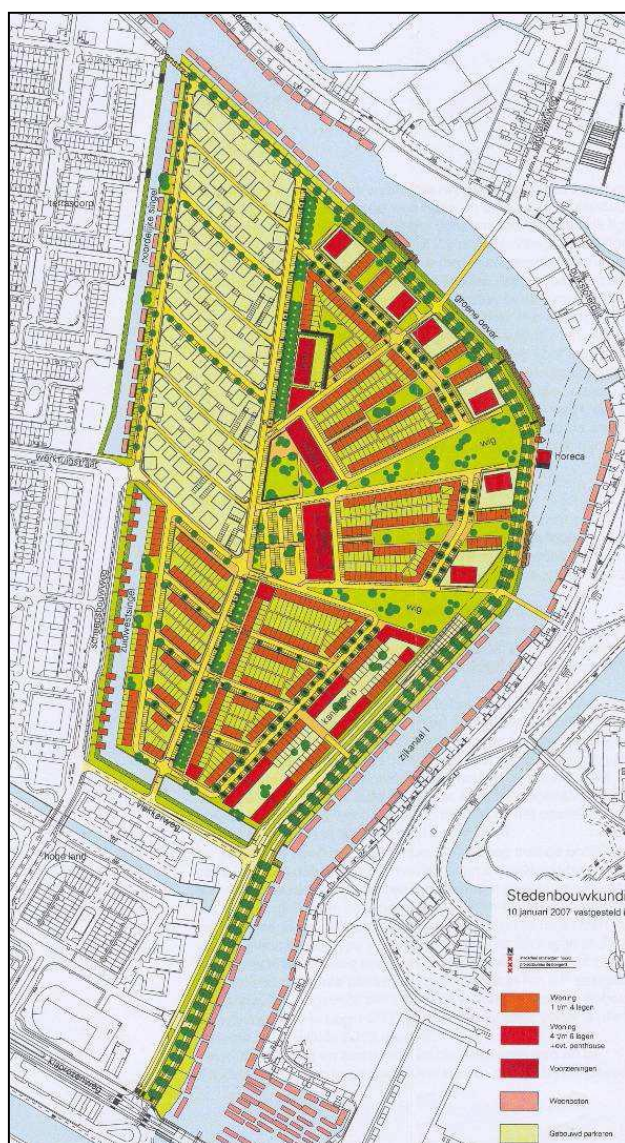
4. De ontwikkeling en de wijzigingsregels

4.1 Inleiding

Voor de herontwikkeling van De Bongerd is door de stadsdeelraad op 10 januari 2007 het Stedenbouwkundig Plan De Bongerd (SPDB) vastgesteld. Het SPDB heeft ook betrekking op de Bongerdbrug. Inmiddels is voor de brug een plan opgesteld (zie paragraaf 4.3).

4.2 Stedenbouwkundig Plan De Bongerd (SPDB)

Eén van de uitgangspunten in het SPDB is om Zijkanaal I en de groen in te richten oevers een nieuw landschapselement binnen de lobbenstructuur van Amsterdam te laten worden en tevens de blauw-groene drager voor De Bongerd en de omgeving te laten zijn.



Afbeelding: plankaart SPDB

In het SPDB zijn twee hoofdfietsroutes opgenomen:

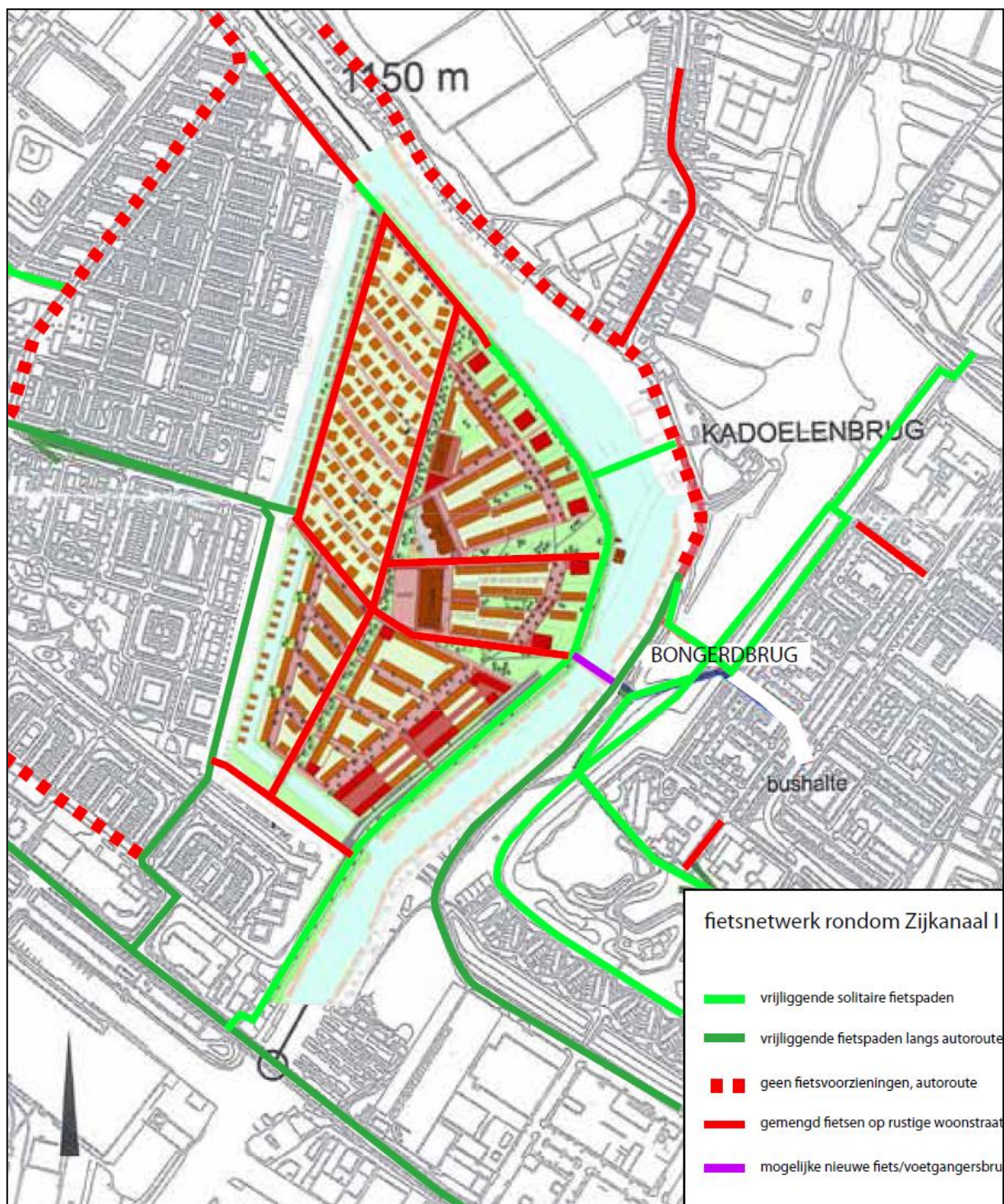
- Een oostwest hoofdroute dwars door de wijk, die via een brug over het Zijkanaal I (de Bongerdbrug) de wijk en achterliggende buurten met de voorzieningen en het centrum van Noord en de binnenstad verbindt.
- Een noordzuidverbinding langs Zijkanaal I die aansluit op de doorgaande fietsroute naar het buitengebied, de binnenstad en de IJ-oeveren. De noordzuidverbinding sluit door middel van een brug (de Kadoelenbrug) aan op de fietsroute aan de overzijde van het Zijkanaal I.

