



Bestemmingsplan Brug Noordhollandsch Kanaal

Sixhaven

Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 6-11-2019, NR. 274/1829
DE RAADSGRIFFIER,

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
bestemmingsplan Brug Noordhollandsch Kanaal

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N1804BPGST-VG01

Datum print 17 September 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Leeswijzer	9
Hoofdstuk2	Het plangebied	11
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Beschrijving van het plangebied	11
2.3	Geldend planologisch kader	12
Hoofdstuk3	Het project	15
3.1	Projectdoelstellingen	15
3.2	Projectuitwerking	15
Hoofdstuk4	Beleidskaders	17
4.1	Rijksbeleid	17
4.2	Provinciaal beleid	18
4.3	Regionaal beleid	21
4.4	Gemeentelijk beleid	22
4.5	Sprong over het IJ	25
Hoofdstuk5	Milieueffectrapportage	27
5.1	M.e.r.-(beoordelings)plicht	27
5.2	Het project: toetsing	27
Hoofdstuk6	Verkeer	29
6.1	Maatregel 1: Optimaliseren van de veren	29
6.2	Bestaande infrastructuur is onvoldoende	29
6.3	Vervoerwaarden gewenste brug en beide veren	30
6.4	Afwikkeling verkeer op bestaande infrastructuur	31
6.5	Conclusie	32
Hoofdstuk7	Water	33
7.1	Algemeen	33
7.2	Regelgeving	33
7.3	Watertoets	34
7.4	Conclusie	36
Hoofdstuk8	Natuur en landschap	37
8.1	Algemeen	37
8.2	Wet natuurbescherming en gemeentelijk natuurbeschermingsbeleid	37
8.3	Natuurwaardenonderzoek Wnb	38
8.4	Hoofdgroenstructuur	40
8.5	Hoofdbomenstructuur & Monumentale bomen	42
8.6	Ecologische Structuur Amsterdam	44
Hoofdstuk9	Geluid	47

9.1	Algemeen	47
9.2	Regelgeving	47
9.3	Conclusie	47
Hoofdstuk10	Luchtkwaliteit	49
10.1	Algemeen	49
10.2	Toetsingskader	49
10.3	Conclusie	50
Hoofdstuk11	Bodem	51
11.1	Algemeen	51
11.2	Regelgeving	51
11.3	Bodemkwaliteit	52
11.4	Niet gesprongen explosieven	54
11.5	Kabels en leidingen	55
11.6	Conclusie	55
Hoofdstuk12	Archeologie en cultuurhistorie	57
12.1	Algemeen archeologie	57
12.2	Erfgoedwet	57
12.3	Archeologisch onderzoek	57
12.4	Conclusie archeologie	57
12.5	Bovengrondse cultuurhistorie	58
12.6	Cultuurhistorische verkenning	58
12.7	Conclusie cultuurhistorie	59
Hoofdstuk13	Externe veiligheid	61
13.1	Algemeen	61
13.2	Brug Noordhollandsch Kanaal	61
13.3	Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid	62
13.4	Conclusie	62
Hoofdstuk14	Duurzaamheid	63
14.1	Algemeen	63
14.2	Resultaten Ambitieweb	63
Hoofdstuk15	Juridische planuitvoering	65
15.1	Algemeen	65
15.2	Planvorm	65
15.3	Artikelgewijze toelichting	65
Hoofdstuk16	Economische uitvoerbaarheid	71
16.1	Algemeen	71
16.2	Dekking van de kosten	71
16.3	Planschade	71
16.4	Conclusie	71
Hoofdstuk17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	73
17.1	Algemeen	73
17.2	Artikel 3.1.1-Bro overleg	73
17.3	Maatschappelijk overleg	74
17.4	Participatie	74

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door ruimtelijke ontwikkelingen aan weerszijden van het IJ en in Stadsdeel Noord in het bijzonder is het aantal reizigers over het IJ sterk gegroeid en zal dit aantal zal nog sterk verder groeien. Nu al steken dagelijks 46.000 voetgangers en fietsers het IJ over, in 2030 zijn dit er mogelijk twee keer zoveel. Als gevolg hiervan wordt het nu al overbelaste Buiksloterwegveer nog verder belast. Om de groei voor de komende tijd te faciliteren, is besloten de capaciteit van de veerverbindingen tussen Stadsdeel Noord en Stadsdeel Centrum te vergroten. Daarnaast is met de aanleg van de Noord/Zuidlijn (hierna: NZlijn) en de opening van de metrostations Amsterdam CS en Noorderpark (22 juli 2018) de regionale bereikbaarheid van Stadsdeel Noord en het centrum enorm verbeterd. Dit biedt direct ook kansen voor het verder verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid van de veren.

Naast de intensivering en het verplaatsen van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer, wordt ook gewerkt aan het verspreiden van reizigers. Daarop heeft het college van burgemeester en wethouders op 20 februari 2018 besloten om voorbereidingen te treffen voor een fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal ten noorden van de Willem-sluizen. Met een brug over het Noordhollandsch Kanaal kunnen fietsers en voetgangers al aan de noordzijde van het IJ voorsorteren op de aankomstlocatie aan de centrumzijde en kan het overvolle Buiksloterwegveer worden ontlast. Op dit moment kunnen fietsers en voetgangers alleen het kanaal oversteken via de noordelijker gelegen, relatief fietsonvriendelijke, Wagenaarbrug (deze brug is ook toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer en kent tevens een relatief hoog hellingspercentage) en de eveneens fietsonvriendelijke, zuidelijker gelegen, monumentale Willem-sluizen, waar gedoogd wordt dat reizigers met de fiets aan de hand de sluis passeren. De nieuwe verbinding over het Noordhollandsch Kanaal moet voorzien in een comfortabele en veilige route voor zowel fietsers als voetgangers. Daarnaast vormt deze brug een oost-west verbinding voor langzaamverkeer in dit gebied.

De voorgenomen realisatie past niet in het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Om de realisatie van de brug mogelijk te maken is een nieuw juridisch-planologisch kader nodig. Met het bestemmingsplan 'Brug Noordhollandsch Kanaal' wordt hierin voorzien.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van Stadsdeel Noord. Bij besluit van het college van burgemeester en wethouders van 29 mei 2018 is het projectgebied 'Metrostation Sixhaven/Brug Noordhollandsch Kanaal', waar het bestemmingsplan deel van uitmaakt, aangewezen als grootstedelijk gebied. Dit betekent dat voor dit project de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening, zoals het voorbereiden van bestemmingsplannen, bij het centraal stedelijk bestuur liggen.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'Brug Noordhollandsch Kanaal' bestaat uit regels en een verbeelding, en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 17 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere een beschrijving van het plangebied en een beschrijving van de bestaande planologische regimes geschetst. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie en de gemeente. Hoofdstuk 4 tot en met 14 beschrijven diverse omgevingsaspecten. In hoofdstuk 15 leggen we uit op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. Hoofdstuk 16 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 17 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de participatieprocedure en het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Ligging plangebied

Het plangebied is grotendeels gelegen in het Sixhavengebied in Amsterdam-Noord. De brug is een oost-west verbinding over het Noordhollandsch Kanaal en ligt circa 140 meter ten noordoosten van de Willem-sluizen en circa 240 meter ten zuidwesten van de Wagenaarbrug. Het fietspad dat op de brug wordt aangelegd, takt aan de westzijde van het kanaal aan op de Buiksloterweg. Aan de oostzijde takt het fietspad aan op het fietsnetwerk op de Sixhavenweg/Meeuwenlaan en de Adelaarsweg. Op onderstaande kaart is de ligging van het plangebied globaal weergegeven



Figuur 2.1: Globale ligging van het plangebied.

Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Buiksloterweg in het noordwesten, de Meeuwenlaan/Adelaarseweg in het zuidoosten en het Noordhollandsch Kanaal in het noordoosten en zuidwesten. Voor de exacte begrenzing van het plan wordt verwezen naar de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan.

2.2 Beschrijving van het plangebied

De omgeving van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan kenmerkt zich door de vaarweg Noordhollandsch Kanaal, de monumentale Willem-sluizen, de Wagenaarbrug en het aan de oostzijde van het kanaal gelegen voormalige opslagterrein van de provincie c.q. bouwterrein van de NZljin.

Het Noordhollandsch Kanaal is een regionale vaarweg in beheer van de Provincie Noord-Holland. In het plangebied is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het bevoegde waterschap. Het plangebied is deels gelegen in de beschermingszone van een primaire regionale waterkering, de Willem-sluizen. De grote sluis is in gebruik voor de scheepvaart. De direct daarnaast gelegen, kleinere sluis is in principe niet meer in gebruik als sluis. Bij de aanleg van de brug wordt het beschermingsregime voor de waterkering in acht genomen.

In de omgeving van het plangebied zijn op dit moment twee verbindingen over het kanaal. Beide zijn fietsonvriendelijk. Ten zuidwesten van de te realiseren brug liggen de rijksmonumentale Willem-sluizen. Deze sluizen vormen de toegang tot het Noordhollandsch Kanaal vanaf het IJ en vice versa. Deze overgang wordt gebruikt door voetgangers, die over de sluisdeuren het kanaal oversteken. Ook fietsers maken gebruik van deze overgang door één voor één met de fiets aan de hand over de sluis te lopen. Ten noordoosten van de te realiseren brug ligt de Wagenaarbrug. Deze basculebrug is toegankelijk voor autoverkeer, fietsers, brom- en snorfietsers en voetgangers. De Wagenaarbrug heeft een doorvaarthoogte van 4,12 meter en heeft daardoor een relatief groot hellingspercentage. Hierover meer in hoofdstuk 6.

Aan de zuidoostzijde van het kanaal sluit de brug aan op een -nu nog afgesloten- voormalig bouwterrein van de NZlijn. Dit gebied is onderdeel van het projectgebied gebiedsontwikkeling Sixhaven. In 2019 komen delen van dit terrein mogelijk vrij en krijgen deze naar verwachting een tijdelijke parkachtige inrichting. De gemeente ontwikkelt de komende jaren een gebiedsvisie en -strategie op voor het Sixhavengebied. Deze gronden vallen grotendeels buiten het plangebied.

De omgeving van het plangebied is bij het opstellen van dit bestemmingsplan relatief onbebouwd en groen. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 6 maart 2018 ingestemd met de Principenota 'Sixhaven en omgeving' en is akkoord gegaan met het treffen van voorbereidingen voor de ontwikkeling van het gebied. Het projectteam gebiedsontwikkeling Sixhaven is in 2019 bezig met het opstellen van mogelijke ontwikkelscenario's voor het gebied, variërend van een parkscenario tot een scenario met een bouwopgave. Hieruit volgt een uiteindelijk ontwikkelplan. Bij het maken van de plannen wordt ook de buurt betrokken en gevraagd om input. Er is nog geen duidelijkheid over de richting van de ontwikkeling, dit wordt begin 2020 bekend door middel van het projectbesluit. Te zijner tijd zullen deze ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt met een omgevingsplan. Het is daarbij van belang om op te merken dat het doel van de brug niet direct samenhangt met de ontwikkeling van het gebied: de brug die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, heeft ook voldoende draagvlak indien de gebiedsontwikkeling Sixhaven wordt uitgesteld of op een andere manier vorm krijgt dan is geschetst in de nota.

Ten slotte landt de brug aan de westzijde van het kanaal aan op gronden met een corridor functie die deel uitmaken van de Hoofdgroenstructuur en de Ecologische Structuur Amsterdam. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 8.

2.3 Geldend planologisch kader

Er zijn meerdere bestemmingsplannen in het plangebied vigerend:

- voor het westelijk deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Oud Noord, vastgesteld op 10 augustus 2010 door de deelraad van stadsdeel Amsterdam-Noord, NL.IMRO.03630000N1603ABPSTD- en
- voor het oostelijk deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Sixhaven, vastgesteld op 12 maart 2014 door de deelraad van stadsdeel Amsterdam-Noord, NL.IMRO.0363.N1114BPSTD-VG01.

De bestemming die beide plannen geven aan het Noordhollandsch Kanaal is 'Water'. Een brug met bijbehorende voorzieningen past niet binnen deze bestemming. De vigerende plannen bieden derhalve

geen adequaat juridisch-planologisch kader voor de gewenste ontwikkeling.

Hoofdstuk 3 Het project

3.1 Projectdoelstellingen

Een langzaamverkeerverbinding over het Noordhollandsch Kanaal betreft een brug, inclusief brughoofden inclusief ontsluiting op het bestaande verkeersnetwerk, namelijk op de Buiksloterweg (noordwesten), op de Sixhavenweg/Meeuwenlaan en het bestaande fietspad naar de Adelaarsweg (zuidoosten). Hierna 'het project' of 'de brug'. De brug is een onderdeel van maatregel 1 van het programma 'Sprong over het IJ'. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

Andere onderdelen van deze maatregel 1 zijn intensivering van het IJpleinveer: meer en grotere veren gaan met een hogere frequentie varen, zodat dit veer een groter aantal reizigers kan vervoeren. Tevens wordt het zuidelijk pontplein van het IJpleinveer in oostelijke richting verplaatst, zodat de veren recht over kunnen steken (kortere vaarweg).

Het project Brug Noordhollandsch Kanaal draagt bij aan het verspreiden van reizigers over de veren: de brug verbetert de oost-westverbinding over het Noordhollandsch Kanaal waardoor het IJpleinveer beter bereikbaar wordt voor fietsers en voetgangers. De brug is primair bedoeld om de meest gebruikte veerpontverbinding tussen Amsterdam-Noord en het centrum van Amsterdam, het Buiksloterwegveer, te ontlasten, door verkeersdeelnemers in Noord te geleiden naar het te optimaliseren IJpleinveer. Hierdoor wordt het voor verkeersdeelnemers mogelijk om hun routekeuze al in Amsterdam-Noord af te stemmen op hun (eind)bestemming aan de andere zijde van het IJ.

3.2 Projectuitwerking

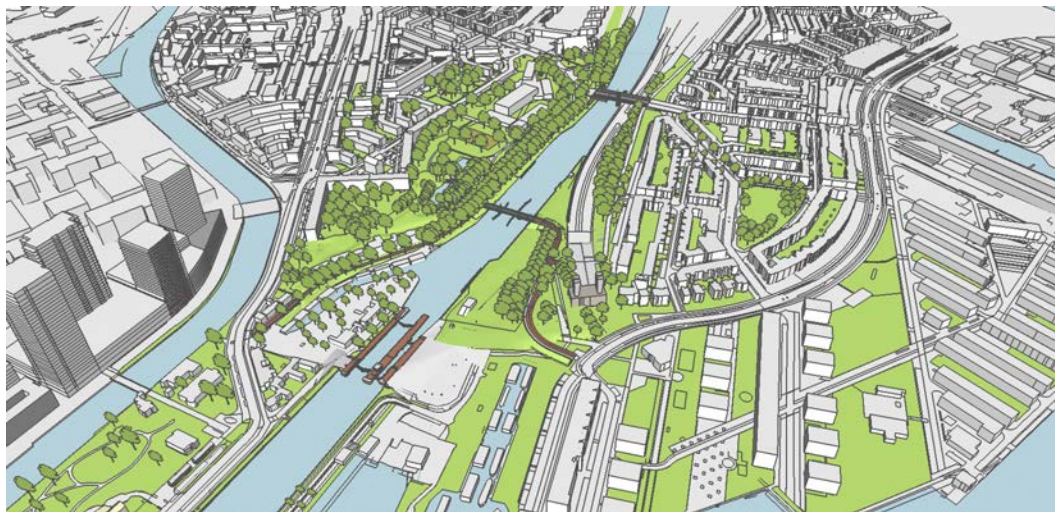
De brug is een oeververbinding voor langzaamverkeer met een lengte van circa 50 meter van wal tot wal en een breedte van ongeveer 8,5 meter. De brug wordt uitgevoerd in de vorm van een draaibrug. De brug zal opendraaien in de richting van de Wagenaarbrug. De doorvaarthoogte bedraagt ten minste 3 meter, gemeten vanaf maatgevend hoog water. Dit is in overeenstemming met de afspraken die zijn gemaakt met de nautische partijen.

