

Bestemmingsplan IJburg tweede fase

Toelichting

20 mei 2009 (vaststelling gemeenteraad)

Dienst Ruimtelijke Ordening
Gemeente Amsterdam



Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	8
1.4 Planproces	8
1.5 Leeswijzer	9
2 Belang van IJburg tweede fase	11
2.1 Woningbehoefte in regio groeit	11
2.2 Tekort woningen middeninkomens	12
2.3 Meer bouwen noodzaak	13
2.4 Op zoek naar potentiële bouwlocaties	14
2.5 Stedelijke locaties	15
2.6 Regionale locaties	16
2.7 Conclusie	17
3 Beleidskader	21
3.1 Rijk	21
3.2 Provinciaal	21
3.3 Gemeentelijk	21
3.4 Conclusie	23
4 Ontwerp van IJburg tweede fase	25
4.1 Het gebied	25
4.2 Geschiedenis van plannen	26
4.3 Ontwerpfilosofie huidige IJburg tweede fase	30
4.4 Beschrijving eilanden IJburg tweede fase	31
4.5 Functionele kenmerken	32
4.6 Conclusie	34
5 Ruimtelijk programma	35
5.1 Algemeen	35
5.2 Wonen	35
5.3 Niet-wonen	36
6 Thematisch onderzoek	41
6.1 Inleiding	41
6.2 Milieueffectrapport	41
6.2.1 Algemeen	41
6.2.2 Toetsingskader en normstelling	41
6.2.3 Onderzoek en procedure	42
6.2.4 Conclusie / verwerking in bestemmingsplan	44
6.3 Natuur	47
6.3.1 Algemeen	47
6.3.2 Toetsingskader en normstelling gebiedsbescherming	48
6.3.2.1 Toetsingskader en normstelling Speciale Beschermingszone	48
6.3.2.2 Uitkomst onderzoek Speciale Beschermingszone / passende beoordeling	50
6.3.2.3 Toetsingskader en normstelling Ecologische Hoofdstructuur	57
6.3.2.4 Uitkomst onderzoek Ecologische Hoofdstructuur	58
6.3.3 Toetsingskader en normstelling soortenbescherming	60
6.3.4 Onderzoek soortenbescherming	60
6.4 Water en bodem	64
6.4.1 Toetsingskader	64
6.4.2 Onderzoeksresultaat	66
6.4.3 Conclusie	68
6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	68
6.5.1 Toetsingskader	68
6.5.2 Onderzoeksresultaat	69
6.5.3 Conclusie	70

6.6	Duurzame stedenbouw	70
6.6.1	Toetsingskader.....	70
6.6.2	Onderzoeksresultaat	71
6.6.3	Conclusie.....	71
6.7	Verkeer en parkeren.....	71
6.7.1	Toetsingskader	71
6.7.2	Onderzoeksresultaat	72
6.7.3	Conclusie.....	74
6.8	Luchtkwaliteit.....	75
6.8.1	Toetsingskader.....	75
6.8.2	Onderzoeksresultaat	77
6.8.3	Conclusie.....	77
6.9	Geluid.....	77
6.9.1	Toetsingskader	78
6.9.2	Onderzoeksresultaat	79
6.9.3	Conclusie.....	80
6.10	Externe veiligheid en aanvliegroutes.....	80
6.10.1	Toetsingskader.....	80
6.10.2	Onderzoeksresultaat	81
6.10.3	Conclusie.....	81
7	Werking van het bestemmingsplan	82
7.1	Bestemmingsplanvorm.....	82
7.2	Relatie met de milieueffectrapportage.....	82
7.3	Inleidende regels.....	83
7.4	Bestemmingen algemeen.....	83
7.5	Eindbestemmingen.....	85
7.6	Uit te werken bestemmingen	86
7.7	Algemene regels	87
7.8	Overgangs- en slotregels	89
7.9	Plankaart.....	89
8	Uitvoerbaarheid	90
8.1	Economische uitvoerbaarheid	90
8.2	Maatschappelijk overleg en participatie.....	90
8.3	Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan.....	102
8.4	Toetsingsadvies Commissie MER en reacties wettelijke adviseurs	132