4.3 Plan Bongerdbrug

De Bongerdbrug is voorzien tussen de kruising Paradijsappelstraat-Verstuiverstraat en de kruising Buiksloterdijk-Barkpad. Door hier een brug voor langzaam verkeer te realiseren kan de autoluwe fietsroute over het Barkpad direct worden verlengd naar de woonwijken in het westen. Er ontstaat daardoor een nieuwe rechtstreekse oost-westverbinding tussen de woonwijken in het westen en de ten oosten van Zijkanaal I gelegen voorzieningen in en rondom het CAN-gebied. Ook zal de Bongerdbrug voor veel fietsers een snellere verbinding worden naar de binnenstad van Amsterdam. De Bongerdbrug biedt daarmee bovendien een goed, snel en veilig alternatief voor de indirecte en minder aantrekkelijke fietsroute via de Klaprozenwegbrug (zie ook paragraaf 2.3). De Klaprozenweg zal de komende jaren worden heringericht doordat er onder meer aan de noordzijde een tweerichtings fietspad wordt aangelegd. Dit verbetert de verkeersveiligheid maar de route is en blijft vooral erg geschikt voor met name forenzen, maar minder voor schoolgaande kinderen en recreatief verkeer. Bovendien zal de Klaprozenwegbrug vanwege werkzaamheden vanaf eind 2016 tot eind 2018 niet toegankelijk zijn voor fietsverkeer. De Bongerdbrug zal naar verwachting begin 2018 worden opengesteld. Vanaf dat moment zal de Bongerdbrug een nog belangrijkere schakel voor het oost-west gerichte fietsverkeer gaan worden.

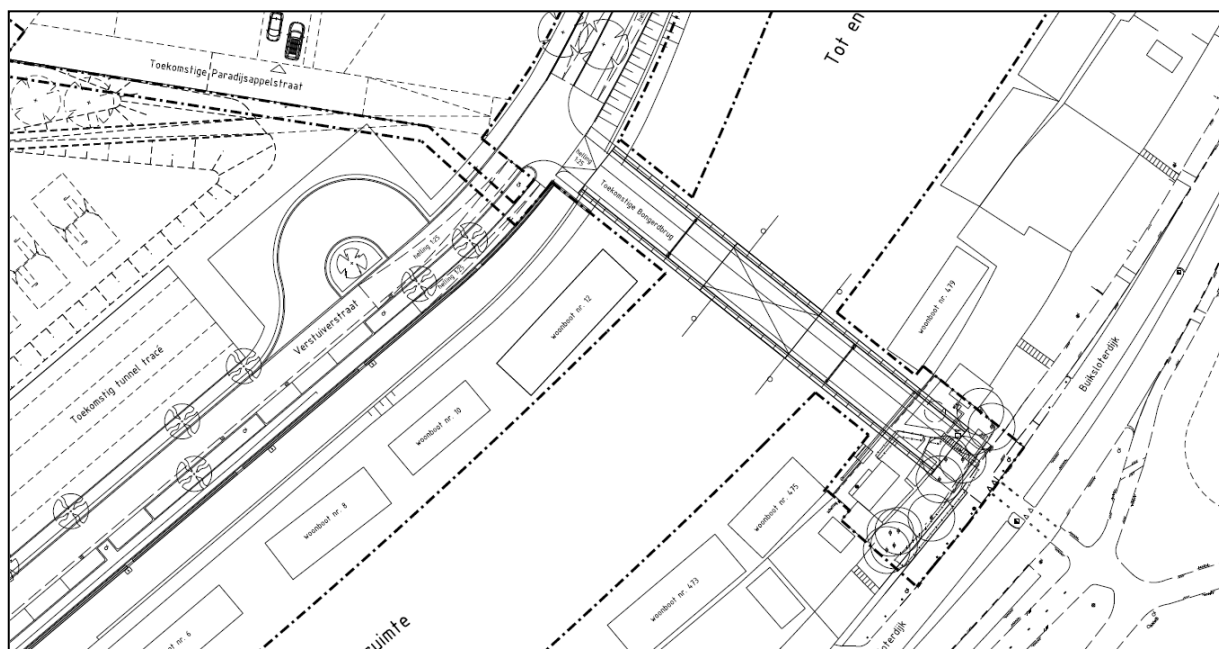
Door de realisatie van de Bongerdbrug wordt de huidige maaswijdte tussen de Kadoelenbrug en de Klaprozenwegbrug gewijzigd van circa 950 meter naar circa 290 meter tussen de Kadoelenbrug en de Bongerdbrug en circa 660 meter tussen de Klaprozenwegbrug en de Bongerdbrug. De Bongerdbrug heeft ten opzichte van de circa 290 meter verderop gerealiseerde Kadoelenbrug als voordeel dat de Bongerdbrug rechtstreeks aansluit op de oost-westroute en daardoor de snelste fietsverbinding oplevert in verschillende richtingen (CAN en het centrum van Amsterdam). De Kadoelenbrug is vooral geschikt als noord-zuidverbinding.