Het fiets- en voetpad dat op de brug wordt aangelegd, sluit noordwestelijk aan op de Buiksloterweg en zuidoostelijk op het bestaande fietspad naar de Adelaarsweg en op de Sixhavenweg en Meeuwenlaan. Voor de afwikkeling van het verkeer en de invloed op de bestaande infrastructuur wordt verwezen naar hoofdstuk 6. In figuur 3.1 is een impressie van bovenaf weergegeven.

Na realisatie vormt de brug een nautische eenheid met de Wagenaarbrug en de Willem-sluizen. Dit betekent dat het openingsregime van deze werken op elkaar wordt afgestemd om het scheepvaartverkeer zo goed mogelijk te bedienen. Uiteraard gaat de brug niet open als de doorvaarthoogte van het scheepvaartverkeer dit niet vereist.

Het brugontwerp is zorgvuldig tot stand gekomen. De brug is zo ontworpen dat deze zo veel mogelijk wegvalt in het landschap. Hierbij is aandacht voor de zichtlijnen van het Noordhollandsch Kanaal en de flankerende taluds en krijgt de brug een terughoudende vormgeving. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de eisen van onder meer Monumenten en Archeologie en omwonenden.

Ook is bij de uitvoering van het project aandacht besteed aan de duurzaamheidsdoelstelling van Amsterdam. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 14.



Figuur 3.1:

Impressie van bovenaf met de brug ingetekend.

Hoofdstuk 4 Beleidskaders

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (vastgesteld op 13 maart 2012), schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Deze ambities zijn uitgewerkt in Rijksdoelen tot 2028 en daarbij is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR kent drie hoofddoelen:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. 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. Rijkstructuurvisies zijn alleen bindend voor het Rijk en niet voor andere overheden, zoals gemeenten. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), welke in paragraaf 4.1.2 wordt besproken.

Dit project draagt direct en indirect bij aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit voornoemde structuurvisie. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord is een van de hoofddoelstellingen van het project en bij de uitwerking hiervan staat het comfort voor de gebruiker voorop. Daarnaast worden de cultuurhistorische waarde van het gebied gerespecteerd: Monumenten en Archeologie is nauw betrokken bij de uitwerking van het project.

Het bestemmingsplan streeft de doelstellingen van de structuurvisie na.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en op 1 oktober 2012 uitgebreid. Het omvat allerlei Rijksbelangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet en de verstedelijking in het IJsselmeer. De Rijksbelangen uit het Barro spelen geen rol in dit bestemmingsplan.

Het Barro heeft geen consequenties voor voorliggend bestemmingsplan.

4.1.3 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het Nationaal Waterplan heeft de status van structuurvisie voor wat betreft de ruimtelijke aspecten.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt er door de gemeente Amsterdam naar gestreefd de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk te houden of toe te laten nemen. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Voorliggend bestemmingsplan is niet in strijd met het Nationaal Waterplan.

4.1.4 Bovengronds Erfgoedbeleid

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen "van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden". Dit betekent een verplichting aan gemeenten om een analyse te maken van cultuurhistorische waarden, aldus de toelichting bij het Bro. De conclusies hiervan dienen in een bestemmingsplan verankerd te worden. Door deze werkwijze is het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten minder vaak nodig. Aan het belang van de cultuurhistorie wordt dan immers al waarde toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening. Het plangebied maakt onderdeel uit van het van rijkswege beschermde stadsgezicht Amsterdam-Noord.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. In deze omgevingsvisie (als opvolger dan de Structuurvisie Noord-Holland 2040) wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De ambities die worden nagestreefd, zijn:

1. Een gezonde en veilige basiskwaliteit van de leefomgeving, met als doel:
 - a. een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland;
 - b. het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
 - c. het vergroten van de biodiversiteit in Noord-Holland.
2. Ruimtelijke ontwikkelingen faciliteren, met als doel:
 - a. een duurzame economie met innovatie als belangrijke motor;
 - b. vraag en aanbod van woon- en werklocaties beter met elkaar in overeenstemming brengen;
 - c. dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden;
 - d. het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en cultuurhistorie.
3. Noord-Holland is als samenleving in 2050 klimaatneutraal en gebaseerd op hernieuwbare energie.

Het project levert een bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave door het ontwikkelen van een verkeersverbinding die het verkeersnetwerk verder versterkt.

4.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 1 mei 2018 is een gewijzigde versie van de (inmiddels) Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in werking getreden. Op 14 januari 2019 is de PRV het laatst gewijzigd. In de PRV hebben Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

De drie hoofdbelangen staan ook met inwerkingtreding van de Omgevingsvisie NH 2050 nog steeds vast: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. De provincie blijft inspelen op de ruimtelijke vraagstukken door waar nodig mee te veranderen en door bestaande kwaliteiten te helpen ontwikkelen. De kracht van Noord-Holland ligt in de diverse internationaal concurrerende regio's, het contact met het water en veel afwisselende, bijzondere landschappen. De diversiteit in flora en fauna wordt gekoesterd, het landelijk gebied wordt open en bereikbaar gehouden en er wordt voorzichtig omgegaan met bouwen buiten de bestaande kernen.

Ook stelt de PRV voorwaarden aan bestemmingsplannen die nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken in of nabij gebieden die behoren tot het Natuurnetwerk Nederland.

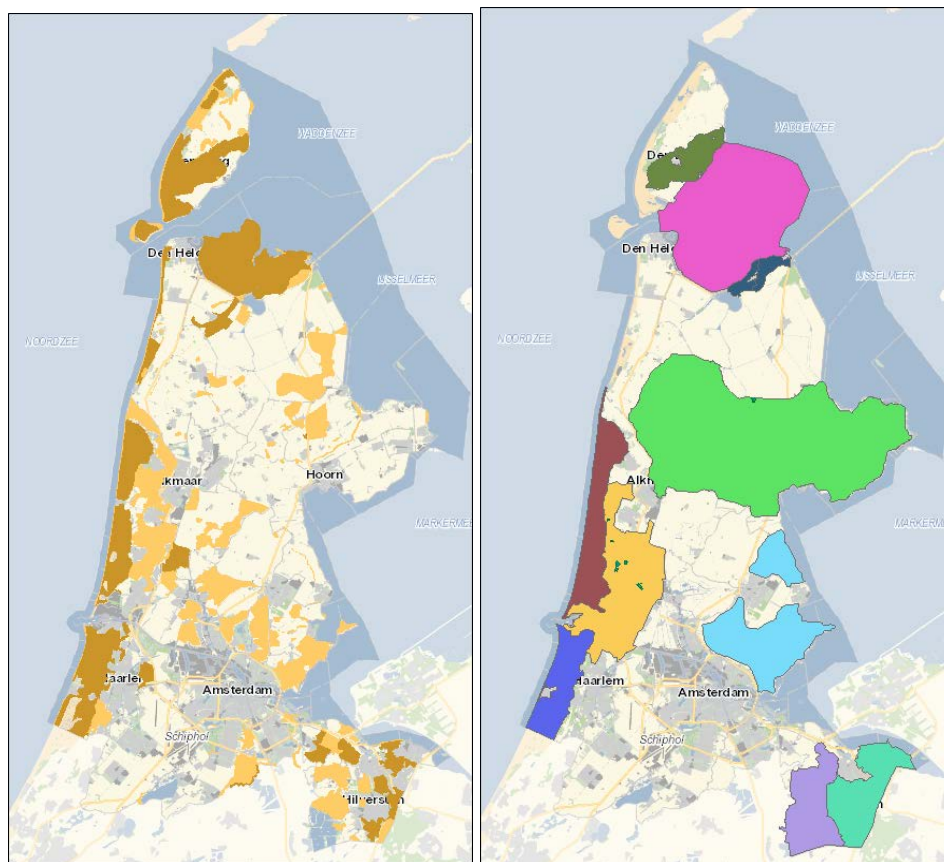
Onderhavig bestemmingsplan voldoet aan de regels zoals opgenomen in de PRV. Het bestemmingsplan draagt bij aan het nastreven van de doelstellingen ten behoeve waarvan de regels zijn opgesteld: klimaatbestendigheid, duurzaam ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit. Bovendien is het plangebied niet gelegen in of in de nabijheid van het Natuurnetwerk Nederland of andere te beschermen zones.

4.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Op 10 april 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, die wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen, gewijzigd vastgesteld. In de leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (oud) die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De Leidraad is niet bedoeld als een document met normstellende voorschriften.

Met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit. In de leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn.

Het plangebied is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang. Zie figuur 4.1.



Figuur 4.1: Links: aardkundige monumenten en aardkundig waardevolle gebieden. Rechts: archeologische monumenten en regio's met (provinciaal) archeologisch belang. Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

De informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (figuur 4.2) is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Deze kaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht over gemeenteoverschrijdende zaken. De kaart doet geen uitspraken over op cultuurhistorische waarden die van nationaal of lokaal belang zijn. Afzonderlijke monumentale gebouwen of structuren die van landelijk of lokaal belang zijn worden hier dus niet op aangegeven. De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 doet geen uitspraken over structuren, ensembles en/of gebouwen waarvan de waarden van nationaal of lokaal belang zijn. Wat gemeenteoverschrijdende waarden betreft wordt in de Leidraad het Noordhollandsch Kanaal als een van de belangrijkste ruimtelijke dragers onderscheiden. De Leidraad geeft uitgangspunten mee voor het behoud van de ruimtelijke kwaliteit, continuïteit en samenhang met zaken als sluizen e.d.



Figuur 4.2: Informatiekaart met belangrijke ruimtelijke dragers in de provincie Noord-Holland.

Voor de aanleg van de brug is ten aanzien van de positionering, hoogte en ontwerp rekening gehouden met de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden van het Noordhollandsch Kanaal.

4.2.4 Provinciale Watervisie 2016-2021

In de Provinciale Watervisie 2016-2021 'Buiten de oevers' (november 2015) zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Aan de hand van de thema's veilig, schoon en voldoende, is beleid vastgesteld voor de lange termijn (2040) en prioriteiten voor 2016-2021. Het Uitvoeringsprogramma 2016-2021 (december 2015) geeft aan wat de concrete maatregelen zijn om op de lange termijn doelstellingen te verwezenlijken.

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem en heeft daarmee geen raakvlakken met de Provinciale Watervisie. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de gevolgen van het project op de aanwezig provinciale waterkering.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionaal Verkeer- & Vervoerplan

De Vervoerregio Amsterdam (VRA) (voorheen Stadsregio Amsterdam) is een samenwerkingsverband van vijftien gemeenten, waaronder de gemeente Amsterdam. De vervoerregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. De VRA heeft een beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer: het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP). Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling.

Een van de inhoudelijke hoofdpunten van het RVVP is het verhogen van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met het OV. Dit doel krijgt gestalte in de Investeringsagenda Fiets. De Investeringsagenda Fiets (vastgesteld in de Regioraad van december 2015) kiest voor extra inzet op het fietsbeleid in de

vorm van meer aandacht, projecten, activiteiten en meer monitoring en rapportage. De VRA investeert tussen 2015 en 2025 meer dan 200 miljoen euro in het netwerk van regionale fietsroutes, fietsenstallingen bij het openbaar vervoer en in diverse fietsvoorzieningen.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van een fietsbrug mogelijk. Dit sluit aan bij de doelstellingen van de VRA.

4.3.2 Beleidskader Mobiliteit

Het Beleidskader Mobiliteit (BKM) is op 12 december 2017 vastgesteld door de regioraad van de VRA. Het BKM geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de VRA voor de komende jaren om de sterk toenemende drukte in de openbare ruimte op te vangen aan de hand van vijf strategische opgaven:

1. van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
2. naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
3. een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit; en
5. nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Het project bewerkstelligt het spreiden van fietsersstromen en biedt een alternatief voor de fietsonvriendelijke Wagenaarbrug, waardoor het comfort en de veiligheid wordt verbeterd. Daarnaast wordt de verbinding tussen Oud-Noord en het Sixhavengebied verbeterd. Voorliggend bestemmingsplan draagt daarom op positieve wijze bij aan de hierboven genoemde strategische opgaven.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad heeft op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam vastgesteld. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen, wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het landschap openhouden. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Hetgeen betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en behoud van landschap.

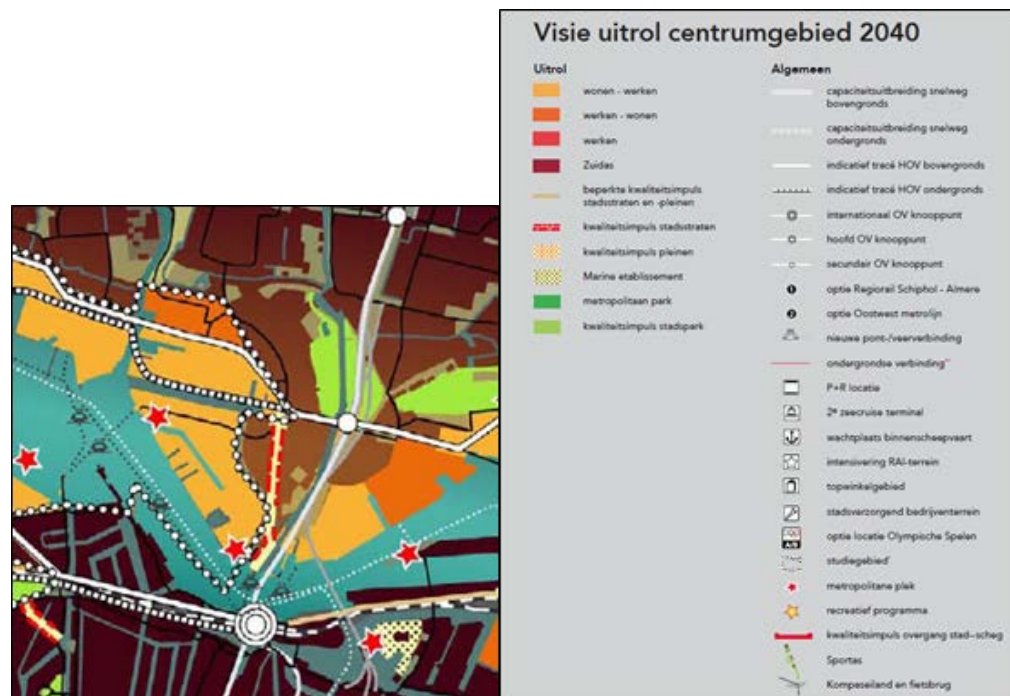
Waterfront

Eén van de ruimtelijke ontwikkelingstrends die in Structuurvisie Amsterdam 2040 de 'vier grote bewegingen' worden genoemd is de herontdekking van het 'waterfront'. Het water in en om de stad is één van de dingen waarmee Amsterdam zich onderscheidt van de meeste andere metropolen. Het besef dat dit een enorme rijkdom is voor de stad wordt alleen maar sterker. Vooral het IJ en het IJmeer hebben een grote belevingswaarde en bieden vele mogelijkheden tot recreatie. De oevers bieden legio kansen voor stedelijke ontwikkeling. Via de IJ- en de Zaanoevers kunnen Amsterdam en de Zaanstreek aan elkaar worden gekoppeld. Door diverse ontwikkelingen komt het IJ steeds centraler in de stad te liggen, terwijl het tegelijkertijd tot de drukst bevaren binnenvaartroutes van Nederland blijft behoren.

Uitrol centrumgebied

Stadsdeel Noord kan in het licht van de Structuurvisie worden aangemerkt als een van de meest dynamische stadsdelen. Noord herbergt vele locaties waar zich in de loop van de komende decennia ingrijpende wijzigingen zullen voordoen. De ruimtelijke opgaven in Stadsdeel Noord kunnen door twee ruimtelijke bewegingen worden geduïd, namelijk de 'uitrol centrumgebied' en de reeds hiervoor genoemde 'waterfrontontwikkeling' van de noordelijke IJ-oever, zowel aan oostelijke als aan westelijke

zijde. Daar komt nog een omvangrijke stedelijke vernieuwingsopgave bij.



Figuur 4.3: Structuurvisie Amsterdam 2040, p. 34/35.

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij de bereikbaarheid van Amsterdam-Noord en daarmee aan de herontdekking van het waterfront en aan de realisatie van de stedelijke ontwikkeling in Noord.