Bijlagen

Lijst gebruikte afkortingen

Lijst bijlagen bestemmingsplan

Samenvatting

Amsterdam werkt aan de ontwikkeling van de wijk IJburg; een gemengde woonwijk van circa 18.000 woningen, op zeven nieuwe eilanden in het IJmeer. De aanleg verloopt in twee fasen, met een grootte van elk ongeveer 9.000 woningen. De gemeenteraad stelde in 1996 het bestemmingsplan vast voor IJburg eerste fase en de realisering daarvan is in volle gang. Amsterdam wil binnenkort starten met de aanleg van de tweede fase en daarvoor is dit bestemmingsplan de belangrijkste ruimtelijk-juridische basis. De opbouw en samenstelling van het bestemmingsplan volgt de gebruikelijke wettelijke vereisten. Minder alledaags is dat in dit plan twee planvormen zijn gecombineerd: onderdelen die nu reeds als eindbestemming zijn vastgelegd en onderdelen die in een later stadium verder in uitwerkingsplannen worden gedetailleerd. Door het plan deels met eindbestemmingen op de plankaart en in de voorschriften te fixeren, kunnen nu al harde garanties worden gegeven dat het plan de omringende natuurbelangen blijft respecteren en ontzien. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State vond die garantie in de voorgaande versie (2004) van het bestemmingsplan te zwak voor de nabijgelegen Speciale Beschermingszone van natuurwaarden. In dit nieuwe bestemmingsplan wordt daarom veel meer inzicht gegeven in de positieve en negatieve gevolgen van IJburg tweede fase voor de nabijgelegen natuur. Maar behalve extra inzicht is het plan op meerdere punten daadwerkelijk veranderd en verbeterd. Een paar kernpunten:

- 1 Ligging en contouren van de eilanden zijn nu exact vastgelegd;
- 2 De jachthaven op het Centumeiland is uit de plannen gehaald;
- 3 Er worden nieuwe mosselbanken in de buurt van IJburg tweede fase aangelegd;
- 4 De opzet, omvang en recreatiemogelijkheden van de oevers en/of stranden is herzien.

Over de noodzaak en locatiekeuze van IJburg is bestuurlijk en maatschappelijk veel discussie geweest. In dit bestemmingsplan wordt daarom een overzicht gegeven van de argumenten waarom de aanleg van IJburg (eerste en tweede fase) noodzakelijk is en waarom op deze locatie. Het antwoord daarop begint bij de ontwikkeling van de regionale economie en de daarmee samenhangende woningbehoefte, die door de gestegen welvaart vooral nijpend is geworden bij de middeninkomens. Meer bouwen voor die huishoudens is een noodzaak, want de Amsterdamse woningmarkt loopt vast. De druk binnen de stad wordt groot en leidt tot prijsstijgingen binnen de bestaande voorraad van koopwoningen, en tot lange wachttijden voor goedkope woningen. Het vinden van bouwlocaties is echter steeds moeilijker. Na een diepgaande inventarisatie van plekken in en rond de stad, blijkt IJburg (eerste en tweede fase) de enige realistische keuze. Bij de bouw van IJburg tweede fase zal, net als bij de eerste fase, de nadruk liggen op een goed aanbod realiseren voor die middeninkomens. De oplevering van IJburg eerste fase leert dat de wijk goed in die behoefte voorziet.

Samenvattende tabel totaal bouwprogramma IJburg tweede fase					
Wonen (in aantal woningen):	Centrumeiland	Middeneiland ^{*)}	Strandeiland ^{*)}	Buiteneiland	Totaal
Wonen	1.500	max. 5.000	max. 2.200	1.500	9.200
Niet-wonen (in m ²):					
Kantoren	50.000	25.000	8.000	1.000	84.000
Bedrijven	5.000	25.000	2.000	500	32.500
Winkels	20.000	4.000	1.000	500	25.500
Horeca	15.000	5.000	15.000	2.000	37.000
Maatschappelijke voorzieningen	60.000	50.000	20.000	8.000	138.000
Totaal niet-wonen	150.000	109.000	46.000	12.000	317.000
*) op het Middeneiland en Strandeiland samen zijn max. 6.200 woningen toegestaan					