In opdracht van de gemeente heeft Mobycon onderzoek gedaan naar nut en noodzaak van de Bongerdbrug (kenmerk 5383-M02, d.d. 1 september 2015, zie bijlage). In dat onderzoek wordt geconcludeerd dat met de aanleg van de Bongerdbrug een belangrijke schakel in het fietsnetwerk in dit gedeelte van stadsdeel Noord wordt toegevoegd (oost-westverbindingen). De Bongerdbrug verkleint de maaswijdte van het fietsnetwerk aanzienlijk en de directheid van de fietsroutes in dit gedeelte van Amsterdam wordt aanzienlijk groter. Zelfs met de Bongerdbrug blijft de maaswijdte echter groter en de directheid kleiner dan landelijke richtlijnen aanbevelen. Vanwege de verkeersveiligheid is de Bongerdbrug en de nieuwe route die hierdoor ontstaat in het bijzonder van belang voor kwetsbare doelgroepen, zoals schoolgaande kinderen.



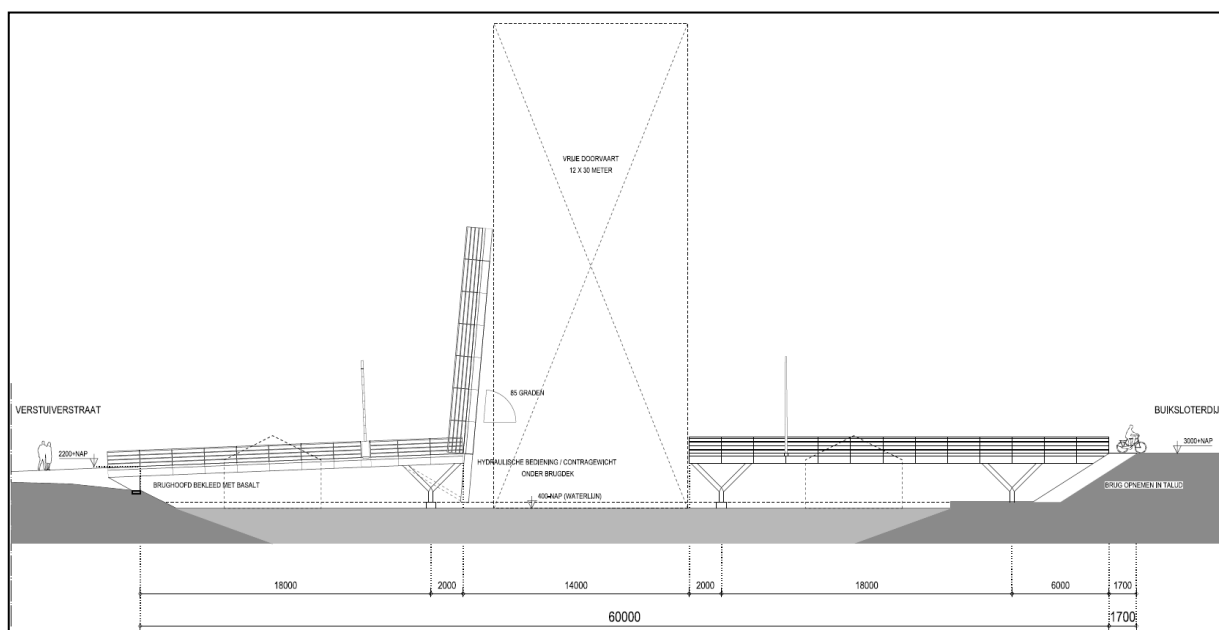
Afbeelding: het fietsnetwerk rondom Zijkanaal I na realisatie van de Bongerdbrug (bron: memo Nut en Noodzaak Bongerdbrug)

De gemeente heeft gelet op het nut en de noodzaak financiële middelen gereserveerd voor de aanleg van de Bongerdbrug en een ontwerp laten opstellen. Om de Bongerdbrug te realiseren heeft één woonboot inmiddels een ligplaatsvergunning voor een kleinere boot gekregen (Verstuiverstraat 12), is één woonboot (Verstuiverstraat 14) verplaatst naar de Moestuinlaan en zal één woonboot worden verplaatst van de Buiksloterdijk 477 naar de Oostzanerdijk. Zodra het tracé definitief vrij is zal worden gestart met de realisatie van de brug.