4.4.2 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030, Uitvoeringsagenda Mobiliteit en Meerjarenplan fiets

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) is vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013. In de Mobiliteitsaanpak wordt het mobiliteitsbeleid in het kader van de gemeentelijke structuurvisie uitgewerkt. Als uitwerking van de gemeentelijke structuurvisie vormt het dan ook een toetsingskader bij de beoordeling van ruimtelijke plannen.

De Uitvoeringsagenda Mobiliteit (30 september 2015) is een concrete uitwerking van de MAA en heeft als doel Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Dit wordt bereikt door concrete maatregelen te treffen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser, ov-reiziger en de automobilist.

Het Plusnet Fiets verbindt de stadsdelen onderling. Voor fietsers is een directe route belangrijk om zich snel door de stad te kunnen verplaatsen. De veerpontverbindingen maken deel uit van het Plusnet Voetganger en het Plusnet Fiets. De geplande brug verbindt de Buiksloterweg met de Meeuwenlaan, welke beide onderdeel uitmaken van Plusnet Fiets. Daarmee zal ook de brug onderdeel gaan uitmaken van dit plusnet. Voorliggend bestemmingsplan maakt een brug mogelijk die bijdraagt aan het optimaliseren van dit plusnet en levert daarmee een positieve bijdrage aan de doelstellingen van de MAA.

Uit het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022 volgt vervolgens de ingezette koers uit de MAA en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Er wordt onder andere geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe routes en

het beter verbinden van de verschillende delen van de stad om de stad in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Drie hoofddoelstellingen zijn hiervoor leidend:

1. Comfortabel doorfietsen
2. Gemakkelijk fietsparkeren
3. Het nieuwe fietsen

De komst van nieuwe fietsroutes (zowel bruggen als fietspaden) waar ook voetgangers van kunnen profiteren, moeten zorgen voor kortere routes van en naar Stadsdeel Noord. Het programma Sprong over het IJ wordt expliciet genoemd als een van de maatregelen die wordt uitgevoerd om meer directe routes te realiseren. Comfortabel doorfietsen is daarvoor het uitgangspunt: fietsers moeten hun bestemming kunnen bereiken via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes.

Voorliggend bestemmingsplan is een uitwerking van dit beleid.

4.4.3 Ecologische Visie 2012

De Ecologische Visie 2012 is vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juli 2012 en wordt sindsdien beschouwd als onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040. In de structuurvisie is een globale kaart opgenomen van de ecologische structuur voor Amsterdam die dient als versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. De Amsterdamse Ecologische Structuur (ESA) dient ter versterking en aanvulling op de provinciale structuur en is daarmee een nadere precisering van de provinciale ecologische structuur.

Bij het vaststellen en uitvoeren van ruimtelijke plannen die liggen in de ESA is de Ecologische Visie een van de toetsingsinstrumenten en geldt tevens als richting bepalend beleidsdocument. Als ruimtelijke plannen in aanmerking komen voor centraal stedelijke toetsing, dan zullen die plannen met de Ecologische Visie worden beoordeeld. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan.

De ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, raakt weliswaar aan de ESA, maar is niet in strijd met deze visie. Zie hierover paragraaf 8.6.

4.4.4 Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt beschouwd. De Watervisie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden.

De Watervisie Amsterdam 2040 geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018). De gemeente Amsterdam werkt samen met andere partijen aan nieuwe recreatieve verblijfsplekken, zwemplekken en watersportvoorzieningen bij de Amsterdamse stadsplassen en de Amstel. Bij de verdere transformatie van de IJ-oevers en de ontwikkeling van IJburg worden nieuwe publieke voorzieningen, jachthavens en woonplekken aan en op het water ontwikkeld. Het vaarnetwerk wordt uitgebreid om de groei van de pleziervaart en passagiersvaart meer te laten spreiden over stad en regio.

Voorliggend bestemmingsplan staat niet de uitwerking van deze visie in de weg.

4.4.5 Bovengronds Erfgoedbeleid

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening en transformatie-opgaven ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005), 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011) en in 'Erfgoed voor de stad, agenda voor het erfgoed in een groeiend Amsterdam' (vastgesteld 5 juli 2016).

Voor de relevante toepassing van deze beleidsstukken op voorliggend bestemmingsplan, wordt verwezen naar het hoofdstuk Cultuurhistorie en archeologie.

4.4.6 Agenda Duurzaamheid

Op 11 maart 2015 heeft de Gemeenteraad de Agenda Duurzaamheid 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. De Agenda Duurzaamheid formuleert ambities, doelen en uitwerkingsrichtingen. Ook luchtkwaliteit heeft een belangrijke plaats gekregen in de Agenda Duurzaamheid. Een duurzamer Amsterdam wordt gezien als uitgangspunt voor hoe we de stad willen ontwikkelen en voor de kansen die we willen creëren.

Amsterdam wil verder gaan dan het voldoen aan landelijke en Europese normen. De focus wordt verschoven van de 'norm' naar 'gezondheid', waarbij niet alleen de meetbare normen maar ook de gezondheidseffecten voor de individuele Amsterdammer worden bekeken. In deze agenda worden vijf transitiepaden ambities, doelen en richtingen uitgewerkt. De Agenda Duurzaamheid richt zich primair op schoner en minder gemotoriseerd verkeer in Amsterdam. Het gebruik van de fiets wordt gefaciliteerd door de aanleg van veilige fietsroutes en voldoende fietsenstallingen. Het uiteindelijk doel is om een aantrekkelijke fietsstad te blijven, zo veel mogelijk gemotoriseerd verkeer in Amsterdam uitstootvrij te krijgen en het aanwezige verkeer zo efficiënt mogelijk door de stad te loodsen. De milieuzones worden strenger en het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's blijft groeien. De ambitie is om vanaf 2025 uitstootvrij of in ieder geval zo schoon mogelijk te rijden in Amsterdam.

De langzaamverkeerverbinding die door voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is in navolging van deze agenda.

4.5 Sprong over het IJ

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit 'Sprong over het IJ'. Met de 'Sprong over het IJ' wil gemeente Amsterdam de druk op en rond het IJ aanpakken door structurele maatregelen te nemen die het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ opvangen en de verschillende verbindingen over het IJ verbeteren. Hiermee zorgt de gemeente voor een duurzaam oplossing die bijdraagt aan het spreiden van fietsers en voetgangers door de stad.

Sprong over het IJ bestaat uit vijf maatregelen:

- Maatregel 1: Optimaliseren van de veren
- Maatregel 2: Metrostation Sixhaven
- Maatregel 3: Oostelijke IJ-oeververbinding
- Maatregel 4: Brug of tunnel bij Stenen Hoofd
- Maatregel 5: Voetgangerspassage CS-Buiksloterweg

De eerste maatregel is het verbeteren van het huidige verensysteem in combinatie met de komst van een brug over het Noordhollandsch Kanaal. De tweede maatregel heeft betrekking op de aanleg van een

metrostation bij de Sixhaven in combinatie met een tweede fiets- en/of voetgangersverbinding over of onder het Noordhollandsch Kanaal. De derde maatregel heeft betrekking op de aanleg van een oostelijke oeververbinding tussen Java/KNSM-eiland en de omgeving Hamerkwartier. Maatregel vier en vijf hebben betrekking op een tunnel of een brug bij het Stenen Hoofd aan de westflank van het IJ en een voetgangerstunnel tussen Centraal Station en Buiksloterweg.

Maatregel 1: Optimaliseren veren en brug over het Noordhollandsch Kanaal

Onderdeel van het verbeteren en optimaliseren van de veren is het verplaatsen van de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer. Hierdoor wordt de afstand van de veerverbinding korter. Daarnaast zullen er meer en grotere veren frequenter gaan varen. Het bestemmingsplan 'Zuidelijke Pontaanlanding' dat voorziet in de verplaatsing van de aanlanding is inmiddels ook in procedure. Om het IJpleinveer optimaal te kunnen bereiken is het noodzakelijk om een verbinding te maken over het Noordhollandsch Kanaal. De realisatie van de brug over het Noordhollandsch Kanaal maakt deze optimale bereikbaarheid mogelijk. Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van de brug juridisch planologisch mogelijk.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

5.1 M.e.r.-(beoordelings)plicht

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten vooraf in beeld te brengen zodat deze volwaardig kunnen worden meegewogen bij het vaststellen van die plannen en besluiten.

In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) worden activiteiten aangewezen:

- I. die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (onderdeel C); en
- II. waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben (onderdeel D).

Als de activiteit niet wordt genoemd in de onderdelen C of D van bijlage II bij het Besluit m.e.r., betekent dit dat de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Hierbij dient te worden opgemerkt dat desondanks moet worden beoordeeld of nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn door hetgeen wordt mogelijk gemaakt met het ruimtelijk besluit.

5.2 Het project: toetsing

Het project dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, zijnde de realisatie van een langzaamverkeerbrug en het uitvoeren van oeverwerkzaamheden, zijn niet als m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit opgenomen in de bijlage bij het Besluit m.e.r..

Daarbij zij opgemerkt dat ook geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in categorie D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.: voorliggend bestemmingsplan ziet op een ontwikkeling op zeer geringe schaal. De ontwikkeling leidt op zichzelf niet tot verkeersaantrekkende werking van gemotoriseerde voertuigen. Bovendien zijn er geen (stikstof)gevoelige Natura 2000-gebieden in de nabijheid van het plangebied die eventueel (negatief) kunnen worden beïnvloed door de ontwikkeling. De ontwikkeling is evenwel getoetst op alle relevante milieueffecten. Hiervoor wordt verwezen naar de hoofdstukken 8, 9, 10 en 11.

Concluderend is het project dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

Hoofdstuk 6 Verkeer

6.1 Maatregel 1: Optimaliseren van de veren

De brug maakt onderdeel uit van Sprong over het IJ: een programma om de verkeersstromen over het IJ te verbeteren en te verspreiden. Eén onderdeel van deze maatregel is het verplaatsen van de zuidelijke pontaanlanding van het IJpleinveer naar de hoek Oostertoegang- De Ruyterkade Oost. De zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer wordt verplaatst, om het IJpleinveer een volwaardig alternatief voor het Buiksloterwegveer te laten worden.

In de huidige situatie (gegevens 2018) maken per dag circa 21.000 voetgangers en 23.000 fietsers gebruik van het Buiksloterwegveer tegenover circa 3.600 voetgangers en 5.000 fietsers op het IJpleinveer. Na verbetering van het IJpleinveer maken in 2023 naar verwachting ongeveer 19.000 voetgangers en 13.000 fietsers gebruik van het Buiksloterwegveer en ongeveer 9.000 voetgangers en 23.000 fietsers gebruik van het IJpleinveer (zie paragraaf 6.3.2, ook voor de waarden in 2029).

Na verbetering van het IJpleinveer bedient het Buiksloterwegveer vooral voetgangers en zullen fietsers meer van het IJpleinveer gebruik maken.

Door de verplaatsing van de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer wordt de oversteek over het IJ korter en sluit deze beter aan op het fietsnetwerk. Door de intensivering van het IJpleinveer gaan er meer en grotere veren varen met een hogere frequentie. Er varen in de toekomst vier veren (zowel tijdens de spits als daarbuiten). De vaartijd halveert: in 2018 is de vaartijd nog ca. 5 minuten. Na het verplaatsen van de aanlanding, wordt de vaartijd teruggebracht naar ongeveer 2,5 minuut. Daarnaast wordt de wachttijd korter: in de toekomst vertrekt er elke 4 minuten een veerpont.

Om voetgangers en fietsers te motiveren om gebruik te maken van het IJpleinveer in plaats van het Buiksloterwegveer, moet het IJpleinveer beter bereikbaar worden. De brug die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, moet voetgangers en fietsers beter naar het IJpleinveer geleiden. Daarnaast moet deze brug het doorgaande oost-west fietsverkeer in Noord gaan bedienen. Daarmee bedient de brug een groot deel van Amsterdam-Noord.

6.2 Bestaande infrastructuur is onvoldoende

In de oriënterende fase van het project is ook gekeken naar de bestaande fietsroute via de Wagenaarbrug. De Wagenaarbrug ligt op circa 240 meter ten noordoosten van de geplande brug. Uit tellingen blijkt dat er door fietsers en voetgangers relatief weinig gebruik wordt gemaakt van deze verbinding. Deze route is wel recent verbeterd: zo is onlangs een bredere fietsstrook op de brug gerealiseerd. Toch blijkt uit de berekeningen (zie paragraaf 6.3) dat dit mensen minder zal motiveren om het IJpleinveer te gebruiken, dan wanneer er een (noordelijke) brug over het Noordhollandsch Kanaal zal zijn. Dit geldt ook voor de situatie waarin de aansluitingen van de fietspaden aan de weerszijde van het kanaal op de Wagenaarbrug worden geoptimaliseerd. Dit heeft onder andere de volgende oorzaken:

- de route is langer;
- de route kent meer haakse bochten;
- de route kent meer hoogteverschil: de brug heeft een doorvaarthoogte van 4,12 meter en heeft hierdoor een relatief groot hellingspercentage;
- het fietspad op de Wagenaarbrug loopt langs een drukke verkeersweg voor autoverkeer; en
- de passage van het fietspad over de IJ-tunnel wordt door veel mensen als sociaal-onveilig ervaren.

De geplande brug voorziet in een snelle en directe route naar het IJpleinveer. De brug is comfortabeler, doordat de route via deze brug geen grote hoogteverschillen en relatief minder haakse bochten kent, en

veiliger, doordat het auto- en fietsverkeer niet wordt gemengd. Niet alleen vormt de brug in de toekomst een snelle verbinding voor fietsers van en naar het IJpleinveer, maar ook van en naar het mogelijk te ontwikkelen gebied Sixhaven en het toekomstige metrostation Sixhaven en naar het Van der Pekplein. Op figuur 6.1 zijn beide routes tegen elkaar afgezet.



Figuur 6.1: Links de huidige route via de bestaande brug; rechts de route na de geplande ontwikkeling van de aanleg van de brug. Bron: Google Maps.

Concluderend is de bestaande en een verbeterde Wagenaarbrug een minder goed alternatief om het IJpleinveer beter bereikbaar te maken en dus het Buiksloterwegveer te ontlasten.

6.3 Vervoerwaarden gewenste brug en beide veren

6.3.1 Vervoerwaarden noordelijke brug

Er is een studie verricht naar de vervoerwaarde van verschillende bruggen over het zuidelijk deel van het Noordhollandsch Kanaal. Er is onderzocht hoeveel fietsers van verschillende brugverbindingen over het Noordhollandsch Kanaal gebruik gaan maken en hoe het gebruik van die verbindingen elkaar onderling beïnvloedt. Voor verschillende scenario's zijn de aantallen fietsers gepresenteerd.

Uit de vervoerwaardenstudie volgt dat in 2029 naar verwachting circa 8.600 fietsers per dag gebruik maken van een noordelijke brug (de brug die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt). Hierbij moet worden vermeld dat er is gerekend met het scenario 2030, waarbij een verlaging van 2% per jaar is gehanteerd om van 8.800 fietsers in 2030, naar 8.600 fietsers in 2029 te komen. Dit aantal is gebaseerd op het scenario waarin zowel maatregel 1 als maatregel 2 van het programma Sprong over het IJ is uitgevoerd. Dit houdt in dat de zuidelijke aanlanding van het IJpleinveer is verplaatst naar de De Ruyterkade Oost, de vaarfrequentie van het IJpleinveer is verhoogd, de noordelijke brug over het Noordhollandsch Kanaal is aangelegd en het metrostation Sixhaven, inclusief een zuidelijke toegang tot het metrostation, is gerealiseerd. Ten aanzien van de zuidelijke toegang tot het metrostation is bij deze variant rekening gehouden dat er ook een zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch Kanaal (een brug tegen de Willemsluizen aan) wordt gebouwd. Bij dit laatste moet echter wel vermeld worden dat het besluit over de komst van het metrostation en de verbinding daarnaar toe ten zuiden van de sluis naar verwachting pas in 2020 wordt genomen. Tot slot is in dit scenario als uitgangspunt genomen dat het Sixhavengebied niet wordt ontwikkeld. Als het Sixhavengebied wordt ontwikkeld, betekent dit waarschijnlijk een toename van het aantal gebruikers en zal de vervoerswaarden van de noordelijke brug over het Noordhollandsch Kanaal toenemen. Op het moment dat dit (ontwerp)bestemmingsplan in procedure wordt gebracht, is de ontwikkeling van het Sixhavengebied nog een onzekere gebeurtenis, zodat voor de vervoerswaarden daarmee geen rekening is gehouden. Ook is er nog niet besloten over de variant (een tunnel of een brug) van de zuidelijke verbinding over het Noordhollandsch Kanaal: een tunnel

zal alleen voetgangers bedienen, een brug zal ook toegankelijk zijn voor fietsverkeer.