De wijk is vooral gericht op het wonen en kunnen recreëren. Maar om van IJburg een vitale wijk te maken is ruimte voor niet-woonfuncties in het bestemmingsplan opgenomen (zie tabel). Een bijzonder element in het plan is de noodzaak om flexibiliteit aan te brengen in het bouwprogramma op twee van de eilanden. De precieze ontwikkeling van de woonwensen in de komende jaren kan niet op voorhand worden voorspeld. Daarom is het in

dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt om woningen van het Middeneiland naar het Strandeiland (en vice versa) over te hevelen. Het zijn communicerende vaten, dus het totale woningaantal blijft binnen vaste grenzen. Met die overheveling kunnen de lokale bebouwingsdichtheden (en woonmilieus) beter worden afgestemd op de woonbehoefte van dat moment.

De planvorming van IJburg heeft een lange historie. Dit bestemmingsplan is het resultaat van jarenlange studies en afwegingen tussen verschillende belangen in het gebied. Tussen het eerste plan van J. Bakema uit 1965 en het nu voorliggende plan hebben veel tussenkandidaten de revue gepasseerd. Het voert in deze samenvatting te ver om die allemaal te beschrijven, maar door de tijd heen is een onmiskenbare ontwikkeling in al die plannen zichtbaar. Rode draad daarin is de kennis van en belangstelling voor ecologie en landschap, die zich in veertig jaar tijd enorm hebben ontwikkeld. De vroege plannen gingen bijvoorbeeld uit van een aaneengesloten polder met hoge dijken en zeer grote jachthavens. Het omringend landschap werd feitelijk genegeerd. Met de kennis van nu waren die plannen olifanten in de porseleinkast. Latere plannen zochten juist naar aansluiting en afstemming met de natuur en het waterlandschap. Mijlpaal daarin was de Nota van Uitgangspunten - Ontwerp voor IJburg. Dit masterplan uit 1996 verwoordt de dubbele doelstellingen (natuur én mens) van IJburg op treffende wijze:

- Ruimte bieden aan de bouw van 18.000 woningen;
- IJburg is als eilandenrijk te gast in het IJmeer;
- Een stedelijke wijk met een compleet pakket van voorzieningen, kantoren en bedrijven;
- Mogelijkheden voor recreatie aan en op het water;
- Autogebruik wordt beperkt door goed openbaar vervoer;
- Actieve natuurontwikkeling aan de oevers en in het water;

IJburg “als gast in het IJmeer”. Dat uitgangspunt werd met enthousiasme ontvangen, maar aanvankelijk vooral met veel scepsis. Een nieuwe stadswijk in een vogelrijk waterlandschap kon volgens velen alleen meer negatief uitpakken voor de natuur. Daarom lag bij de verdere planontwikkeling van IJburg in de afgelopen twaalf jaar de nadruk op natuurgericht ontwerpen en het bedenken van maatregelen. Dat heeft er toe geleid dat de scepsis langzaam afneemt, want het blijkt mogelijk om IJburg tweede fase zo aan te leggen dat het geen significant negatieve gevolgen heeft voor de nabijgelegen natuurwaarden. Sterker nog, de aanleg kan op duurzame wijze plaatsvinden en heeft een positief effect op natuurwaarden in de directe omgeving.

Om tot die conclusie te komen is niet over één nacht ijs gegaan. Hoofdstuk 6 van de toelichting geeft een overzicht van het verrichte onderzoek op het gebied van natuurbescherming, water en bodem, verkeer en parkeren, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Dat alles komt samen in een omvangrijk milieueffectrapport, dat onlosmakelijk met dit bestemmingsplan is verbonden. Hoofdstuk 6 laat op alle genoemde thema's zien dat zowel de aanleg van de eilanden als de inrichting en bewoning ervan, aan alle wettelijke normen en bepalingen voldoet. Om meerdere punten gaat het plan verder dan de wettelijke eisen en voegt het kwaliteiten toe aan het landschap, de natuur of het milieu. Het bestemmingsplan IJburg tweede fase voldoet dan ook op vrijwel alle punten aan het „Meest Milieuvriendelijke Alternatief” uit de milieueffectrapportage. De belangrijkste punten zijn allen gewaarborgd via bepalingen in de voorschriften of op de plankaart.