Afbeelding: plattegrond Bongerdbrug

Deze brug zal maximaal 6 meter hoog (gemeten vanaf de aangrenzende oevers) en maximaal 7 meter breed worden. De brug zal door middel van brugpijlers worden ondersteund waarbij het brugdek nagenoeg verticaal komt te liggen. Alleen aan de kant van De Bongerd krijgt de brug een flauwe helling en een talud. Aan de kant van de Buiksloterdijk is een helling en/of talud niet nodig omdat het brugdek op dezelfde hoogte als de Buiksloterdijk zal zijn gelegen. Het middendeel van de brug zal tenslotte via hydraulische bediening beweegbaar zijn zodat er nog boten kunnen passeren. De brug zal worden geopend via centrale bediening. De vrije doorvaartbreedte bedraagt 12 meter en de doorvaarthoogte wordt 2,75 meter ten opzichte van het gangbare waterpeil. De doorvaarthoogte wordt daarmee minimaal even hoog als de doorvaarthoogte van de Klaprozenwegbrug en de andere bruggen.



Afbeelding: doorsnede Bongerdbrug bij geopend middendeel



Afbeelding: impressie Bongerdbrug, gezien vanaf de zijde van De Bongerd

In de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan is bepaald dat toepassing uitsluitend is toegestaan indien de betreffende woonboten zijn verplaatst dan wel indien zeker is gesteld dat de betreffende woonboot/woonboten verplaatst gaan worden én dat de financiële uitvoerbaarheid is aangetoond (zie paragraaf 3.1). Het plan voor de Bongerdbrug voldoet aan deze criteria:

a. Verplaatsing:

- Voor de woonboot Verstuiverstraat 12 is een ligplaatsvergunning afgegeven voor een kleinere boot waardoor deze boot feitelijk in zuidelijke richting is verplaatst;
- De woonboot Verstuiverstraat 14 is in 2012 naar een andere locatie verplaatst;
- De woonboot Buiksloterdijk 477 wordt verplaatst naar een andere locatie. Hierover is op 21 juni 2016 overeenstemming bereikt. De intrekking van de ligplaatsvergunning is per 24 juni 2016 onherroepelijk.

b. Financiële uitvoerbaarheid: Er is in de grondexploitatie voldoende budget opgenomen voor de aanleg van de Bongerdbrug en de kosten van de verplaatsing van de betreffende woonboten (zie ook paragraaf 7.4).

Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid voldoet het beoogde plan aan de maxima die in de diverse bestemmingen zijn opgenomen (maximale breedte, maximale hoogte, etc.).

5. Milieuaspecten

5.1 Verkeer en parkeren

Verkeer

Verkeersgeneratie

De Bongerdbrug zal alleen toegankelijk zijn voor langzaam verkeer en leidt daardoor niet tot andere (gemotoriseerde) verkeersstromen.

Verkeersveiligheid

De Bongerdbrug zal aan de westzijde worden aangesloten op de kruising Paradijsappelstraat-Verstuiverstraat en aan de oostzijde op de kruising Buiksloterdijk-Barkpad. De eerste kruising is gelegen in een autoluw gebied waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De kruising zal, ook na de realisatie van de brug, als gelijkwaardige kruising fungeren (rechts voorrang verlenen). De verkeersveiligheid is voldoende gegarandeerd, met omdat de kruising autoluw is en blijft.

Aan de oostkant van Zijkanaal I zal de fietsroute de Buiksloterdijk kruisen en aan worden gesloten op vrijliggend fietspaden. Op de Buiksloterdijk geldt een maximum snelheid van 50 km/u. Fietsverkeer dat gebruik wil maken van de Bongerdbrug zal in alle gevallen voorrang moeten verlenen aan het verkeer dat op de Buiksloterdijk rijdt. De Bongerdbrug krijgt geen helling aan de kant van de Buiksloterdijk. Er zijn daarom geen snelheidsremmende maatregelen nodig.

In het in paragraaf 4.3 genoemde memo over nut en noodzaak (kenmerk 5383-M02, d.d. 1 september 2015, zie bijlage) is aangegeven dat de Bongerdbrug en de nieuwe route die daardoor ontstaat vanwege verkeersveiligheid in het bijzonder van belang is voor kwetsbare doelgroepen, zoals schoolgaande kinderen. De beoogde Bongerdbrug scoort op verkeersveiligheid beter dan de Klaprozenwegbrug en de Kadoelenbrug. Wel wordt aanbevolen om de verkeersveiligheid nog verder te vergroten door aan de zijde van de Buiksloterdijk/Landsmeerderwijk een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Bongerdbrug en de Kadoelenbrug. De eventuele aanleg van een dergelijk vrijliggend fietspad is echter niet nodig voor het veilig kunnen functioneren van de Bongerdbrug met de bijbehorende route.

Parkeren

De Bongerdbrug heeft geen gevolgen voor het parkeren in De Bongerd of op de Buiksloterdijk.

5.2 Geluid Wet geluidhinder

Bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) is op grond van de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek verplicht indien de bestemming is gelegen in een geluidszone. Ook is akoestisch onderzoek nodig indien er in de nabijheid van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen sprake is van een nieuwe stedelijke weg (50 km/u).

Een brug is volgens de Wet geluidhinder niet aan te merken als een geluidsgevoelige functie. Door de realisatie van de Bongerdbrug komt er wel een nieuwe verkeersverbinding in de

nabijheid van bestaande woonboten maar deze verkeersverbinding is alleen toegankelijk voor langzaamverkeer waardoor akoestisch onderzoek gelet op de Wet geluidhinder niet nodig is.

5.3 Externe veiligheid

Bij de realisatie van nieuwe gevoelige bestemmingen kan onderzoek naar externe veiligheid noodzakelijk zijn indien er sprake is van permanent aanwezige personen in de nabijheid van een risicobron- of route. Een brug leidt niet tot een wijziging van het aantal permanent aanwezige personen. Onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig.

5.4 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Daarin is bepaald dat bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet worden voldaan aan grenswaarden voor ondermeer stikstofdioxide en fijn stof. De Wet milieubeheer legt geen relatie tussen luchtkwaliteitseisen en wijzigingsplannen.