Het vervoerwaardenonderzoek richt zich alleen op fietsstromen. Voor de berekening van het aantal fietsers is het Amsterdams Realistisch scenario als uitgangspunt genomen. Het rekenmodel VMA, versie 2,5, is gebruikt. Voor een overzicht van de onderzoeksresultaten wordt verwezen naar de resultaten van het vervoerwaardenonderzoek. De resultaten, inclusief toelichting, zijn opgenomen in Bijlage 1.

6.3.2 Verschuiving reizigers aantallen veren

Er is ook gestudeerd op de vervoerprognoses voor het Buiksloterwegveer en het IJpleinveer. Na optimalisatie en verplaatsing van (de zuidelijke aanlanding van) het IJpleinveer (scenario 2023) is de verwachting dat het aantal voetgangers en fietsers dat per veer het IJ oversteeft voor beide veren ongeveer even groot is, waarbij de nadruk voor het aantal gebruikers bij het Buiksloterwegveer op de voetgangers ligt en bij het IJpleinveer op fietsers. Van het Buiksloterwegveer maken naar verwachting dan ongeveer 19.000 voetgangers (-2.000) en 13.000 fietsers (-10.000) gebruik. Het aantal fietsers op het Buiksloterwegveer neemt dus significant af. Op het IJpleinveer neemt het aantal reizigers fors toe: naar verwachting gaat het om zo'n 9.000 voetgangers (+5.400) en ongeveer 23.000 fietsers (+18.000) per dag. Maatregel 2 (Metrostation Sixhaven) is in dit scenario niet meegenomen.

In 2029 zijn de aantallen voetgangers en fietsers op beide veren weer (verder) toegenomen. Van het Buiksloterwegveer maken dan naar verwachting circa 24.000 voetgangers en 16.000 fietsers gebruik. Van het IJpleinveer respectievelijk circa 11.000 voetgangers en 29.000 fietsers. Ook in 2029 zijn beide veren bij benadering even druk. Er is gerekend met het scenario dat zowel maatregel 1 als maatregel 2 en een brugverbinding ten zuiden van de sluis is uitgevoerd, zonder dat rekening is gehouden met mogelijke toekomstige gebiedsontwikkeling, zoals in paragraaf 6.3.1 ook is vermeld. Met een toekomstige oostelijke IJ-oeververbinding (maatregel 3) is geen rekening gehouden.

De verschuiving van het aantal fietsers van het Buiksloterwegveer naar het IJpleinveer is in lijn met het doel van maatregel 1.

6.4 Afwikkeling verkeer op bestaande infrastructuur

De brug is bestemd voor langzaamverkeer. Dit betekent dat de brug niet is bestemd voor brom- en snorfietsers. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente Amsterdam om brom- en snorfietsen van fietspaden te weren en naar de rijbaan te verplaatsen.

Voor de breedte van het voet- en fietspad wordt aangesloten bij de Leidraad van de CVC. De focus is op de goede aansluitingen op de Buiksloterweg en Sixhavenweg/Meeuwenlaan. Aan beide zijden wordt het fietsverkeer in de toekomst goed afgewikkeld. Het fietsverkeer wordt aan de noordwestzijde afgewikkeld op de Buiksloterweg. Om een veilige verkeerssituatie te waarborgen, wordt de Buiksloterweg ter plaatse van de brug 1 meter verbreed en ongeveer 0,6-0,8 meter opgehoogd om zodoende de hellingshoek naar de brug te beperken. In navolging van het advies van de Centrale Verkeerscommissie Amsterdam (CVC) wordt gekeken naar de meest optimale voorrangssituatie ter plaatse van de Buiksloterweg. Aan de zuidoostzijde wordt het fietsverkeer afgewikkeld op een nieuw fietspad dat aansluit op de Sixhavenweg/Meeuwenlaan en het fietspad naar de Adelaarsweg. Voor de aansluiting op de Sixhavenweg/Meeuwenlaan is door de CVC gekeken naar de meest optimale voorrangssituatie. De aanpassing van de bestaande infrastructuur is verder beperkt.

Ook is rekening gehouden met de opstelruimten voor fietsers voor als de brug open staat. Aan de noordwestzijde is voldoende opstelruimte op het brughoofd zonder dat het doorgaand verkeer op de Buiksloterweg wordt belemmerd. Aan de zuidoostzijde kunnen fietsers het gehele fietspad gebruiken

om zich op te stellen.

Door de aanleg van de nieuwe brug neemt de drukte op het fietspad richting het IJpleinveer toe (zie paragraaf 6.3). De huidige inrichting van de Meeuwenlaan tussen de Sixhavenweg en het IJpleinveer is hier met een vrijliggend fietspad echter op toegerust. De drukte op de Buiksloterweg neemt af. Dit bevordert de verkeersveiligheid op de Buiksloterweg, mede gezien de geringe afstand tussen de bebouwing / woonboten en de relatief smalle weg.

6.5 Conclusie

De brug die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, draagt bij aan het doel van maatregel 1 van het programma Sprong over het IJ. De toename op het IJpleinveer wordt niet in deze mate bewerkstelligd zonder dat de brug wordt gerealiseerd. De (route via de) Wagenaarbrug is niet geschikt om deze verplaatsing te bewerkstelligen. De verplaatsing van het fietsverkeer heeft geen negatieve invloed op de omgeving. Daarnaast kan het fietsverkeer veilig worden afgewikkeld zonder ingrijpende aanpassingen op de bestaande infrastructuur. De verandering van de verkeerssituaties ter plaatse van de aanlandingen is hierdoor beperkt.

Hoofdstuk 7 Water

7.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Dit moet gebeuren conform de watertoets. Dit is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is geen toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek brengt.

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

1. De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om de waterbeheerder vroegtijdig in de planvorming te betrekken.
2. De verplichting aan initiatiefnemers van ruimtelijke plannen om in hun plan verantwoording af te leggen over de manier waarop omgegaan is met de inbreng van de waterbeheerder. Dit laatste gebeurt doorgaans in de waterparagraaf bij het betreffende plan.

De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

De waterparagraaf moet inzicht geven in de vertaling van het waterbeleid naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding en wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en waarborgt de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De Waterwet kent een vergunningstelsel: de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken, lozen en onttrekken van water, varen, aanmeren, evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie alsmede uitbreidingsplannen. Voor het gebruik maken van, het bouwen in of het wijzigen van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan dus een watervergunning vereist zijn.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Voor activiteiten die niet in algemene regels zijn vast te leggen is er de mogelijkheid een watervergunning te verlenen.

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen waterstaatswerken aanwezig die in beheer zijn bij het Rijk. Bovendien vinden geen activiteiten plaats die vergunningplichtig zijn op grond van de Waterwet. Dit betekent dat er geen vergunnings- of meldingsplicht bestaat op grond van de Waterwet.

7.2.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Noordhollandsch Kanaal

Voor het plangebied is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het bevoegde waterschap. Het HHNK stelt, als regionale waterbeheerder, onder meer gebods- en verbodsbepalingen en nadere regels met betrekking tot de watersystemen in zijn beheer op. Deze bepalingen zijn vastgelegd in de Keur HHNK 2016. Zo zijn regels gesteld om wateroverlast en watervervuiling te voorkomen. Daarnaast is voor het uitvoeren van werkzaamheden in, op, onder of naast oppervlaktewater of waterkeringen een watervergunning op grond van de Keur vereist.

Volgens artikel 3.2 van de Keur van HHNK is het verboden zonder watervergunning van het bestuur van het HHNK gebruik te maken van de Keurzones. Voorbeelden van waterstaatswerken die in een Keurgebied liggen, zijn dijkvoeten en waterkeringen. Het Keurgebied van, o.a., een waterkering is onderverdeeld in drie zones:

1. In een waterkering gelden de meeste beperkingen en mag in principe niet worden gebouwd. Deze zone moet vrij blijven van objecten om de waterkering te kunnen inspecteren, onderhouden en zonodig verbeteren.
2. Rondom een waterstaatswerk liggen aan weerszijden de beschermingszones A. Hier mag onder voorwaarden worden gebouwd, mits ondergrondse constructies buiten het profiel van de waterkering blijven. Drukleidingen zijn alleen toegestaan als de erosiekrater bij breuk buiten het keringsprofiel blijft; bomen alleen als de ontgrondingskuil bij omwaaien erbuiten blijft.
3. Rondom de beschermingszones A liggen aan weerszijden de beschermingszones B. Hiervoor gelden weinig beperkingen.

Het plangebied is gelegen nabij de regionale waterkering de Willemsluizen. In paragraaf 7.3 wordt uiteengezet wat het bovenstaande betekent voor voorliggend bestemmingsplan.

7.3 Watertoets

7.3.1 Waterkering

Nabij het plangebied is de regionale primaire waterkering de Willemsluizen gelegen. Het sluizencomplex inclusief de beschermingszones (het Keurgebied) geniet een speciale bescherming op grond van de Keur. De brug grenst aan beide zijden van het Noordhollandsch Kanaal aan het beschermingsgebied van de waterkering. Het plangebied ligt daarmee in het Keurgebied. De brughoofden komen in de keurzones van de waterkeringen te liggen en gaan onderdeel uitmaken van de waterkering. Dit betekent onder andere dat een watervergunning op grond van de Keur benodigd is voor het bouwen in deze beschermingszones.

Deze watervergunning moet worden aangevraagd bij het waterschap. De Beleidsnota waterkeringen 2012-2017 schrijft de uitgangspunten voor het werkzaamheden in de Keurzones. Er geldt een 'nee, tenzij'-principe: medegebruik van een beschermingszone is in principe niet toegestaan, maar er kunnen wel uitzonderingen worden gemaakt. Daarvoor moet sprake zijn van een maatschappelijk belang en er mag geen redelijk alternatief mogelijk zijn. Maatschappelijk belang kan gelden voor werken die een belangrijke maatschappelijke functie vervullen, zoals een infrastructureel werk. Een brug is een infrastructureel werk, dus aan deze voorwaarde wordt voldaan. Daarnaast is er in dit geval geen redelijk alternatief voor handen: de brug zal altijd de kering moeten passeren. Er is in dit geval sprake van een

uitzonderingsmogelijkheid.

Gedurende de voorbereiding van het project heeft doorlopend overleg plaatsgevonden met het HHNK. Het ontwerp van de brug is mede gebaseerd op de eisen van het HHNK. Er is geen reden om aan te nemen dat de watervergunning niet wordt verleend.

7.3.2 Watercompensatie oppervlaktewater

Voor de aanleg van het fietspad en de verbreding van de weg, aan de beide kanten van het Noordhollandsch Kanaal, wordt maximaal circa 1.780 m² extra verharding aangebracht (zie bijlage 4 van de Waterparagraaf, Bijlage 2). Het brugoppervlak boven het Noordhollandsch Kanaal telt niet als verhardingstoename. Het te compenseren wateroppervlak (10%-regel) is maximaal circa 178 m². Daarnaast worden ten behoeve van de aanleg van de brug twee pijlers in het kanaal geplaatst en palen voor het remmingswerk. De pijlers en palen hebben een totaal oppervlak van 35m² en deze demping dient 1 op 1 gecompenseerd te worden. De totale wateropgave is dus circa 213 m² en dient gerealiseerd te worden in het peilgebied Noordhollandsch Kanaal/Waterlandsboezem. De locatie van de te realiseren watercompensatie is nader met HHNK afgestemd. HHNK heeft aangegeven dat er een overschot is aan reeds gegraven water welke kan worden ingezet.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de aanpassingen in het watersysteem van HHNK geen effect hebben op het omliggende oppervlaktewater van AGV of RWS.

7.3.3 Grondwater

De gemeente heeft een wettelijke zorgplicht voor het in het openbaar gemeentelijke gebied treffen van maatregelen om structurele nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Vanuit de grondwaterzorgplicht volgt dat nieuwe ontwikkelingen geen structurele nadelige grondwatereffecten mogen veroorzaken op bestaande constructies, objecten, gebouwen en groen in de omgeving.

De effecten op de grondwaterhuishouding als gevolg van de aanleg van de brug zijn beschouwd in de grondwatertoets (zie bijlage 3 bij de Waterparagraaf, Bijlage 2). De conclusie is dat er geen negatieve grondwatereffecten te verwachten zijn.

7.3.4 Hemelwater

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van stedelijk afvalwater en hemelwater. Waternet voert de gemeentelijke rioleringstaak uit namens de Gemeente Amsterdam. Afvloeiend hemelwater dient in de nieuwe situatie adequaat verwerkt te worden. Hemelwater wordt waar mogelijk niet via de riolering afgevoerd naar de zuivering, maar zoveel mogelijk geïnfiltreerd of afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Afstromend regenwater van de brugconstructie kan rechtstreeks op het Noordhollandsch kanaal worden geloosd. Hierbij dient het gebruik van uitlogende materialen te worden voorkomen en te kiezen voor meer milieuvriendelijke alternatieven. Daarnaast dient de waterkering te worden gerespecteerd waarbij de ontwerpeis is dat er geen afvoerbuizen door de waterkering worden ontworpen noch erosie kan optreden door afstromend hemelwater.

7.3.5 Nautische aspecten

Het Noordhollandsch Kanaal is een hoofdwaterloop en vaarweg. Provincie Noord-Holland is vaarwegbeheerder. De vaarwegverordening wordt tevens door de provincie uitgevoerd. Voor het ontwerp van de brug is de Richtlijn Vaarwegen 2017 van toepassing. De uitgangspunten voor het vrije doorvaartprofiel zijn door de provincie aangegeven. De afmetingen van de brug en het remmingswerk wordt ontworpen op basis van CEMT-klasse IV. De maximaal toegestane scheepsafmeting die hierbij hoort is 86,00 x 9,00 x 3,0 meter (Gedeputeerde Staten-besluit). De provincie heeft een doorvaarthoogte van ten minste 3,0 meter ten opzichte van maatgevend hoogwater (NAP-1,45 m) over een breedte van minimaal 15 m aangegeven. Deze eisen zijn geborgd in de regels bij voorliggend bestemmingsplan.

De brug komt in eigendom van de gemeente Amsterdam die ook verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud. De bedieningstijden van de brug zijn conform de bedieningstijden van de Willemsluis, die momenteel nog wordt bediend door Provincie Noord-Holland. Vanwege de geringe afstand tussen Willemsluizen, de brug en achterliggende Wagenaarbrug is het van belang dat de bediening van de werken op elkaar is afgestemd. De werken moeten in de toekomst daarom dezelfde bedienaar krijgen, in lijn met de richtlijn vaarwegen. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is de gemeente Amsterdam nog in overleg over de bediening met de Provincie. Dit moet een veilige en vlotte doorvaart voor het scheepvaartverkeer waarborgen.

7.4 Conclusie

Voor voorliggend bestemmingsplan is een watertoets uitgevoerd. De belangrijkste conclusies zijn opgenomen in paragraaf 7.3. Samengevat zijn er geen belemmeringen geconstateerd met betrekking tot de verschillende wateraspecten. Dit betekent dat het aspect water niet aan de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan in de weg staat.

Hoofdstuk 8 Natuur en landschap

8.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn de Wet natuurbescherming (Wnb) en een aantal beleidsregels relevant.

8.2 Wet natuurbescherming en gemeentelijk natuurbeschermingsbeleid

8.2.1 Wet natuurbescherming

Uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan dient te worden onderzocht of de Wnb mogelijk aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend. De Wnb maakt onderscheid tussen gebiedsbescherming en soortbescherming.