Tot slot gaat deze toelichting op het bestemmingsplan in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Daaruit blijkt dat alle noodzakelijke investeringen financieel verantwoord zijn.

Daarmee is het bestemmingsplan IJburg tweede fase in overeenstemming met de geldende wetgeving en het beleid - en met hetgeen een goede ruimtelijke ordening vereist.

1 Inleiding

Dit hoofdstuk is een korte introductie over de aanleiding voor het bestemmingsplan IJburg tweede fase. Het plangebied wordt in zijn omgeving aangeduid en de relatie gelegd met het eerdere bestemmingsplan voor de eerste fase van IJburg. Vervolgens worden de redenen genoemd waarom het bestemmingsplan voor de tweede fase na een eerdere poging nu opnieuw in procedure wordt gebracht. Tot slot van dit hoofdstuk geeft een leeswijzer aan hoe deze toelichting is opgebouwd.

1.1 Aanleiding voor het bestemmingsplan

Amsterdam werkt aan de ontwikkeling van de wijk IJburg. Op 4 september 1996 stelde de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten „Ontwerp voor IJburg” vast en gaf daarmee groen licht voor een woonwijk van circa 18.000 woningen op zeven nieuw op te spuiten eilanden in het IJmeer. Op diezelfde dag stelde de gemeenteraad het bestemmingsplan vast voor de eerste fase van IJburg. Inmiddels is dit bestemmingsplan partieel herzien. Met inachtneming van deze herziening maakt het bestemmingsplan maximaal 9.200 woningen mogelijk. Inmiddels zijn daar circa 3.000 woningen opgeleverd¹. De aanleg van de tweede fase van IJburg moet nog van start gaan. Daarvoor zijn in ieder geval een landmaakconcessie en een bestemmingsplan nodig.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan IJburg tweede fase ligt in het IJmeer ten oosten van de bestaande bebouwing van Amsterdam. De zuidoostelijke plangrens is tevens de gemeentegrens met Muiden, de zuidelijke plangrens is de grens van de gemeente Diemen en de noordelijke grens is tevens de grens van het stadsdeel Zeeburg. Aan de westkant sluit het plangebied aan op de eerste fase van IJburg.



Plangrens

1) Peildatum 1 januari 2008.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied valt voor het overgrote deel binnen het Algemeen Uitbreidingsplan, vastgesteld door de gemeenteraad in 1935, dat ter plaatse „bestaand water“ aangeeft. Met het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan IJburg tweede fase zal deze regeling komen te vervallen.

Voor een klein deel valt het plangebied binnen het bestemmingsplan Buitengebied Diemen dat op 26 augustus 1998 door de gemeenteraad van Diemen is vastgesteld. Bij besluit² van 14 december 1999 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland de gemeentegrens ter plaatse gewijzigd, zodat dit deel van het plangebied inmiddels tot het grondgebied van de gemeente Amsterdam behoort. Een deel van het plangebied is nooit bestemd geweest, omdat de gronden niet gemeentelijk waren toegedeeld. Daar is in 1995 verandering gekomen door een gemeentegrenswijziging die deze gronden tot Amsterdams grondgebied maakten. In het plangebied zijn ook twee kleine gebiedsdelen van het eerdere bestemmingsplan eerste fase IJburg opgenomen. Dat geldt ten eerste voor een deel van het water bij het Haveneiland West; ook in het nieuwe plan blijft dat water. Het tweede gebied is de zogenoemde „voorpost“ van het Centrum, dat nog in de eerste fase van IJburg lag en daar de bestemming „uit te werken stedelijk gebied“ had. Door voortschrijdende planvorming is het Centrumgebied van IJburg nu helemaal samengeballd tot het Centrumeiland (zie hoofdstuk 4). De bestemmingsplangrens wordt nu zo aangepast dat het hele Centrumgebied binnen de plangrenzen voor de tweede fase ligt.