De Bongerdbrug heeft geen gevolgen voor (gemotoriseerde) verkeersstromen. Het wijzigingsplan heeft daarmee ook geen gevolgen voor luchtkwaliteit.

5.5 Luchthavenindelingbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het Luchthavenindelingbesluit Schiphol en het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol.

Het Luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een 'beperkingengebied' aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies (zoals woningen).

Het Luchthavenindelingbesluit leidt niet tot belemmeringen voor het vaststellen en uitvoeren van het wijzigingsplan.

5.6 Bodemkwaliteit

De bodem moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan 'De Bongerd' is geconstateerd dat zich binnen het plangebied enkele gevallen van ernstige bodemverontreiniging bevonden, welke gesaneerd dienden te worden. Deze verontreinigingen zijn aan de zijde van De Bongerd inmiddels gesaneerd, zoals ook blijkt uit het evaluatierapport dat Wareco ingenieurs heeft opgesteld voor deelgebied 3C (kenmerk AU28M RAP20140130, d.d. 31 januari 2014, zie bijlage). De bodem ter plaatse van de westelijke aanlanding van de Bongerdbrug is daarmee geschikt voor het gebruik als fietsbrug.

In het kader van de beoogde aanleg van de Bongerdbrug is door MWH B.V. onderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit ter plaatse van Buiksloterdijk 477 (projectnummer M13G0291, d.d. 26 februari 2014, zie bijlage). Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De grond tot 1,0 m-mv is licht tot sterk verontreinigd met zware metalen en/of PAK. Uit analyse van het mengmonster van 0,0 tot 1,0 m-mv blijkt deze geen verhoogde concentratie asbest te bevatten. De laag van 1,0 tot 2,0 m-mv is sterk verontreinigd

met zware metalen en asbest. Uit analyse van het mengmonster van 1,0 tot 2,0 m-mv blijkt het asbestgehalte ruimschoots de restconcentratienorm te overschrijden.

- Overige parameters zijn maximaal licht verhoogd gemeten. Deze verontreinigingen hangen samen met de aanwezige puinbijmengingen.
- De zintuiglijk schone ondergrond is maximaal licht verontreinigd met enkele zware metalen.
- Het grondwater is licht verontreinigd met barium en naftallen. Deze verontreinigingen zijn deels van nature aanwezig en hangen deels vermoedelijk samen met de verhoogde gehalten in de grond.
- Uit de analyseresultaten blijkt dat er op de locatie sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging (> 25 m3 sterk verontreinigde grond). De verontreiniging maakt onderdeel uit van een diffuus verontreinigde stedelijk ophooglaag.

Ten aanzien van de ernstige bodemverontreiniging geldt dat deze onderdeel uitmaakt van een diffuus verontreinigde stedelijke ophooglaag, waardoor nader onderzoek niet noodzakelijk is. Door de aard en concentraties van de in de grond aanwezige stoffen kent de bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond een beperkt hergebruik. Ter plaatse van de locaties waar sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging dient bij toekomstige graafwerkzaamheden een melding in het kader van Besluit Uniforme Saneringen (BUS-melding) gedaan te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied). Na uitvoering van de werkzaamheden dient tevens een BUS-evaluatieverslag ingediend te worden.

5.7 Milieuzonering

De Bongerdbrug heeft geen gevolgen ten aanzien van milieuzonering.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De Monumentenwet 1988 regelt de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Ook de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten zijn beschermd. Door het toenmalige Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) is daarom in december 2007 een archeologisch onderzoek verricht om het cultuurhistorische verleden in kaart te brengen met de mogelijke archeologische sporen die in de bodem van het plangebied 'De Bongerd' zijn nagelaten. Op basis van een historisch-topografische inventarisatie was de verwachting dat binnen het plangebied van De Bongerd (inclusief de aanlanding aan de Buiksloterdijk) alleen materiële overblijfselen zijn te verwachten die samenhangen met de historische scheepvaart in het voormalige watergebied en de recente bewoningsgeschiedenis. In De Bongerd kan derhalve een wijde verspreiding voorkomen van scheepsresten of ander verzonken overblijfselen die verband houden met de scheepvaart vanaf de 13^{de} eeuw tot aan de droogmaking van de polder in 1864. Daarnaast kunnen in het plangebied sporen voorkomen die verband houden met de verkaveling of afvalstort uit het laatste kwart van de 19^{de} eeuw. Tenslotte kan de ondergrond op grotere diepte (12 meter ÷ NAP) prehistorische overblijfselen bevatten. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor De Bongerd een lage archeologische verwachting geldt en dat de verspreiding van archeologische waarden binnen deze zone een lage concentratie heeft. Het gaat daarbij om los materiaal uit verschillende gebruiks- en bewoningsperiodes. De enige samenhangende structuren zijn scheepswrakken maar dit zijn geïsoleerde vindplaatsen met een lage trefkans. Vanwege de lage archeologische verwachting voor De Bongerd en omdat er niet dieper dan 4 meter gegraven zal gaan worden, zijn geen bijzondere beschermende bepalingen opgenomen in de regels van het geldende bestemmingsplan 'De Bongerd'.

In juni 2012 heeft het toenmalige Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) ook archeologisch bureauonderzoek verricht ten behoeve van het bestemmingsplan Banne Buiksloot II. Dit bestemmingsplan is inmiddels vastgesteld en heeft betrekking op onder meer de aangrenzende gronden van de aanlanding van de Bongerdbrug. Voor deze gronden geldt een archeologische verwachting waarbij archeologisch onderzoek nodig is bij werkzaamheden in de (voormalige) waterbodem met een oppervlakte van 10.000 m² of meer. Ter plaatse van het wegdek van de Buiksloterdijk geldt een onderzoeksplicht bij werkzaamheden in de bodem met een oppervlakte van 500 m² of meer en met een diepte van minimaal 1 meter.