Gebiedsbescherming

In de Wnb worden gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur. Dit zijn de zogenaamde Natura 2000-gebieden. Indien het bestemmingsplan ontwikkelingen mogelijk maakt die de kwaliteit van een Natura 2000-gebied mogelijk verslechtert of een significant verstoringseffect kunnen hebben op dit gebied (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd), dient voorafgaand aan de uitvoering van het bestemmingsplan een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Soortbescherming

De Wnb maakt onderscheid tussen vogels, overige dieren en planten. De Wnb beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren en planten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort.

In geval van ruimtelijke ontwikkelingen of bestendig beheer en onderhoud geldt de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland. Deze verordening geeft een algemene vrijstelling voor handelingen ten opzichte van die algemene soorten. In dat geval is dan geen ontheffing meer vereist op grond van de Wnb. Daarnaast is er een aantal soorten waarvoor geen ontheffing is vereist indien wordt gewerkt volgens een gedragscode, goedgekeurd door de Minister van Economische Zaken en Klimaat of de provincie. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die is goedgekeurd.

Indien geen vrijstelling geldt, is ontheffing nodig. Een ontheffing kan slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

Onderzoeksplicht

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wnb aan de uitvoering van

het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Wnb kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan onuitvoerbaar.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de impact op de soorten in het plangebied. Hierover meer in paragraaf 8.3.3. De conclusie is dat de Wnb niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat.

Op het gebied van natuurbescherming is daarnaast ook gemeentelijk beleid van belang: de Hoofdgroenstructuur Amsterdam, de Ecologische Visie 2012 en de Bomenverordening.

8.2.2 Structuurvisie Amsterdam - Hoofdgroenstructuur

In de gemeentelijke structuurvisie is de minimale hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur (HGS). De HGS omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van een gevarieerd totaalaanbod aan groen is een belangrijk aspect.

8.2.3 Ecologische Visie 2012 - Ecologische Structuur Amsterdam

Tevens kent de gemeente Amsterdam nog een extra beschermingsregime: de Ecologische Structuur Amsterdam (ESA). Het toetsingskader voor de ESA is vastgelegd in de Ecologische Visie 2012. Dit is een uitwerkingsnotitie van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en bevat een toelichting op deze gemeentelijke ecologische structuur.

8.2.4 Puccinimethode - Hoofdbomenstructuur

Tot slot is beeldbepalende boombepanting een belangrijk onderdeel van de Amsterdamse openbare ruimte. Dit is vastgelegd in de gemeentelijke Hoofdbomenstructuur (HBS). Voor zover de HBS het plangebied doorkruist, wordt getoetst aan deze structuur.

8.3 Natuurwaardenonderzoek Wnb

8.3.1 Quick scan natuurwaarden

In het kader van voorliggend bestemmingsplan is een natuurwaardenonderzoek verricht (Quick scan ecologie, Bijlage 3). Het veldonderzoek is verricht in februari 2018. Op basis van deze quick scan kon voor een aantal beschermde soorten niet worden uitgesloten dat deze in het plangebied aanwezig is. In het voorjaar, de zomer en het najaar van 2018 is daarom vervolgonderzoek verricht naar beschermde soorten (Vervolgonderzoek vleermuizen, november 2018 en Notitie aanvullingen op quickscan: bomeninventarisatie en iepenpageonderzoek, Bijlage 4 en Bijlage 5). Hieronder volgen de conclusies op basis van de quick scan en eventueel aanvullend onderzoek per onderwerp.

8.3.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van en grenst niet aan een nationaal beschermd natuurgebied. In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen. Het dichtstbijzijnde gebied ligt op circa 3 km afstand en daarmee ver buiten de planlocatie. Gezien de aard, inclusief toekomstig gebruik, geringe omvang en de ligging van het project, is elk effect op de natuurdoelstellingen die voor natuurgebieden gelden a priori uit te sluiten. Negatieve effecten zijn derhalve op voorhand uit te sluiten. Dit betekent dat geen (vervolg)onderzoek hoeft te worden verricht naar de mogelijk negatieve gevolgen van het project op deze gebieden en dat nadere toetsing aan de doelstellingen niet nodig is.

De conclusie is dat de gebiedsbescherming van de Wnb niet aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat.

8.3.3 Soortenbescherming

Er is een literatuurstudie en een veldonderzoek verricht naar beschermde planten- en diersoorten in het plangebied. De resultaten zijn getoetst aan Europese en nationale regelgeving (Wnb) en aan gemeentelijk beleid ten aanzien van natuurbescherming (Structuurvisie Amsterdam, Ecologische Visie 2012, Beleidskader Puccinimethode en de Bomenverordening).

Plantensoorten

In de omgeving van het plangebied zijn drie beschermde planten gemeld, namelijk de blaasvaren, de schubvaren en de zandwolfsmelk. Tijdens het veldbezoek in februari 2018 zijn geen beschermde planten aangetroffen, maar de aanwezigheid van de zandwolfsmelk kon niet worden uitgesloten aan de oostzijde van het kanaal. Op 22 mei 2018 heeft opnieuw een veldbezoek plaatsgevonden. Tijdens dit veldbezoek is weer geen zandwolfsmelk aangetroffen, waardoor kan worden uitgesloten dat deze soort in het plangebied huisvest.

Vastgesteld kan dus worden dat het plangebied geen standplaats is van beschermde planten. Er hoeven voor deze soort geen maatregelen te worden getroffen om overtreding van de Wnb te voorkomen.

Vogels

In het plangebied zijn geen vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten gezien. Bovendien biedt het plangebied geen geschikte nestgelegenheid voor vogels die op of rond gebouwen broeden. Ook zijn geen kwetsbare broedvogels aangetroffen. Wel is een aantal algemene broedvogels gemeld. Er kunnen nesten van algemene broedvogels worden verwacht. Om verstoring van nesten van algemene broedvogels te voorkomen verdient het aanbeveling de kap buiten het broedseizoen te laten plaatsvinden. Is dit niet mogelijk, dan dient ontheffing te worden aangevraagd.

Vleermuizen

Uit de literatuurstudie bleek dat in de omgeving van het plangebied drie soorten vleermuizen zijn gezien. Ten tijde van het verrichten van de quick scan was nog onvoldoende duidelijk wat de effecten van het project zouden zijn. De aanwezigheid van essentiële functies voor vleermuizen over het kanaal en op de westelijke oever konden daarom niet op voorhand worden uitgesloten. In de zomer en het najaar van 2018 is daarom vervolgonderzoek uitgevoerd.

Voor de bomen aan de oostoever is gebleken dat deze niet geschikt zijn als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. De bomen aan de westoever hebben geen functie als vaste verblijfplaats. Deze bomen zijn wel onderdeel van het foerageergebied van de gewone en de ruige dwergvleermuis. Deze bomenrij is echter geen vliegroute. Het Noordhollandsch Kanaal wordt gebruikt als migratieroute voor de meervleermuis. Het kanaal kan zijn functie als migratieroute voor de meervleermuis behouden,

afhankelijk van het ontwerp van de brug. Een lage en sterk verlichte onderdoorgang onder een brug kan als barrière worden ervaren. Een hoge en donkere onderdoorgang onder een brug is beter en kan zelfs een geschikte verblijfplaats vormen. In het kader van de Wnb is voor vleermuizen geen ontheffing vereist, mits het ontwerp rekening houdt met de migratieroute van de meervleermuis. Bij het ontwerp van de brug is een ecooloog betrokken. Er is hiermee voldoende geborgd dat de migratieroute voor vleermuizen niet negatief wordt beïnvloed door de brug.

Iepenpage

In de periode juli-augustus 2018 is een onderzoek verricht naar de aanwezigheid van de iepenpage in het plangebied. Er zijn geen iepenpages waargenomen in het plangebied. De bomen ten oosten van het Noordhollandsch Kanaal worden niet als vaste verblijfsplaats gebruikt door de iepenpage. De Wnb staat op dit punt dus niet in de weg aan de uitvoering van het plan.

Overig

In het plangebied zijn geen beschermde zeezoogdieren, grondgebonden zoogdieren, vissen, amfibieën en reptielen gemeld. Nader onderzoek is derhalve niet nodig.

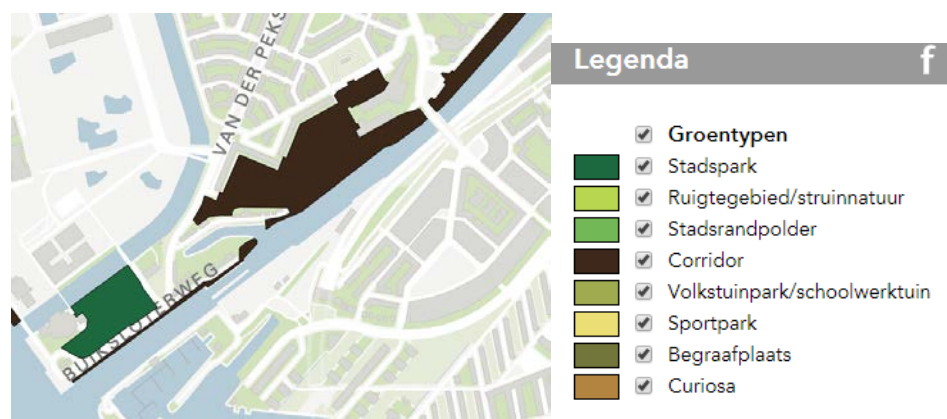
8.4 Hoofdgroenstructuur

8.4.1 Algemeen

Een deel van het plangebied is gelegen in de HGS. De brug landt ten westen van het Noordhollandsch Kanaal aan in de HGS.

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 zijn de beoordelingscriteria voor de HGS opgenomen. De HGS kan worden opgedeeld in acht verschillende groentypen. Per groentype wordt aangegeven wat de gewenste inrichting is van het groen en welke ingrepen niet zijn toegestaan. Bij de toetsing op inpasbaarheid worden de voor het betreffende groentype geldende richtlijnen gehanteerd.

Het gebied van de HGS dat in het plangebied ligt, is aangeduid als groentype 'corridor' (zie figuur 8.1).



Figuur 8.1: Uitsnede uit de Kaart Groentypen Hoofdgroenstructuur, p. 242-43 Structuurvisie Amsterdam 2040.

Ingevolge de Structuurvisie luidt de beleidsintentie voor het groentype 'corridor':

- de gewenste zonering van de corridor is een combinatie van een groene route en een ecologische verbindingszone. Meer dan bij groene routes, heeft de groene corridor het karakter van een park- of natuurstrook. Anders dan de ecologische verbindingszone (een gebied dat niet of nauwelijks

- ontsloten is) is de corridor wel ontsloten;
- verplaatsing vindt wandelend of per fiets plaats, bij voorkeur via een natuurlijk ingerichte groene parkstrook;
 - de corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingszone verliezen.

8.4.2 Technische Adviescommissie

Inleiding

Plannen in de HGS vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan het college van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels die gelden voor de HGS en adviseert burgemeester en wethouders wanneer zij dit nodig acht. Nu de westelijke brugaanlanding zich zal bevinden in de HGS, is advies gevraagd aan de TAC.

TAC-advies

Op 24 mei 2018 is in het kader van voorliggend bestemmingsplan een advies gevraagd aan de TAC over het project dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Er zijn twee varianten ter toetsing voorgelegd:



Figuur 8.2: Links variant 1 en rechts variant 2 zoals voorgelegd aan de TAC.

In het geval van zowel variant 1 als variant 2 geldt dat het westelijk landhoofd van de brug en de ontsluiting op de Buiksloterweg in de Hoofdgroenstructuur ligt. Bij variant 2 wordt ook een fietspad aangelegd die de corridor doorkruist. Met voorliggend bestemmingsplan worden nieuwe functies mogelijk gemaakt in een corridor.

De TAC heeft op 12 juni 2018 een advies uitgebracht (Bijlage 6). De TAC constateert dat de realisatie van de brug variant 1 inpasbaar is in de HGS. Variant 2 acht de TAC, ondanks de voorgestelde mitigerende ecologische maatregelen, niet inpasbaar. Het fietspad door de corridor levert een te grote inbreuk op. Variant 1 heeft in vergelijking met variant 2 de minste impact op de corridorfunctie. De brug zal op deze gronden aanlanden en er vinden alleen werkzaamheden (verhogingen) plaats aan de bestaande fiets- en autorouting op de Buiksloterweg.

Gelet op het advies van de TAC is gekozen om in de verdere uitwerking van het project te werken met variant 1. Gemeente Amsterdam respecteert hiermee de waarde die wordt toegekend aan de HGS.

Verwerking TAC-advies in dit bestemmingsplan

De uitwerking van het project is conform TAC advies: dat wil zeggen dat de plannen voor een ontsluitingsfietspad door de corridor (zoals in variant 2) zijn gestaakt en dat de definitieve uitwerking is gericht op de aanpassing van de Buiksloterweg. Gemeente Amsterdam respecteert hiermee de waarde die wordt toegekend aan de HGS.

8.5 Hoofdbomenstructuur & Monumentale bomen

8.5.1 Hoofdbomenstructuur

Er is een spanningsveld tussen de stedelijke ontwikkeling en het behoud van bomen. De gemeente Amsterdam geeft dan ook planologische randvoorwaarden en inrichtingseisen mee voor het planten van bomen. De continuïteit en samenhang in deze beplantingen maakt doorgaande routes en stedenbouwkundige lijnen herkenbaar en zorgt voor een aangename, groene omgeving. Vooral om deze reden is de Hoofdbomenstructuur (HBS) ontwikkeld. In de HBS is vastgelegd welke bomen beeldbepalend zijn voor de stad. Ten westen van het Noordhollandsch Kanaal maken bomen onderdeel uit van de HBS. Ten oosten van het Noordhollandsch Kanaal valt de HBS buiten het plangebied.



Figuur 8.3: De hoofdbomenstructuur. Bron: Beleidskader Puccinimethode, p. 66.

Meer specifiek maken de Huntingdon en de Hollandse iepen langs de Buiksloterweg onderdeel uit van de HBS. In het plangebied zullen bomen worden gekapt. Bij de kap moeten de voorwaarden uit de Bomenverordening in acht worden genomen. Dit betekent dat een vergunning is vereist voor de kap van bomen met een omtrek van meer dan 31 cm en/of een hoogte van meer dan 130 cm. De meeste bomen in het gebied hebben een omtrek van meer dan 31 cm en zijn dus vergunningplichtig. Er zullen niet meer bomen worden gekapt dan strikt noodzakelijk. De bomen zullen bovendien conform gemeentelijk beleid worden gecompenseerd. Er is een onderzoek verricht om te inventariseren wat de kwaliteit is van de bomen aan de Buiksloterweg om zo een afgewogen oordeel te kunnen maken van de te kappen bomen.

8.5.2 Monumentale bomen

In het plangebied zijn geen monumentale bomen aanwezig.



Figuur 8.4: Monumentale bomen, bron: www.maps.amsterdam.nl.

8.6 Ecologische Structuur Amsterdam

De Provinciale Ecologische Structuur -oftewel het Natuurnetwerk Nederland vastgelegd in de PRV- betreft gebieden en verbindingzones als onderdeel van een (provinciaal) ecologisch netwerk. Het doel is om planten en dieren in de verstedelijkte randstad zoveel mogelijk overlevingskansen te bieden en om knelpunten weg te nemen. De ESA is een gemeentelijke uitwerking en verfijning van en aanvulling op het provinciale netwerk. De ESA is vastgelegd in de Ecologische Visie 2012. Amsterdam voegt daarmee een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. De ecologische structuur verbindt de groene gebieden met elkaar en vergroot daarmee het leefgebied voor dier- en plantensoorten. De ESA betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en vormt zo het verbindende groene netwerk binnen de stad en maakt de verbinding met het omringende landschap zichtbaar. Dit is essentieel voor de biodiversiteit. De beschermingswerking van de ESA komt deels overeen met die van de HGS, maar de ESA ziet meer specifiek op de bescherming van de overlevingskansen van planten en dieren en kent daarom een eigen toetsingskader.

Het uitgangspunt hierbij is dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de (gemeentelijke) ecologische structuur die in deze visie staat beschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan als gevolg van een plan.

Ligging ESA

Het park ten noordwesten van het Noordhollandsch Kanaal vormt een corridor langs het kanaal tussen het IJ en het Broek- en Waterland. Het plangebied bevat geen knelpunten in de onderlinge verbindingen van de ESA (maps.amsterdam.nl en gemeente Amsterdam, 2012). Faunapassages of andere verbindingselementen voor natuur zijn dan ook nog niet gerealiseerd in het plangebied.