1.4 Planproces

Zoals hierboven al opgemerkt zijn voor de aanleg van IJburg tweede fase tenminste een concessie landmaken en een bestemmingsplan nodig. Eerder al heeft de gemeente Amsterdam beiden in samenhang opgesteld en in procedure gebracht. De concessie landmaken werd op 13 september 2001 bij Koninklijk Besluit verleend en is per december 2003 onherroepelijk geworden.

De eerste versie van het „Bestemmingsplan IJburg, tweede fase“ werd op 27 mei 2003 door het College van Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Holland goedgekeurd. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) heeft echter het besluit van GS vernietigd en alsnog goedkeuring aan het gehele bestemmingsplan onthouden. In haar uitspraak heeft de ABRvS de volgende argumenten gehanteerd:

- De ligging van het plangebied ten opzichte van de Speciale Beschermingszone IJmeer kan niet op basis van de plankaart worden vastgesteld. Dit acht de Afdeling in strijd met het Besluit op de Ruimtelijke Ordening;
- In het bestemmingsplan is de vorm en ligging van de eilanden indicatief opgenomen. Omdat deze indicatieve weergave het ook mogelijk maakt dat er configuraties worden verwezenlijkt die wellicht wél negatieve effecten hebben voor de Speciale Beschermingszone, acht de Afdeling deze indicatieve weergave onvoldoende onderbouwd;
- De Afdeling is van oordeel dat de gemeente op voorhand (en niet op latere momenten) volledig inzicht had dienen te verschaffen in de gevolgen van het plan voor de waarden in de Speciale Beschermingszone.

Deze uitspraak heeft tot gevolg gehad dat er een nieuwe bestemmingsplanprocedure is gestart. De argumenten van de Afdeling waren voor de gemeente Amsterdam aanleiding om de milieuonderzoeken waar nodig te actualiseren of aan te vullen. Dit heeft ook geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Het voorliggende en aangepaste bestemmingsplan heeft betrekking op de tweede fase van IJburg, met circa 9.000 en maximaal 9.200 woningen, voorzieningen en bedrijven. Met de bouw van de tweede fase IJburg is de wijk voltooid.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER beschrijft de milieugevolgen van de aanleg van IJburg tweede fase en de Oostelijke Ontsluitingsweg op het grondgebied van Diemen. Daarnaast bevat het MER een passende beoordeling, zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet. In hoofdstuk 6 wordt hier uitgebreid op ingegaan; ook komen hier alle in het MER onderzochte milieuaspecten aan bod. Dit MER rapport biedt de benodigde informatie om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de bestemmingsplanprocedure.

2) Besluit nr. 199921948.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting op het bestemmingsplan tweede fase IJburg geeft de achtergronden en uitleg bij het plan dat op de plankaart en in voorschriften is vastgelegd. Om de toegankelijkheid van de toelichting te vergroten is helemaal voorin een samenvatting opgenomen. Daarnaast geven korte introducties bovenaan de hoofdstukken en conclusies aan het eind een beeld van de inhoud.

In *hoofdstuk 2* wordt besproken waarom de aanleg van IJburg tweede fase noodzakelijk is, in het licht van de lokale en regionale woningvraag, de ontwikkeling van de economie en het toenemend gebrek aan geschikte bouwlocaties.

In *hoofdstuk 3* wordt het beleidskader van het bestemmingsplan op hoofdlijnen geschetst, van het landelijke schaalniveau afdalend tot en met het gemeentelijk schaalniveau. De van toepassing zijnde sectorale wetgeving wordt in de latere hoofdstukken behandeld.

In *hoofdstuk 4* wordt de plangeschiedenis van IJburg eerste en tweede fase in de periode tussen 1965 en 2008 doorgelopen. Met aandacht voor de inpassing in het grotere gebied, de opeenvolgende ontwerpfilosofieën en planvarianten, met de argumentatie die uiteindelijk heeft geleid tot de nu voorliggende plankaart.