De Bongerdbrug zal door middel van brugpijlers worden ondersteund en op zelfde hoogte als de Buiksloterdijk aanlanden. Aan de zijde van de Verstuiverstraat wordt het hoogteverschil opgevangen door middel van een talud. Er hoeft daarom geen of nauwelijks grond te worden afgegraven. Gelet op de archeologisch onderzoeken heeft de realisatie van de Bongerdbrug geen gevolgen voor archeologie. Een vervolgonderzoek is niet nodig.

Bovengrondse cultuurhistorie en monumenten

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Bro d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen (en dus ook bij een wijzigingsplan). Bij cultuurhistorische waarden gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken.

Het toenmalige Bureau Monumenten & Archeologie heeft in het kader van het bestemmingsplan 'Banne Buiksloot II' een cultuurhistorische verkenning en advies uitgevoerd voor het aangrenzende bestemmingsplangebied Banne Buiksloot II. Voor het plangebied van het voorliggende wijzigingsplan zijn de Waterlandse Zeedijk en Zijkanaal I relevant. Vooral aan de kenmerkende hoogteverschillen wordt waarde gehecht.

Het wijzigingsplan heeft geen gevolgen voor de kenmerkende hoogteverschillen van de Waterlandse Zeedijk en Zijkanaal I. Er is verder ook geen sprake van nadelige gevolgen voor het provinciale monument Buiksloterdijk. Voor de werkzaamheden zal daar waar nodig een provinciale monumentvergunning worden aangevraagd.

5.9 Waterparagraaf

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water, dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommiteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Beheergebied Hoogheemraadschap

Het plangebied van dit wijzigingsplan valt binnen zowel het beheergebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) als het beheergebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Waternet voert de waterbeheertaken uit namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).

Waterthema's

In het navolgende zijn de relevante waterthema's beschreven, ook wordt aangegeven hoe het voorliggende wijzigingsplan en het onderliggende bestemmingsplan 'De Bongerd' omgaat met deze waterthema's:

1. Waterkering

Binnen het plangebied van dit wijzigingsplan bevindt zich de primaire waterkering Buiksloterdijk, welke een beschermingszone heeft van 100 meter. Het plangebied is daardoor volledig gelegen in de beschermingszone van de waterkering.

Op grond van de keur zijn binnen de begrenzing van het waterstaatswerk en de beschermingszones bepaalde handelingen verboden. Het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier kan van deze verboden ontheffing verlenen.

Ter voorbereiding van de aanleg van de Bongerdbrug vindt momenteel overleg plaats met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Waternet over de werkzaamheden en benodigde vergunningen en toestemmingen. Daarnaast vindt overleg plaats met Rijkswaterstaat om afspraken te maken over de stremming van Zijkanaal I ten behoeve van de bouw van de brug.

2. Waterkwaliteit/ecologie

Binnen het plangebied van dit wijzigingsplan is volop water aanwezig. De realisatie van de Bongerdbrug heeft geen nadelige gevolgen voor de waterkwaliteit/ecologie (zie hierna).

3. Materiaalgebruik

Op basis van de Keur is het niet toegestaan om initiatieven te ontplooiën die leiden tot een verslechtering van de (grond)waterkwaliteit. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en is daarom niet toegestaan.

4. Toename verharding en demping

De realisatie van de Bongerdbrug leidt niet tot een toename van verharding of een demping van oppervlaktewater (behoudens ter plaatse van de beperkt benodigde ondersteuningsconstructies). Er hoeft daarom geen watercompensatie plaatst te vinden.

5.10 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is in alle gebieden de Flora- en faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk

en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora- en faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de Habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Bij de vaststelling van het geldende bestemmingsplan 'De Bongerd' is geconstateerd dat er geen beschermde soorten aanwezig zijn. Omdat de onderzoeken inmiddels enkele jaren oud zijn, is een actualisatie van het onderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek is uitgevoerd door Els & Linde (projectnummer 15.171, d.d. 20 juni 2016, zie bijlage). Uit de quick scan blijkt dat er in het plangebied geen vaste verblijfplaatsen van beschermde soorten aanwezig zijn en dat deze ook niet te verwachten zijn. Afdoend onderzoek of een ontheffing van de Flora- en faunawet is niet aan de orde. Ook zijn er geen effecten op natuurgebieden te verwachten. Wel is het zo dat in de uitvoering van de aanlegwerkzaamheden rekening dient te worden gehouden met de potentieel in en boven het Zijkanaal voorkomende soorten (vleermuizen en vissen). Dit kan o.a. worden gedaan door in de planning rekening te houden met de kwetsbare periode voor zowel vleermuizen als vissen (eind april tot half oktober), door minimaal een meter vrije hoogte tussen het water en het brugdek te hanteren en door geen verlichting op de brug te plaatsen die hinderlijk is voor vleermuizen. Het is wenselijk om een ecologisch werkprotocol op te stellen. Aan de zijde van Buiksloterdijk zullen geen versturende werkzaamheden worden gestart tijdens het broedseizoen voor vogels.

6. Juridische opzet

6.1 Opbouw van het uitwerkingsplan

Dit wijzigingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de verbeelding (plankaart), waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het wijzigingsplan.

6.2 Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden voor vergelijkbare bestemmingsplannen, in elektronische vorm worden vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld.

Het wijzigingsplan is vanaf de ontwerpfase te raadplegen via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daar kan worden ingezoomd op de kaart of worden gezocht op adres. Door vervolgens op een bepaald vlak of adres te klikken verschijnt in de kantlijn welke bestemming het betreffende plandeel heeft en welke bouwregels er gelden. Daarbij zijn op de verbeelding verschillende bestemmingsvlakken (met elk een eigen kleur) aangegeven.