Figuur 8.5: Ligging ESA: in het rode vlak bevindt zich een gebied met een corridorfunctie. Bron: www.maps.amsterdam.nl.

Doorkruising ESA met brug

De westelijke brugaanlanding doorkruist de ESA. Met de functie als corridor dient rekening gehouden te worden bij de planontwikkeling: een toetsing op dwars- en parallelverbindingen en mogelijke knelpunten in verbindingsmogelijkheden is daarom noodzakelijk. De stadsecoloog heeft geadviseerd over de aanleg van de brug (Bijlage 7). De uitkomst van dit advies is dat de brug geen negatief effect heeft op de ESA.

De doorkruising heeft theoretisch een negatief effect op verbindingen van fauna via het water, door de lucht en op de grond. In de praktijk is geen sprake van negatieve effecten.

Het water zal in de praktijk altijd passeerbaar blijven voor vissen, omdat de brugaanlanding over het water heen gaat. Dit betekent dat er geen effect is op verbindingen via het water.

Ook het luchtruim blijft beschikbaar voor vleermuizen en vogels. Daarnaast kunnen vleermuizen de brug onderlangs passeren, omdat bij het ontwerp van de brug rekening wordt gehouden met de vliegroutes. Daarbij is ook rekening gehouden met potentiële verstoring van de toekomstige brug als gevolg van lichtuitstoot. Deze verstoring wordt voorkomen door lichtverstrooiing op de brug richting het water en de waterkant zoveel mogelijk te beperken. Op de westoever is de kap van enkele bomen noodzakelijk. Deze kap heeft geen effect op de verbindingen voor vleermuizen en vogels. Nieuwe bomen worden zo veel mogelijk terug geplant bij de kaplocaties van bomen. Dit zorgt ervoor dat er een aaneengesloten bomenrij blijft bestaan, zodat eventuele bestaande foerageer- en verbindingroutes voor vogels en vleermuizen intact worden gelaten.

Een barrière via de grond aan de westzijde van de oever van het Noordhollandsch Kanaal wordt voorkomen door onderlangs de brug aan de westzijde van het kanaal een faunapassage aan te leggen.

Dit project levert door bovengenoemde maatregelen geen inbreuk op de ESA op.

Hoofdstuk 9 Geluid

9.1 Algemeen

Eén van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail-, industrie en wegverkeerslawaai.

9.2 Regelgeving

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer en/of door inrichtingen, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wgh. Op grond van artikel 74 van de Wgh bevinden zich langs wegen van rechtsweg geluidzones waarbinnen de geluidbelasting als gevolg van de weg aan het gestelde in de wet dient te worden getoetst. Ingevolgde artikel 77 van de Wgh moet bij vaststelling van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai worden verricht als er woningen staan in de zone als bedoeld in artikel 75 van de Wgh van de nieuw aan te leggen weg.

Het regime van de Wgh geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied, of
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een langzaamverkeersbrug mogelijk. De maximum snelheid op de brug zal niet meer bedragen dan 30 km/h omdat het gaat om een fietspad. De normen van de Wgh zijn niet van toepassing op een 30-kilometerweg. Dit betekent dat de Wgh niet van toepassing is op dit project. Het feit dat de normen van de Wgh in beginsel niet van toepassing zijn op (de aanleg van) een 30-kilometerweg, neemt echter niet weg dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in sommige gevallen akoestisch onderzoek moet worden verricht en de uitkomsten moeten worden beoordeeld. Een akoestisch onderzoek heeft tot doel om de (toename van) geluidbelasting ter plaatse als gevolg van de aanleg van een 30-kilometerweg te onderzoeken.

De brug die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, is alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Omdat er geen gemotoriseerd verkeer over de brug zal gaan, vindt er geen toename plaats van de akoestische situatie ter plaatse. Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening hoeft daarom geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

9.3 Conclusie

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op de brug die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt. Ook hoeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening geen onderzoek te worden gedaan naar de akoestische situatie ter plaatse. Akoestiek staat niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg.

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit het oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Er kunnen in dat verband belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

10.2 Toetsingskader

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hiermee is Titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) toegevoegd, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. Indien een bestemmingsplan gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kan dit plan desondanks worden vastgesteld indien, kort gezegd, aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van de uitvoering van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt (artikel 5.16, eerste lid, van de Wm):

- a. (waarschijnlijk) geen sprake is van een overschrijding van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft of bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met het bestemmingsplan samenhangende maatregel of optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- c. geen sprake is van het in betekenende mate (ibm) bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen; of
- d. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekenende mate

In dit geval is sprake van een situatie als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder c van de Wet milieubeheer: plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan de luchtkwaliteit hoeven niet afzonderlijk te worden getoetst aan de grenswaarden van luchtkwaliteit. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn regels gesteld wanneer er sprake is van een NIBM-bijdrage. Een project is niet in betekenende mate als de bijdrage van het project maximaal 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂) is. In de praktijk vertaalt dit naar een jaargemiddelde bijdrage van maximaal 1,2 µg/m³.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen activiteiten mogelijk die een negatieve invloed hebben op de luchtkwaliteit van het gebied, nu het project een niet in betekende mate bijdrag levert aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De realisatie van de brug leidt niet tot een toename in het plangebied van het aantal verkeersbewegingen die fijn stof of NO₂ uitstoten. Nu uitsluitend fietsers en voetgangers van de brug gebruik mogen maken, hoeft geen rekening te worden gehouden met gemotoriseerd verkeer. Nu de planregels uitsluitend fiets- en voetpaden mogelijk maken op een brug, zal het plan in zoverre niet leiden tot een toename van de concentratie fijn stof en stikstofdioxide van meer dan 3%. Gelet hierop bestaat geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overwoog dit eerder in haar uitspraak van 21 maart 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV9452.

10.3 Conclusie

De luchtkwaliteit staat niet aan de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan in de weg.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

Bij het toekennen van bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren. Bovendien moet een onderzoek naar de kabels en leidingen in de grond worden verricht. Ditzelfde geldt voor explosieven.

11.2 Regelgeving

11.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk onder andere geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (onder andere Besluit bodemkwaliteit en Besluit uniforme saneringen). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem. De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht.
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

11.2.2 Nota bodembeheer gemeente Amsterdam

Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebied specifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de Gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is, moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

11.3 Bodemkwaliteit

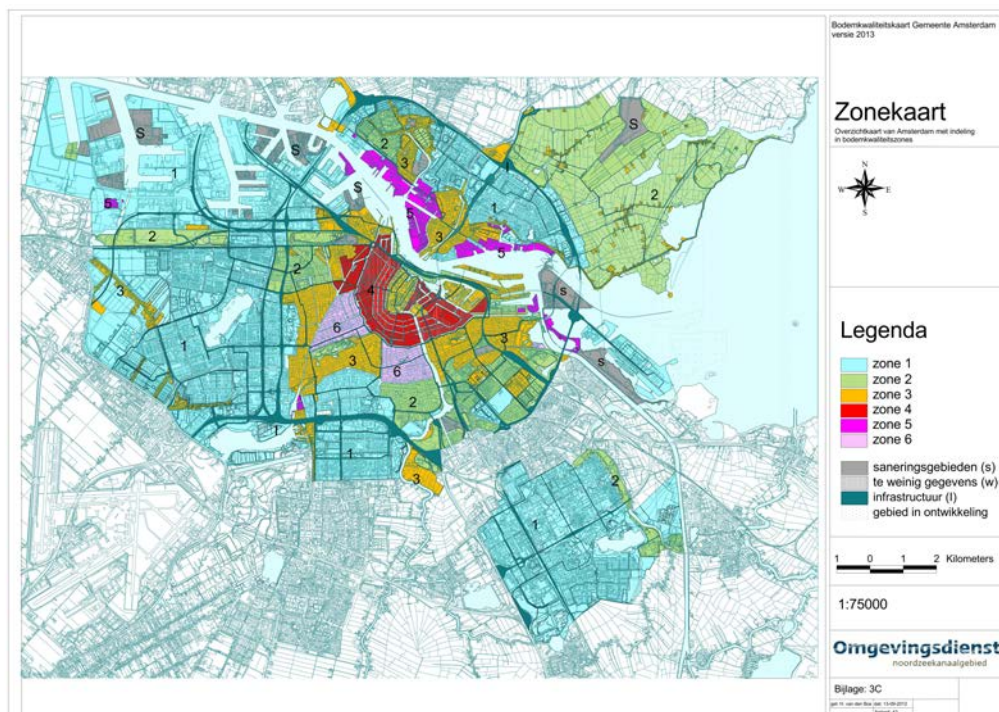
11.3.1 Algemeen

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen aan te worden getoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging moet verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

11.3.2 Bodeminformatie landbodem

Bodemonderzoek

In verband met de voorbereiding van het project Brug Noordhollandsch Kanaal is een milieukundige bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd. Voor het plangebied is de actuele bodeminformatie geraadpleegd in het bodeminformatiesysteem van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dit systeem geeft een volledig beeld van beschikbare bodeminformatie die bij het bevoegd gezag aanwezig is. Het plangebied is, voor zover het landgrond betreft, aangewezen als 'zone 3' op de zonekaart voor percelen (zie figuur 11.1) en zone B voor de openbare weg. Grond afkomstig vanuit zone 3 moet in sommige gevallen, afhankelijk van de functie van de ontvangende bodem, onderzocht worden. In dit geval dient op grond van de Nota bodembeheer een historisch onderzoek te worden uitgevoerd voordat gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de bodemonderzoekspllicht. De uitkomst van dit onderzoek mag geen aanleiding geven de herkomst en toepassingslocatie als 'verdacht' aan te merken. Op basis van historisch onderzoek is geconcludeerd dat de bodem aan de oostzijde van het kanaal minimaal verontreinigd is.



Figuur 11.1:

Zonekaart 2013, bijlage 3c bij de Nota Bodembeheer.

Milieukundig bodem en verhardings onderzoek

In verband met de voorbereiding van het project Brug Noordhollandsch Kanaal is een milieukundig bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd (Bijlage 8). De belangrijkste conclusies worden hieronder

bestemmingsplan_Brug Noordhollandsch Kanaal (vastgesteld)

samengevat.

Zijde Sixhaven

Uit de analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van het zuidelijk terreindeel geen noemenswaardige verontreinigingen zijn gemeten. Volgens de normen uit het Besluit bodemkwaliteit voldoet de kwaliteit van de boven- en ondergrond over het algemeen indicatief aan de achtergrondwaarde (AW2000). Ter plaatse van het voormalig bouwterrein voldoet de bovengrond aan de klasse Wonen of Industrie.

Bij het onderzoek is in de puinhoudende grond op het zuidelijk terreindeel geen asbest aangetoond.

Zijde Buiksloterweg

Aan de noordzijde is asbesthoudend materiaal aangetroffen boven de interventiewaarde. Deze constatering is aanleiding geweest voor het uitvoeren van een nader asbestonderzoek in de bodem.

Hieruit is gebleken dat ten noorden van de Buiksloterweg geen asbest is aangetoond boven de detectiegrens. Ten zuiden van de Buiksloterweg is een marginaal verhoogd gehalte aan asbest gemeten in de bovengrond. In de ondergrond is geen asbest gemeten boven de detectiegrens. Derhalve wordt geconcludeerd dat op het terrein geen sprake is van een verontreiniging met asbest. Het aangetroffen asbest in het verkennend onderzoek betreft vermoedelijk een toevalstreffer.

Onder de Buiksloterweg is plaatselijk een laag zintuiglijk verontreinigde grond waargenomen op een diepte van circa 0,8 tot 1,3 meter onder maaiveld die zeer plaatselijk sterk is verontreinigd met lood. Uit afperkend onderzoek blijkt dat geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Grondwater

Het grondwater is maximaal licht verontreinigd

Conclusie

De aangetroffen verontreinigingen betreffen geen urgent geval van bodemverontreiniging. Op het moment bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd, moet een BUS-melding (Besluit Uniforme Saneringen) worden gedaan. De kosten voor het saneren zijn gedekt. De kwaliteit van de landbodem staat derhalve niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg.

Op basis van de CROW 400 blijkt dat de werkzaamheden op het zuidelijk terreindeel en op een deel van het noordelijk terreindeel kunnen worden uitgevoerd onder de basishygiëne. Ter plaatse van de sterke verontreinigingen met lood dienen de veiligheidsmaatregelen behorende bij de veiligheidsklasse "rood, niet vluchtig" in acht te worden genomen.

11.3.3 Bodeminformatie waterbodem

Er is een waterbodemonderzoek verricht met als doel het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit en de hergebruiksmogelijkheden van de sliblaag en de vaste waterbodem inclusief asbest, aangevuld met de veiligheidsklassen voor werken in de waterbodem (Bijlage 9).

De conclusies van dit onderzoek zijn, samengevat:

- het grootste deel van de (eventueel) vrijkomende waterbodem is niet verspreidbaar op het aangrenzende perceel. Het advies is dit materiaal af te voeren naar een erkende verwerker;
- in de waterbodem is analytisch geen asbest aangetoond;
- het is in het kader van de CROW 400 noodzakelijk om voor het werk een V&G-plan op te stellen en om veiligheidsmaatregelen te treffen in relatie tot verontreinigde waterbodem. Voor de werkzaamheden dient een melding 'Besluit lozen buiten inrichtingen' te worden ingediend bij het HHNK.

De kwaliteit van de waterbodem staat niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg.

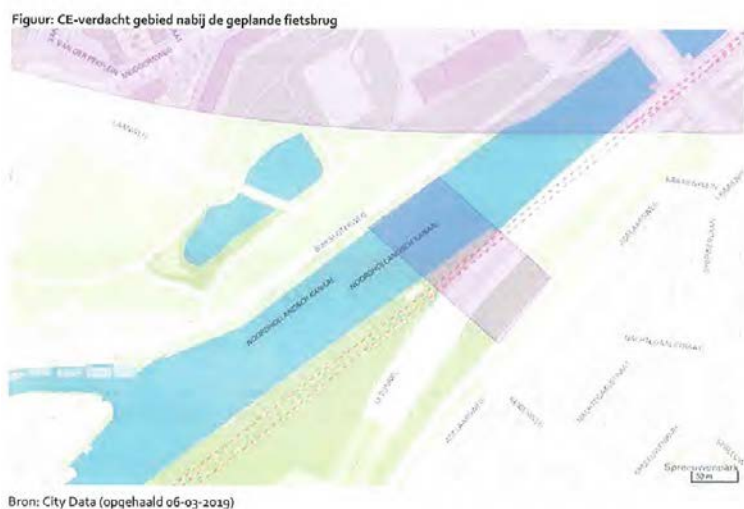
11.3.4 Kade Buiksloterweg

Er is een asbestinventarisatie verricht om asbesthoudende- en asbestverdachte materialen te lokaliseren. De kade van de Buiksloterweg, voor zover deze weg in het plangebied ligt, is geïnventariseerd. Er zijn geen asbesthoudende materialen aangetroffen. Tevens is er geen verdenking van de aanwezigheid van constructief asbest. De bronnen op locatie zijn voldoende in kaart gebracht: er zijn geen asbesthoudende bronnen aangetroffen met een potentieel dan wel actueel blootstellingsrisico. De locatie kan veilig worden betreden. Een aanvullend onderzoek is niet vereist. Voor de asbestinventarisatie wordt verwezen naar Bijlage 10.

11.4 Niet gesprongen explosieven

Algemeen

Op basis van historisch onderzoek is in kaart gebracht welke oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog (waaronder bombardementen) op het plangebied hebben plaatsgevonden. Van deze oorlogshandelingen is vervolgens nagegaan of er nog niet gesprongen explosieven (NGE) in de ondergrond aanwezig zouden kunnen zijn. Dit kan van belang zijn bij werkzaamheden in de ondergrond vanuit arbeidsomstandigheden en/of openbare orde en veiligheid.



Figuur 11.2: Kaart met verdachte gebieden, niet gesprongen explosieven, Bron: www.data.amsterdam.nl.