In *hoofdstuk 5* wordt in detail stilgestaan bij het kwantitatief bouwprogramma voor woon- en niet woonfuncties op de eilanden van de tweede fase. Met extra aandacht voor de ingebouwde flexibiliteit van het woonprogramma tussen de eilanden. Tot slot wordt verantwoording afgelegd over de te hanteren parkeernormen.

In *hoofdstuk 6* worden de thematische onderzoeksresultaten gepresenteerd op met name milieu- en natuurgerelateerde aspecten. Na een samenvatting van de belangrijkste uitkomsten van de milieueffectrapportage, worden achtereenvolgens diverse milieuwetten en onderzoeksthema's besproken. Vooral de relatie tussen de natuurbeschermingswetgeving en het bestemmingsplan wordt uitgebreid toegelicht.

In *hoofdstuk 7* worden een aantal onderdelen van de Voorschriften en de Plankaart van het bestemmingsplan nader toegelicht, met aandacht voor het verschil tussen eindbestemmingen en uit te werken bestemmingen.

In *hoofdstuk 8* wordt beknopt ingegaan op de vraag of het bestemmingsplan economisch en maatschappelijk uitvoerbaar is. Daarom bevat dit hoofdstuk ook een weergave van de ingekomen (en beantwoorde) adviezen en zienswijzen op het bestemmingsplan.

De toelichting bevat soms niet te vermijden technische begrippen, of afkortingen die niet voor elke lezer dagelijks jargon zijn. Daarom is een verklarende woordenlijst en een lijst met gebruikte afkortingen toegevoegd. Soms wordt in de tekst zelf ook met verklarende voetnoten gewerkt.

Onderdelen Bestemmingsplan IJburg tweede fase

De onderdelen van het bestemmingsplan zijn wettelijk voorgeschreven:

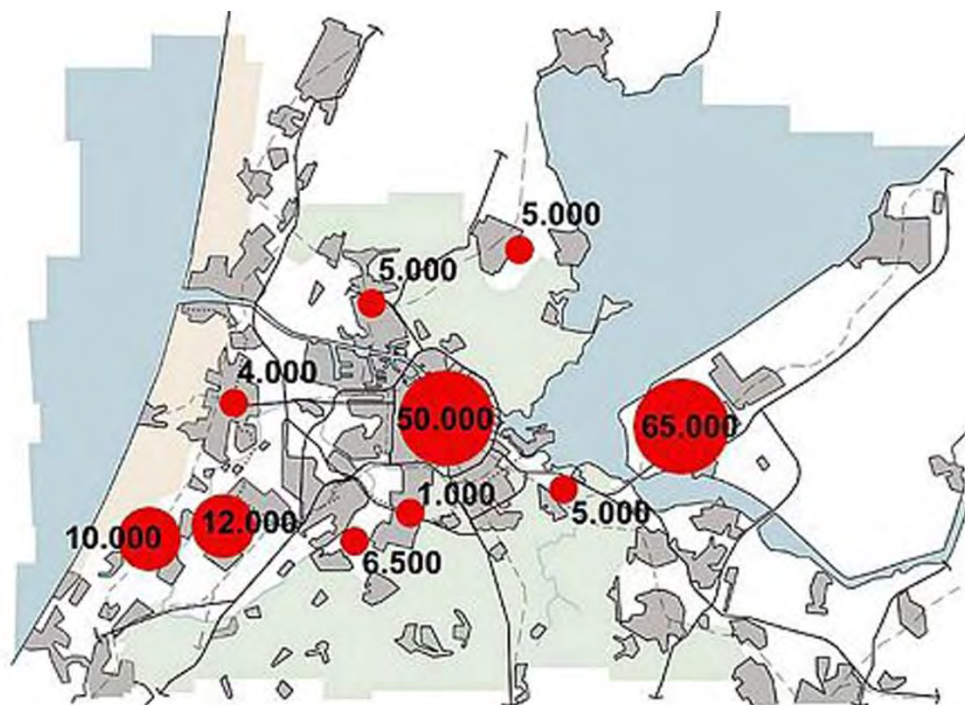
- **Plankaart:** kaart met de precieze locatie van de eilanden, grenzen en een aantal gegevens over de bebouwing, infrastructuur en nader uit te werken bestemmingen;
- **Regels:** document dat uitsluitend uit bepalingen (artikelen) bestaat. Deze bepalingen (en drie bijlagen) zijn verdeeld over vier hoofdstukken:
 - Hoofdstuk 1 Inleidende regels
 - Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
 - Hoofdstuk 3 Algemene regels
 - Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
 - Bijlagen: Dwarsprofielen en Staat van Inrichtingen
- **Toelichting:** een bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting. Dat dient ertoe om uitleg, achtergronden en argumenten te geven bij de voorschriften en plankaart.