Op de analoge verbeelding van het wijzigingsplan (plankaart) wordt door middel van letters, kleuren, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de bouwregels aangegeven. Mocht tussen de inhoud van het analoge / papieren plan en de elektronische weergave / digitale vorm een verschillende uitleg mogelijk zijn, dan prevaleert de elektronische weergave of plan in digitale vorm. Als ondergrond voor de plankaat is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen. Om de goede leesbaarheid van de plankaat te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De kaarten zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het wijzigingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de plankaat weergegeven.

6.3 Regels

Algemeen

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor wijzigingsplannen zijn geen standaarden, waardoor gemeenten vrij zijn in de vormgeving.

In de planregels van het wijzigingsplan moet in ieder geval worden geregeld welk digitale plan wordt vastgesteld. Dat is in artikel 1 van dit wijzigingsplan opgenomen in lid 1.2.

De bestemmingen zijn geregeld in de artikelen die zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van de planregels: deze regelen de toegelaten functies en de bijbehorende bouw- en gebruiksmogelijkheden. De planregels zijn aangevuld met omschrijvingen van de in de regels gebruikte begrippen en met een regeling voor wat betreft de wijze van meten (zie hoofdstuk 1 van de planregels). De Algemene regels (waaronder de afwijkingsregels) zijn terug te vinden in hoofdstuk 3 van de planregels. Hoofdstuk 4 bevat tenslotte de overgangs- en slotregels.

Toelichting op de planregels

Het wijzigingsplan is ingedeeld in een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemmingen is de systematiek gehanteerd, die is voorgeschreven door de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen en die ook al is gehanteerd in het geldende bestemmingsplan 'De Bongerd'. Concreet betekent dit dat elke bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarvan de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmings-omschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. De bestemmingsomschrijving richt zich op het gebruik van gronden voor een bepaald doel en schept tevens het kader voor de bestemming met bijbehorende regels. Het maakt duidelijk wat er op de gronden binnen de bestemming is toegestaan en begrenst daarmee het gebruik van de gronden.

Bouwregels

De bouwregels zijn opgesteld voor bouwwerken die binnen een bestemming zijn toegestaan. Per bestemming is aangegeven welke soorten bouwwerken zijn toegestaan. De bouwregels zijn verdeeld naar soorten bouwwerken. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken.

Algemene regels

In het wijzigingsplan is een aantal algemene regels opgenomen. Deze algemene regels gelden voor elke bestemming die is opgenomen in de planregels.

Anti-dubbelregel

De anti-dubbelregel is wettelijk voorgeschreven. Door middel van dit artikel wordt voorkomen dat grond welke betrokken is geweest bij het toestaan van een bouwplan bij de beoordeling van een later bouwplan wederom betrokken is.

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is aangegeven welke overschrijdingen bij recht zijn toegestaan. Het gaat om ondergeschikte overschrijdingen die bij alle bestemmingen van toepassing zijn.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is bepaald gebruik uitgesloten. Dit gebruik is uitgesloten voor alle bestemmingen die in het uitwerkingsplan zijn opgenomen. Dit is tevens de reden waarom de uitsluiting van dit gebruik in algemene regels is neergelegd.

Algemene afwijkingsregels

Voor deze regels geldt hetzelfde als wat hierboven is beschreven ten aanzien van de afwijkingsbevoegdheden die zijn opgenomen in de regels van het wijzigingsplan. Echter, de plaats van het plan waarin ze zijn opgenomen bepaald de werking ervan. In dit geval geldt dat ze van toepassing zijn ten behoeve van alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen.

Overige regels

Omdat in sommige gevallen bestemmingen samenvallen is in dit artikel geregeld welke bestemming voorrang heeft.

Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is opgenomen in het Bro.

6.4 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

Begrippen

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels wordt gebruikt. De begrippen die al eerder in het geldende bestemmingsplan zijn opgenomen zijn weergegeven in bijlage 1. Met de begrippen wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld.

Wijze van meten

Met dit artikel wordt via de in de bijlage van de regels opgenomen meetbepalingen uit het geldende bestemmingsplan aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

Groen

De oevers langs Zijkanaal I zijn in het geldende bestemmingsplan bestemd als 'Groen'. De begrenzing van deze bestemming is in het wijzigingsplan ongewijzigd, mede vanwege het feit dat de wijzigingsbevoegdheid geen andere begrenzing mogelijk maakt.

Gronden met de bestemming 'Groen' mogen worden gebruikt voor onder meer plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen en voet- en rijwielpaden. De in het wijzigingsplan toegestane functies zijn ook al toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Als gevolg van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - brug-1' in de verbeelding is ter plaatse van het wijzigingsplan nu ook een brug voor langzaam verkeer toegestaan. Tuinen van woonboten zijn ter plaatse van het wijzigingsplan niet langer toegestaan aangezien de aanduiding 'tuin' hier is geschrapt.

Functies die in het geldende bestemmingsplan uitsluitend ter plaatse van een aanduiding zijn toegestaan zijn voor de leesbaarheid niet overgenomen in het wijzigingsplan indien de betreffende aanduiding niet voorkomt ter plaatse van het wijzigingsplan.

In de bestemming zijn conform het geldende bestemmingsplan geen gebouwen toegestaan maar wel overige bouwwerken (lid 2). Eventueel is wel een gebouw in de vorm van een bedieningspost van de brug mogelijk.

Water

Het water van Zijkanaal I is bestemd als 'Water'. Binnen deze gronden is het gebruik als onder meer water, rietkragen en aanlegsteigers voor het tijdelijk aanleggen van passagiersboten en plezierboten toegestaan. De in het wijzigingsplan toegestane functies zijn ook al toegestaan in het geldende bestemmingsplan. Als gevolg van de aanduiding

‘specifieke vorm van verkeer - brug-1’ in de verbeelding is ter plaatse van het wijzigingsplan nu ook een brug voor langzaam verkeer toegestaan.