Onderzoek

In 2016 hebben Armaex, Bombs Away en de gemeente Amsterdam een vooronderzoek conventionele explosieven uitgevoerd. Op basis van dat onderzoek zijn risicocontouren vastgesteld. In navolging hierop is door het Crisislab en Bombs Away en Saricon de contour opnieuw nauwkeuriger bepaald. In november 2018 is voor Amsterdam-Noord een vernieuwde bodembelastingkaart gepubliceerd. Hierop is te zien dat het plangebied niet meer ligt in een verhoogd risicogebied voor de aanwezigheid van NGE. Ter plaatse van kabels en leidingen die na 1945 zijn aangelegd, is de bodem ook niet meer verdacht van CE. Voor zinkers geldt dat de geometrie van de sleuf niet meer verdacht is. Voor de resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar Bijlage 11.

De gronden zijn geschikt voor het beoogde functiegebruik. Er is geen aanvullend onderzoek nodig.

11.5 Kabels en leidingen

Nu een nieuwe bestemming aan de gronden wordt gegeven, moet onderzoek worden gedaan naar de aanwezige kabels en leidingen.

In Amsterdam wordt de Wenstracé procedure gevolgd. Een eerste stap is de 'Aanvraag Wenstracé': hierin wordt het referentieontwerp voorgelegd aan nutsbedrijven en kunnen zij reageren op de plannen. Er heeft overleg plaatsgevonden met Liandon, in verband met de diepe boringen. Op basis van de reacties worden de Akkoord Wenstracé tekeningen opgesteld. Opmerkingen op de tekeningen worden verwerkt in het Definitief Tracé Akkoord.

Er is een KLIC-melding (een graafmelding) gedaan voor het plangebied. De locatie van de brug is afgestemd op de gegevens van de aanwezige kabels en leidingen en naar aanleiding van aanvullende gesprekken met de netwerkbeheerder Liandon.

Diepe boringen

Het uitgangspunt is dat de diepe boringen in het Noordhollandsch Kanaal niet worden verlegd. Er wordt rekening gehouden met de eisen van nutsbedrijven door minimaal vijf meter uit de diepe boringen te blijven. In de standaard voorwaarden bij het contract zit een clause dat nutsbedrijven werkzaamheden altijd mogen tegenhouden. Reeds gevoerd overleg met de nutsbeheerder van de diepe boringen geeft echter geen redenen om weerstand te verwachten. Er wordt immers voldoende marge aangehouden, naar tevredenheid van de nutsbedrijven.

Zinkers

Het uitgangspunt is dat de zinkers in het Noordhollandsch Kanaal niet worden verlegd. Mogelijk komen we in de buurt van een (ondiepe) zinker aan de zuidzijde van de brug, in verband met het remmingwerk. Deze zinker zal worden gelokaliseerd zodat met zekerheid kan worden gesteld dat de zinker niet wordt beschadigd. Dit is een procedure die de gemeente Amsterdam vaker volgt. De zinker aan de noordzijde van de brug is buiten bedrijf.

Kabels en leidingen in de waterkering

De Buiksloterweg zal ter plaatse van de brugaanlanding maximaal 1 meter worden opgehoogd. Hierbij moet rekening worden gehouden met de aanwezige kabels en leidingen, maar dit zijn reguliere werkzaamheden. Deze werkzaamheden vormen geen risico voor de uitvoerbaarheid van het project.

Aan zijde Sixhaven is geen beeld van mogelijke verleggingen.

Impact op kosten

Het uitgangspunt is dat de zinkers en diepe boringen niet verlegd worden, dit zou namelijk maatschappelijk onverantwoorde kosten met zich meebrengen. Als er kabels en leidingen moeten worden verlegd, zullen dit reguliere werkzaamheden zijn, waarbij de kostenverdeling afhankelijk is van het type kabel/leiding. Deze kosten zijn binnen het project gedekt.

11.6 Conclusie

De bodemkwaliteit van zowel land- als waterbodem staat niet aan de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan in de weg. Dit geldt tevens voor de aanwezigheid van kabels en leidingen.

Hoofdstuk 12 Archeologie en cultuurhistorie

12.1 Algemeen archeologie

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de wetgeving (Erfgoedwet) is dat het erfgoed in de bodem wordt beschermd. Dit betekent onder andere dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

12.2 Erfgoedwet

Op grond van de Erfgoedwet dient de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dit betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat op bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

12.3 Archeologisch onderzoek

Op 11 oktober 2018 is een verkennend archeologischewaardstelling verricht (Bijlage 12). Voor het Noordhollandsch Kanaal en het oostelijk deel van het plangebied geldt vanwege een negatieve verwachting een vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Het overig deel van de bodemingreep blijft beperkt tot werkzaamheden in de bovengrond die bij de aanleg van de te vervangen kabels en leidingen reeds geroerd is geweest.

12.4 Conclusie archeologie

De ingreep leidt naar verwachting niet tot aantasting van archeologische waarden. Aanvullend archeologisch onderzoek is niet vereist. Wel is conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van de werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen worden getroffen tot documentatie en berging van de vondsten.

12.5 Bovengrondse cultuurhistorie

Het plangebied maakt onderdeel uit van het van rijkswege beschermde stadsgezicht Amsterdam-Noord. In het plangebied bevinden zich geen beschermde monumenten, maar het Noordhollandsch Kanaal is als ruimtelijke drager benoemd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Nabij het plangebied zijn de rijksmonumentale Willem-sluizen gelegen.

De Willem-sluizen zijn Schutsluizen in Amsterdam-Noord die de verbinding vormt tussen het IJ en het zuidelijke begin van het Noordhollandsch Kanaal. De sluis is in 1825 in gebruik genomen en is een van de prestigieuze waterbouwkundige bouwwerken uit die tijd. De Willem-sluizen bevinden zich recht tegenover het Centraal Station en is 65 meter lang en 15 meter breed. De sluis is uitgevoerd met twee kolken: een grote kolk en een kleine kolk. Als dubbele sluis was het de eerste in een rij, zowel van sluizen in het Noordhollandsch Kanaal als op andere plaatsen. Bij de oplevering in 1825 was het de grootste ter wereld. De grote kolk van de sluis is tot op de dag van vandaag in gebruik voor het schutten van beroeps- en recreatievaart. De kleine kolk doet sinds 1992 niet meer mee, maar is nu als ecopassage in gebruik. Sinds 1995 is het beheer van het Noordhollandsch Kanaal en de Willem-sluizen overgedragen van het Rijk naar de Provincie Noord-Holland. De provincie heeft naar aanleiding van de toekenning van de status als Rijksmonument in 2009 besloten de kleine kolk te restaureren en in de toekomst weer in gebruik te nemen voor het schutten en spuien.

12.6 Cultuurhistorische verkenning

De beoogde brug ligt in het van rijkswege beschermde stadsgezicht Amsterdam-Noord. Het gebied Sixhaven/Volewijck maakt daar een bijzonder onderdeel van uit. Daarin is het Noordhollandsch Kanaal een belangrijke historische waterweg en is het Willem-sluizencomplex een Rijksmonument met o.a. een voorhaven en bijbehorende bebouwing. Dit vraagt om een zorgvuldige landschappelijke inpassing en ontwerp van de beoogde brug.

Kenmerkend en van belang zijn onder andere de ruimtelijke structuur die overwegend wordt bepaald door noord-zuid georiënteerde lange lijnen van watergebonden infrastructuur, zoals het Noordhollandsch Kanaal, de Sixhaven, de Willem-sluizen en de oostelijker gelegen Willem III-sluis. Op de kades staan markante dubbele bomenrijen. Het vrije zicht op het water speelt langs het hele traject van het kanaal een belangrijke rol. De kade aan de oostzijde is in de loop der jaren op verscheidene punten gewijzigd. Ook sluit de diverse kleinschalige historische bebouwing, die met het groen en de bomenrijen langs het water het gebied (op het IJ-tunneltracé / de Nieuwe Leeuwarderweg na) een open en vriendelijk karakter geeft, nauw aan bij het oorspronkelijk landelijke karakter van Amsterdam-Noord en de omliggende tuindorpen. Daarom is ook dit kenmerk van het gebied van belang.

De lange lijnen en duidelijke contouren van het Noordhollandsch Kanaal zijn, samen met de flankerende dijklichamen en de Willemsluizen, een icoon. Het aanzicht vanaf de voorhaven is het meest monumentale beeld. Het is van belang dat dit beeld behouden blijft. Het uitgangspunt is daarom om deze ruimtelijke, visuele en cultuurhistorische waarden te behouden en waar mogelijk te versterken.

Ook wordt verwezen naar een uitgebreide cultuurhistorische verkenning (CHV): Stad om het IJ. Deze CHV is in februari 2017 opgesteld door Monumenten en Archeologie (MenA) en is te raadplegen via <https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/publicaties/rapporten/stad-om-het-ij/>.

Van belang is dat de geplande brug eenvoudig wordt uitgevoerd en zorgvuldig wordt ingepast zodat geen, dan wel zo min mogelijk, afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische aanblik van het sluizencomplex en de landschappelijke kwaliteiten van het beschermde stadsgezicht. De directie MenA is nauw betrokken geweest bij de projectuitwerking. Dit wil zeggen dat zowel de locatiekeuze als het

brugontwerp met MenA is afgestemd. Hierover is tevens advies uitgebracht (Bijlage 13). Het project dat voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, doet op deze manier zo min mogelijk afbreuk aan de cultuurhistorische waarde van het gebied.

12.7 Conclusie cultuurhistorie

De uitvoering van dit bestemmingsplan doet geen (onevenredige) afbreuk aan de cultuurhistorische waarden in (de omgeving) van dit plangebied.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

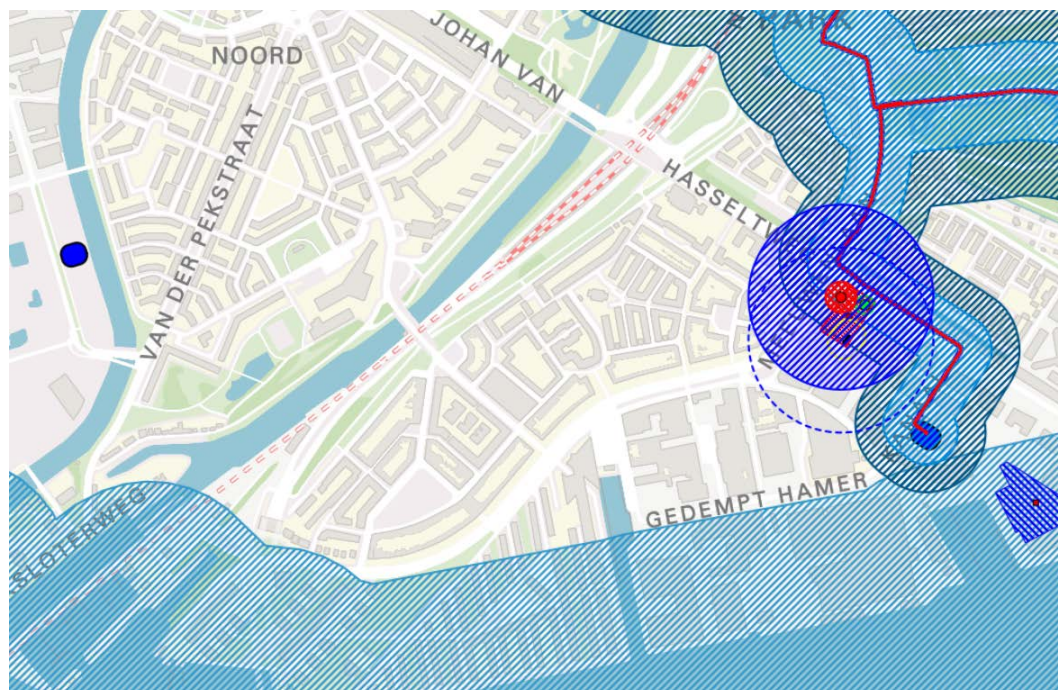
13.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving in relatie tot het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen in inrichtingen, het transport van gevaarlijke stoffen via openbare wegen, water- en spoorwegen en buisleidingen, het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor kwetsbare objecten (zoals woningen) moet gekeken worden naar externe veiligheid. Nieuwe kwetsbare objecten mogen niet binnen de risicocontour van bestaande risicobronnen liggen. Beperkt kwetsbare objecten mogen wel binnen de risicocontour liggen, maar bij voorkeur niet. Dit moet dan goed worden gemotiveerd. Op grond van artikel 5, lid 1, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) neemt het gemeentebestuur bij het vaststellen van een bestemmingsplan op grond waarvan de bouw of vestiging van kwetsbare objecten wordt toegelaten een bepaalde grenswaarde in acht.

13.2 Brug Noordhollandsch Kanaal

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van een langzaamverkeerbrug mogelijk. Uit de Nota van Toelichtingen bij het Bevi blijkt dat een (langzaamverkeer)brug niet wordt aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object. Voorliggend bestemmingsplan maakt dus geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk.



Figuur 13.1: Risicozones externe veiligheid, bron www.data.amsterdam.nl.

Bovendien ligt het plangebied niet in een risicozone Externe Veiligheid. Dit betekent dat er geen risicobronnen aanwezig zijn in de nabije omgeving van de gewenste brug.

13.3 Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

Er is overlegd met de brandweer over de aanvalsroutes in Amsterdam-Noord en de aanwezigheid van twee hydranten behorend bij de IJtunnel op het terrein ten oosten van het kanaal vlakbij het talud van de opgang naar de nieuwe brug. De brandweer heeft aangegeven dat de nieuwe brug geen rol gaat spelen in de aanvalsroutes en dat de hydranten bereikbaar moeten blijven via de bestaande opgang vlak voor de IJtunnel.

De bereikbaarheid van de nooduitgang en het C2000-gebouw (onderdeel van de NZlijn) aan de oostkant van het kanaal, even ten noorden van de nieuwe brug is afgestemd met Metro en Tram. De bereikbaarheid blijft geborgd via het verlegde fietspad aan de oostzijde van het kanaal en de aanleg van een toegang naar deze voorzieningen vanaf de opgang naar de nieuwe brug.

Aan de oostzijde van het kanaal wordt een calamiteiten- en onderhoudsroute mogelijk gemaakt. De hydranten, het C2000-gebouw en de nooduitgang blijven hierdoor bereikbaar.

De infrastructuur aan de westzijde van het kanaal heeft geen aanpassing aangezien de huidige situatie daar reeds geschikt is voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.

De brandweer heeft bovendien geen aanleiding gezien om advies uit te brengen in het kader van het maatschappelijk overleg.

13.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk. Ook zijn er geen risicobronnen in de omgeving aanwezig. Hierdoor is geen onderzoek naar externe veiligheid vereist. Ook op het punt van bereikbaarheid en zelfredzaamheid zijn er geen bijzonderheden. Externe veiligheid speelt geen rol in voorliggend bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

14.1 Algemeen

Binnen de gemeente Amsterdam wordt op projectniveau gewerkt met het Ambitieweb van 'Duurzaam GWW'. Er is een duidelijke focus op duurzaamheid en innovaties, waarmee wordt gezocht naar de toevoeging van waarde voor bewoners en bezoekers van een gebied voor de lange termijn. Het Ambitieweb is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. Het Ambitieweb helpt om de ambities in één oogopslag helder te maken.

14.2 Resultaten Ambitieweb

Ook voor dit project is gewerkt met het Ambitieweb 'Duurzaam GWW' om de duurzaamheidsambitie op verschillende thema's van het project in kaart te brengen. De resultaten van dit Ambitieweb geven richting op welke manier het project dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, bijdraagt aan de duurzaamheidsdoelstelling van de gemeente Amsterdam.

Het project scoort vooral hoog op de thema's 'Bereikbaarheid' en 'Ruimtelijke kwaliteit'.

Het project levert een grote bijdrage aan 'Bereikbaarheid' vanwege de doelstelling van het project, namelijk het verminderen van de druk op het overbelaste Buiksloterwegveer door het stimuleren van het gebruik van het IJpleinveer en het verbeteren van de verbinding van de gebieden aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en daarmee het regionale fietsnetwerk als geheel.