2 Belang van IJburg tweede fase

Dit hoofdstuk gaat in op het 'waarom' van IJburg. Het antwoord daarop begint bij de ontwikkeling van de regionale economie en de daarmee samenhangende woningbehoefte, die door de gestegen welvaart vooral nijpend is geworden bij de middeninkomens. Meer bouwen voor die huishoudens blijkt noodzakelijk, want de Amsterdamse woningmarkt loopt vast. De druk binnen de stad wordt groot en leidt tot prijsstijgingen binnen de bestaande voorraad van koopwoningen, en tot lange wachttijden voor goedkope woningen. Het vinden van bouwlocaties is echter steeds moeilijker. Na een inventarisatie van plekken in en rond de stad, blijkt IJburg tweede fase de enige realistische keuze. Aan het eind van dit hoofdstuk worden de argumenten daarvoor op een rij gezet.

2.1 Woningbehoefte in regio groeit

De woningbehoefte in de regio Amsterdam is groot. De stadsregio³ behoort landelijk tot een van de weinige regio's waar het tot nu toe niet lukt om het woningtekort terug te dringen tot de norm van maximaal 1,5 procent, zelfs niet als het meest ambitieuze woningbouwdoel tussen 2005-2010 wordt gehaald⁴. Ook uit een gemeentelijk woningbehoefte onderzoek van 2004 bleek dat het woningtekort in Amsterdam en de omringende regio in acht jaar tijd nog nauwelijks was gedaald⁵.



woningbouwopgave Stadsregio Amsterdam

Om het tij te keren heeft het rijk met elke regio afspraken gemaakt over de woningproductie. De *Nota Ruimte* geeft bijvoorbeeld aan dat overheden in de Noordvleugel (het noordelijk gedeelte van de Randstad) zich tussen 2010 en 2030 moeten inspannen om 150 duizend woningen toe te voegen, waarvan 50 duizend in Amsterdam (inclusief IJburg eerste en tweede fase). De minister van VROM en de gemeente Amsterdam tekenden op 30 juni

3) Het gewest wordt sinds de wijziging van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) aangeduid als Stadsregio Amsterdam.

4) In de stadsregio Amsterdam 43.000 woningen en 6.500 woningen in de aangrenzende regio t.b.v. de stadsregio.

5) Woningbehoefteonderzoek ROA plus Almere 1994-2002 (ROA en Dienst Wonen Amsterdam, 2004).

1995 het *Vinex uitvoeringsconvenant*, waarmee Amsterdam zich verplichtte tot stadsuitbreiding in het zuidwestelijk deel van het IJmeer. Nu - ruim tien jaar later - is het realiseren van de tweede fase IJburg nog minstens zo urgent als toen het genoemde convenant werd getekend. Niet alleen vanwege de kwantitatieve toevoeging van woningen, maar ook vanwege de kwalitatieve aspecten van de woningbehoefte.