Ligplaatsen voor woonboten zijn ter plaatse van het wijzigingsplan niet langer toegestaan aangezien de aanduiding ‘woonschepenligplaats’ hier is geschrapt. Hiermee wordt recht gedaan aan de verplaatsingen die hebben plaatsgevonden (Verstuiverstraat 12 en 14) en de verplaatsing die nog plaats gaat vinden (Buiksloterdijk 477).

De wijzigingsbevoegdheid maakt het ook nog mogelijk om de aanduiding die het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten in de zone langs Verstuiverstraat/Koppelingpad regelt aan te passen zodat er in de zone langs Verstuiverstraat/Koppelingpad minder ligplaatsen zijn toegestaan. Omdat deze aanduiding in het geldende bestemmingsplan echter buiten de zone is gelegen waar de wijzigingsbevoegdheid van toepassing kan zijn (de gearceerde gronden), is het maximum aantal ligplaatsen voor woonboten voor de zone langs de Verstuiverstraat/Koppelingpad niet aangepast door middel van het voorliggende wijzigingsplan. Het maximum aantal woonboten binnen de zone blijft daardoor ongewijzigd maar in de praktijk zal er sprake van maximaal 16 ligplaatsen (in plaats van de 17 die in het geldende bestemmingsplan zijn aangegeven).

In de bestemming zijn conform het geldende bestemmingsplan geen gebouwen toegestaan maar wel overige bouwwerken (lid 2). Eventueel is wel een gebouw in de vorm van een bedieningspost van de brug mogelijk.

Waterstaat - Waterkering

Het gehele plangebied van het wijzigingsplan is dubbelbestemd als ‘Waterstaat - Waterkering’. Dit vanwege de ligging binnen de beschermingszone van de waterkering. De begrenzing van de bestemming is in het wijzigingsplan ongewijzigd, mede vanwege het feit dat de wijzigingsbevoegdheid geen andere begrenzing mogelijk maakt.

6.5 Handhaving

Er is sprake van handhaving, indien er werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden die in het kader van de bestemmingsregels niet toelaatbaar zijn. De onderstaande uitgangspunten zullen daarbij worden aangehouden:

- Het starten van een procedure op grond waarvan besloten kan worden op welke wijze gehandhaafd gaat worden: strafrechtelijk of bestuursrechtelijk.
- Indien in het kader van handhaving het opleggen van een dwangsom niet leidt tot beëindiging van een illegale situatie, wordt een bestuursdwangprocedure gestart; het opleggen van een dwangsom en bestuursdwang worden als handhaving verkozen boven strafrechtelijk optreden;
- In die gevallen dat strafrechtelijke vervolging het enige sanctiemiddel blijkt te zijn, zal na het opmaken van een proces-verbaal aangifte worden gedaan bij het Openbaar Ministerie;
- Behoudens in gevallen waarin de belangen van de overtreder in ernstige en directe mate worden geschaad, wordt, indien illegale bouw wordt geconstateerd, het werk door de afdeling Vergunningen, team Bouw, stilgelegd en wordt tot handhaving over gegaan;
- Ook bij illegale bouw van gering planologisch belang wordt vanuit rechtsgelijkheid handhavend opgetreden.

Aan een langere periode van niet-handhaving kunnen door de betrokkenen geen rechten worden ontleend.

7. Uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak en (voor)overleg

In het verleden heeft er inspraak plaatsgevonden over het Stedenbouwkundig Plan voor De Bongerd. Ook heeft het ontwerp van het inmiddels geldende bestemmingsplan ter inzage gelegen. Inspraak voor het voorliggende wijzigingsplan is daarom niet meer nodig.

7.2 Zienswijzen

Het ontwerpwijzigingsplan heeft voor een periode van 6 weken ter visiegelegen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze in te dienen. Van de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen hebben vier adressanten gebruik gemaakt. De samenvatting van deze zienswijzen en de beantwoording daarvan is opgenomen in de 'Nota van beantwoording zienswijzen wijzigingsplan De Bongerd - Bongerdbrug'.

7.3 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het bestemmingsplan De Bongerd en de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheid zijn in de voorbereiding reeds vrijgegeven voor vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Bro. Omdat dit wijzigingsplan hier invulling aan geeft en er geen belangen van andere overheden worden geraakt, wordt in het kader van dit wijzigingsplan geen vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Bro gevoerd. De 3.1.1. partijen zoals Provincie Noord-Holland, Het Hollands Noorderkwartier, Waternet en Rijkswaterstaat zijn op de hoogte gesteld van de terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan. Zij hebben geen zienswijze ingediend zodat aangenomen mag worden dat zij geen opmerkingen op het ontwerpwijzigingsplan hadden.

De afdeling Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam heeft in een reactie laten weten dat het wijzigingsplan geen aanleiding gaf tot het maken van een opmerking in het kader van het vooroverleg.

7.4 Economische uitvoerbaarheid

Voor het geldende bestemmingsplan is geen exploitatieplan vastgesteld omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan bouwplannen in de zin van artikel 6.12 Wro juncto 6.2.1. Bro mogelijk maakt. De aanleg van de Bongerdbrug wordt betaald vanuit de grondexploitatie van De Bongerd. In deze grondexploitatie is inmiddels voldoende budget opgenomen voor de kosten van de aanleg van de Bongerdbrug en voor het verplaatsen van de betreffende woonboten.

Van Riezen & Partners

bureau voor planologie planontwikkeling bv

Frederiksplein 1
1017 XK AMSTERDAM
Tel: 020 – 625 70 25
Email: info@vanriezenenpartners.nl
Website: www.vanriezenenpartners.nl