Ook 'Ruimtelijke kwaliteit' scoort hoog. Hier wordt onder andere de belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde onder geschaard. Bij het ontwerp van de brug staat de inpassing van de brug in de omgeving centraal. Er is samen met het Ruimtelijk Adviesteam (RAT) veel tijd besteed aan het zo optimaal mogelijk inpassen van de brug in de omgeving. Doel is een ingetogen brugontwerp om de beeldkwaliteit te complementeren. Het ontwerp van de brug is voor een groot deel door de opdrachtgever (Directie Verkeer en Openbare Ruimte van de gemeente Amsterdam) uitgewerkt. De balans is gezocht tussen een minimale ingreep in de bestaande omgeving, een maximaal comfort voor de fietsers en toch een doorvaarthoogte waarbij de brug zo min mogelijk open hoeft (elke opening kost uiteraard energie en gaat ten koste van de bereikbaarheid van het IJpleinveer). Bovendien wordt gemotoriseerd verkeer geweerd. Ook is rekening gehouden met de ideeën van omwonenden die zijn ingebracht op informatieavonden ten aanzien van de vormgeving en inpassing van de brug en de aansluiting daarvan op het onderliggende wegennet in het bijzonder, als ook aspecten ten aanzien van de verkeersveiligheid.

In de aanbesteding van de opdracht wordt de toekomstige opdrachtnemer uitgedaagd om invulling te geven aan de duurzaamheidsambities. Ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan wordt nog verder uitgewerkt hoe hier invulling aan wordt gegeven.

Hoofdstuk 15 Juridische planuitvoering

15.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

15.2 Planvorm

Er wordt beoogd met dit bestemmingsplan een juridisch-planologische grondslag te creëren voor een brug over het Noordhollandsch Kanaal, ontsluitingswegen en bijbehorende voorzieningen. Het bestemmingsplan is dan ook een relatief uitgewerkt plan, waarbij op sommige punten flexibiliteit wordt geboden.

15.3 Artikelgewijze toelichting

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes en/of volumes staan aangegeven. De verbeelding heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter. Als ondergrond voor de verbeelding 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 analoge verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeeldingen zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1

Inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.

Hoofdstuk 2

Bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving

ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld paden, verkeersborden, lantaarnpalen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.

Hoofdstuk 3

Algemene regels; deze hebben betrekking op, in beginsel, alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels en algemene afwijkingsbevoegdheid.

Hoofdstuk 4

Overgangs- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen. Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar nodig zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

15.3.1 Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving

Elke bestemming begint met het omschrijven van de bestemming. De bestemmingsomschrijving geeft weer wat er binnen de bestemming is toegestaan. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om aan de hand van voorkomende functies vast te stellen wat de aard van de bestemmingsomschrijving is. 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. Het uitgangspunt van de bouwregels is dat de bouwwerken worden gestuurd ten aanzien van de plaatsing op het bouwperceel. De bouwregels geven sturing aan de maatvoering van de toegestane bouwwerken. In de bouwregels zijn maximummaten aangegeven.

Specifieke gebruiksregels

Bij enkele bestemmingen is een bepaling opgenomen die bepaald gebruik van gronden en gebouwen verbiedt. Het algemene gebruiksverbod, dat inhoudt dat er sprake is van strijdigheid met de bestemmingsbepaling. Een bestemming bevat een op die bestemming afgestemd aantal specifieke genoemde gebruiksverboden. Om onduidelijkheden te voorkomen is er een zo breed en volledig mogelijke wijze van het woord 'gebruiken' opgenomen. Onder gebruiken wordt tevens verstaan: 'laten gebruiken' of 'in gebruik geven'. In deze bepaling is aangegeven wat in ieder geval onder strijdig gebruik moet worden verstaan. Dit houdt in dat het niet een volledige opsomming is. Ook ander gebruik, dat van een bestemmingsomschrijving afwijkt, moet als strijdig gebruik worden getypeerd. De bepaling beperkt zich uitdrukkelijk tot dat gebruik dat in ieder geval strijdig is.

15.3.2 Toelichting op de bestemmingen

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.

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels wordt gebruikt. Hiermee 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. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven. Het wordt niet noodzakelijk geacht om een maximale bouwdiepte op te nemen, zowel voor landbodem als voor waterbodem.

Artikel 3 Groen - 1

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Daarnaast mag worden voorzien in voet- en fietspaden en verkeerskundige voorzieningen. De strook langs de westzijde van het Noordhollandsch Kanaal is naast een groene route (Hoofdgroenstructuur) eveneens een ecologische verbindingszone.

Artikel 4 Groen - 2

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, met uitzondering van het bestaande C2000 gebouw. Ook is reeds voorzien in een nooduitgang voor de Noord-Zuidlijn. Er wordt een calamiteiten- en onderhoudsroute mogelijk gemaakt om het C2000 gebouw, de nooduitgang en de hydranten bereikbaar te maken voor hulpdiensten en onderhoudsvoertuigen.

Artikel 5 Verkeer

Alle gronden met een nadrukkelijke (hoofd)verkeersfunctie zijn bestemd voor het verkeer. Het bestemmingsgebied omvat niet alleen de betrokken rijwegen, maar ook de doorgaande voet- en fietspaden en verkeers- en groenvoorzieningen. Enkel bestaande rijwegen, bestemd voor gemotoriseerd verkeer, zijn toegestaan. Deze weg heeft een specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - 1'. Voor de overige gronden met de bestemming verkeer, betekent dit dat alleen paden voor langzaamverkeer mogen worden aangelegd. In de verkeersbestemming wordt ook voorzien in een langzaamverkeerbrug. Onder de brug zijn de gronden eveneens bestemd voor (vaar)water, alsmede voor voorzieningen ten behoeve van een brug en ondergeschikte bouwonderdelen.

In dit bestemmingsgebied zijn zowel kleine gebouwen als bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan, zoals verkeersborden, lantaarnpalen, straatmeubilair en voorzieningen ten behoeve van begeleiding en geleiding van het verkeer. De maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, heeft met name betrekking op de hoogte van lantaarnpalen, cameramasten en verkeerssignalen.

Artikel 6 Water

De bestemming Water betreft alle wateren binnen het plangebied. Onder de functie water moet tevens worden verstaan: waterberging en -huishouding, waterlopen en waterwegen. Alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van een brug en voor de nautische veiligheid, zoals remmingswerken en aanvaarvoorzieningen zijn toegestaan. Aanvaarvoorzieningen kunnen nodig zijn om de zijdoorvaart af te schermen en zo de nautische veiligheid te waarborgen. In het bestemmingsvlak wordt niet voorzien in ligplaatsen voor woonschepen en plezier- en beroepsvaart.

Artikel 7 Waarde - Cultuurhistorie

Het plangebied is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Doel van dit artikel is het beschermen van de stedenbouwkundige waarden die zijn beschreven in de voorgenomen aanwijzing van het beschermd stadsgezicht Amsterdam-Noord. De inhoud is tot stand gekomen na overleg met Bureau Monumenten

en Archeologie.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- in de eerste plaats de bepalingen van artikel 8
- in de tweede plaats de bepalingen van artikel 7.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkeringen en bijbehorende beschermingszones in het plangebied. Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) moeten zowel primaire als secundaire waterstaatswerken (deze is breder dan het fysieke waterstaatswerk als zodanig) in het bestemmingsplan worden verwerkt zowel op de verbeelding als in de regels. In dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door het waterstaatswerk op de verbeelding aan te duiden met deze dubbelbestemming en in de regels hieromtrent een bestemmingsomschrijving op te nemen. Voor het overige zijn de regels van de Keur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier van toepassing. Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden:

- in de eerste plaats de bepalingen van artikel 8
- in de tweede plaats de bepalingen van artikel 7.

Artikel 9 Leiding - Hoogspanning

De voor 'Leiding - Hoogspanning' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en instandhouding van een hoogspanningsverbinding van ten hoogste 150 kV. Binnen deze bestemming mogen slechts (bouw)werkzaamheden worden uitgevoerd, nadat schriftelijk advies is ingewonnen bij de beheerder van de hoogspanningsleiding over het al dan niet schaden van het belang dat met de leiding is gemoeid.

15.3.3 Algemene regels

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

Artikel 10 Anti-dubbelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is bepaald gebruik uitgesloten. Dit gebruik is uitgesloten voor alle bestemmingen die in het plan zijn opgenomen. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd. Dit is tevens de reden waarom de uitsluiting van dit gebruik in algemene regels is neergelegd.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

Met dit voorschrift kan het college van burgemeester en wethouders omgevingsvergunningen verlenen om af te wijken van de bouw- en/of gebruiksregels voor onderdelen van het bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Deze regels zijn opgenomen als aanvulling op de bestemmingen die al op de gronden zijn gelegen. Zij vullen de planregels van de betreffende bestemming aan. Met deze aanvullende regels moet uitdrukkelijk rekening worden gehouden, omdat zij zijn opgenomen ter bescherming van een voor de gronden specifieke functie.

Het tracé van de Noord/Zuidlijn is op de verbeelding weergegeven met een gebiedsaanduiding. De regeling hiervoor is opgenomen in dit artikel en omschreven als 'overige zone - ondergronds railtracé' waarvoor geldt dat behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), deze mede bestemd is voor ondergronds railtracé en de daarbij behorende voorzieningen.

Artikel 14 Overgangsrecht

De formulering van het overgangsrecht is voorgeschreven in het Bro.

Artikel 15 Slotregel

De slotregel geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

16.1 Algemeen

Het is een wettelijk vereiste om inzicht te geven in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Dit betekent in de praktijk dat uit objectieve gegevens moet blijken dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Tot 1 juli 2018 gold er nog een actualiseringsplicht: iedere tien jaar moet het bestemmingsplan worden geactualiseerd. Deze actualiseringsplicht is inmiddels vervallen. Wel blijft de eis gelden dat een bestemmingsplan in beginsel binnen tien jaar uitvoerbaar moet zijn.

16.2 Dekking van de kosten

Voorliggend bestemmingsplan maakt een concreet project mogelijk. Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld, omdat geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening. Wel moet inzicht worden gegeven in de financiële uitvoerbaarheid van het plan. In dit geval worden de geraamde kosten voor het project zeker gesteld. De financiering van het project bestaat uit twee gelijke delen. Het eerste deel van 50% wordt gefinancierd door de Gemeente Amsterdam. Op 10 juli 2019 is het Uitvoeringsbesluit Brug Noordhollandsch Kanaal vastgesteld door de gemeenteraad. Met dit besluit wordt het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. De overige 50% wordt gefinancierd door de Vervoerregio Amsterdam middels een subsidie uit de Brede Doeluitkering. Hiermee zijn de kosten voor de uitvoering van het project gedekt.

16.3 Planschade

Voorliggend plan maakt een brug voor langzaamverkeer mogelijk. Er is een planschaderisicoanalyse uitgevoerd door een onafhankelijk deskundige (Bijlage 14). Het planschaderisico is gesteld op nihil.

16.4 Conclusie

Hiermee is onderhavig bestemmingsplan in financieel-economische zin uitvoerbaar.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Algemeen

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Bro is het voorontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

- Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied
- Dagelijks Bestuur Stadsdeel Noord, gemeente Amsterdam;
- Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, p/a Waternet;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
- Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat / Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (I&W/Rijkswaterstaat N-H);
- Provincie Noord-Holland;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- Fietzersbond Amsterdam;
- Port of Amsterdam
- NV Nederlandse Gasunie;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Vervoerregio Amsterdam.

Hieronder wordt de inhoud van de binnengekomen reacties kort samengevat. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze met de reacties in het bestemmingsplan rekening is gehouden.

17.2 Artikel 3.1.1-Bro overleg

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincie en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het bestuurlijk overleg zijn twee reacties ontvangen.

- Dagelijks Bestuur Stadsdeel Noord

Het Dagelijks Bestuur Stadsdeel Noord heeft op grond van de Verordening op het lokaal bestuur een adviesrol ten aanzien van bestemmingsplannen. Het stadsdeelbestuur heeft een positief advies uitgebracht aan het college van burgemeester en wethouders ten aanzien van het bestemmingsplan.

- Provincie Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland heeft een reactie gegeven op een aantal provinciale beleidsstukken. Deze opmerkingen zijn verwerkt in het voorliggend bestemmingsplan, zodat in dit bestemmingsplan het meest actuele beleid is weergegeven.

Daarnaast bevatte het voorontwerpbestemmingsplan een tekst over de bedienaar van de brug. De provincie heeft hierover opgemerkt dat er nog geen duidelijkheid is over wie de brug gaat bedienen. Bovendien vraagt de provincie zich af wat de ruimtelijke relevantie is in het kader van dit bestemmingsplan. Hierop is deze tekst uit voorliggend bestemmingsplan gehaald.

17.3 Maatschappelijk overleg

In het kader van het maatschappelijk overleg is een reactie ontvangen:

- NV Nederlandse Gasunie

Het bestemmingsplan is door de Nederlandse Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&W voor hun aardgastransportleidingen. Op grond van die toetsing is de Gasunie tot de conclusie gekomen dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtstbij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

17.4 Participatie

Stakeholders

In de ontwerpfase hebben vele gesprekken plaatsgevonden met verschillende stakeholders, waaronder de Provincie Noord-Holland, Monument & Archeologie, Vervoerregio Amsterdam, dienst Metro en Tram en de Fietzersbond. Naar aanleiding daarvan is een Programma van Eisen opgesteld. In de uitwerking van het project is zo veel mogelijk rekening gehouden met de eisen van de stakeholders.

Burgers

Onder de huidige wet- en regelgeving bestaat er geen plicht om inwoners te informeren over een project binnen de gemeente. De gemeente Amsterdam hecht er doorgaans veel waarde aan om haar inwoners te betrekken in dit proces. Daarom heeft het gemeentebestuur ingezet op participatie in de fase van het projectontwerp.

Er hebben vier informatieavonden plaatsgevonden op 7 december 2017, 5 april 2018, 28 juni 2018 en 11 september 2018. Het doel van deze bijeenkomsten is om geïnteresseerde (omwonenden in het bijzonder) te informeren over het project.

Informatieavond 7 december 2017

De keuze om de brug ten noorden van de Willemsluizen te realiseren, is toegelicht. Het vervolgtraject voor dit project is tijdens deze avond geschetst.

Informatieavond 5 april 2018

De verkeerskundige inpassing van de brug op de Buiksloterweg is besproken. Hierbij zijn twee varianten gepresenteerd: één via de bestaande route Buiksloterweg en één via een route door de parkzone tussen Buiksloterweg en Laanwegkwartier. Beide varianten zijn tijdens de bijeenkomst door de bezoekers beoordeeld op verschillende aspecten. Bewoners hebben daarbij ook een voorkeur uitgesproken voor de brugvariant 1.

Informatieavond 28 juni 2018

De gekozen verkeerskundige inpassing van de (ontsluiting van) de brug -variant 1- is gepresenteerd.

Informatieavond 11 september 2018

Een workshop verkeerskundige veiligheid heeft plaatsgevonden, waarbij bewoners en verkeersdeskundige van de dienst V&OR en Stadsdeel Noord samen hebben gekeken naar de aansluiting van de brug op de Buiksloterweg en de bestaande kruising Buiksloterweg/Ranonkelkade.

Voorafgaand aan de bijeenkomsten is een verslag (en eventuele analyse van de resultaten) van de vorige

bijeenkomst naar alle bewoners die hun contactgegevens hadden achtergelaten toegestuurd. Dit is niet gebeurd voorafgaand aan de bijeenkomst op 7 december 2017 omdat dit de eerste bijeenkomst betrof. Tijdens deze avonden was er steeds gelegenheid om vragen te stellen en ideeën in te brengen. De verslagen van deze avonden zijn raadpleegbaar via www.amsterdam.nl/projecten/brug-nhk.

Via de projectwebsite wordt eenieder op de hoogte gebracht van de stand van zaken van voorliggend bestemmingsplan.

1.3.1-Bro kennisgeving

Op grond van artikel 1.3.1, eerste lid, van het Bro moet van het voornemen tot het voorbereiden van onder andere een bestemmingsplan vooraf kennis worden gegeven. Die plicht geldt alleen indien bij de voorbereiding van dat bestemmingsplan geen MER wordt opgesteld. Op 29 januari 2019 is op juiste wijze kennis gegeven van het voornemen voorliggend bestemmingsplan voor te bereiden.