Die woningbehoefte heeft veel te maken met de regionale economische ontwikkeling. De Amsterdamse regio is in economische termen de succesvolste van Nederland en wordt wel gezien als een motor van de nationale economie. De aantrekkingskracht ligt in een mix van vestigingsfactoren: gevarieerde woon- en werkmilieus, voorzieningen, onderwijs, cultuur, luchthaven, zeehaven, historie en toerisme. Andere regio's kunnen die rol niet zomaar overnemen.⁶ Het Ruimtelijk Planbureau (RPB) constateert dat de uitkomsten van allerlei onderzoeken in dezelfde richting wijzen: „De centrale rol van Amsterdam is uniek in de Noordvleugel en voor heel Nederland. De uitkomsten van al deze onderzoeken wijzen in dezelfde richting. Of het nu gaat om nationale welvaart, banengroei, het belang van infrastructuurinvesteringen of de vraag naar nieuwe woningen, in al deze opzichten lijkt het stadsgewest Amsterdam het onbetwiste economische hart van Nederland. Daar zijn investeringen het hardst nodig en brengen ze ook het meeste op.”⁷ En: „Amsterdam neemt een bijzondere positie in binnen de Randstad. Het stadsgewest werkt, meer nog dan de andere grote steden, als een magneet. Vanuit alle delen van de Randstad worden de relaties gericht op Amsterdam steeds sterker. Misschien is deze regio zich, na ruim een eeuw, opnieuw aan het ontwikkelen tot de onbetwiste metropool van Nederland”⁸.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek stelde in 2004 een macro-economische analyse op voor Nederland op grond van vier groeiscenario's. Op basis daarvan maakte Amsterdam een vertaling van de CBS prognoses voor de eigen regio⁴. Met in het achterhoofd het gegeven dat de regionale economie van Amsterdam iets harder groeit dan landelijk, werd voor de Noordvleugel een jaarlijks gemiddelde groei van 1,2% in de periode 2005-2020 als een realistisch scenario gezien voor het ruimtelijk economisch beleid.

In dat scenario is rekening gehouden met een krimp van de beroepsbevolking als gevolg van de vergrijzing. De laatste bevolkingsprognoses voor Amsterdam laten een bevolkingsgroei zien tot 790.000 in 2020. De demografische druk blijft in de jaren daar naartoe ongeveer gelijk, vanaf 2011 vlakt de veroudering af. Na 2020 wordt er zelfs weer een verjonging van de stad verwacht. Voor deze mensen is passende huisvesting noodzakelijk; er moeten geschikte woningen worden toegevoegd op plekken waar men wil wonen, anders neemt het woon-werkverkeer over langere afstanden sterk toe. In het economisch scenario voor de Noordvleugel leidt die verwachte instroom tot een noodzakelijke netto toevoeging met jaarlijks 11.500 woningen in de Noordvleugel tot 2020, waarvan jaarlijks 3.000 woningen in Amsterdam.

2.2 Tekort woningen middeninkomens

De economische bloei van de regio Amsterdam is terug te zien in de welstand van de bevolking. Het aantal huishoudens met een laag inkomen daalt sneller dan verwacht. De lagere inkomensgroepen zijn altijd de belangrijkste doelgroep geweest voor het woningmarktbeleid. Naar verwachting zou haar aandeel zakken tot 35% van de bevolking rond het jaar 2010, maar dat percentage werd al in 2003 bereikt⁹. Verwacht wordt dat de daling zich in 2020 voorzichtig heeft doorgezet tot 27%. Het percentage middeninkomens blijft volgens de prognoses redelijk stabiel rond de 50%¹⁰. Voor de korte termijn wordt stabilisatie verwacht om daarna weer af te nemen. Inmiddels behoort bijna de helft van de bewoners tot de middeninkomens.

De opbouw van de Amsterdamse woningmarkt naar prijssegmenten loopt, mede door de welvaartstoename, steeds minder in de pas met de daadwerkelijke inkomens onder de bevolking. De categorie lage inkomens werd kleiner en de categorie hoge inkomens groter. Dat heeft ondermeer te gevolg dat steeds meer mensen in een goedkoop huis wonen dat niet bedoeld is voor hun inkomen. Het aantal woningen in de zogeheten *kernvoorraad*¹¹ is inmiddels zo veel groter dan de omvang van de doelgroep dat 75.000 woningen zouden kunnen worden overgeheveld naar een ander woningmarktsegment. Als tegenhanger van die trend is er een groeiend tekort aan woningen in de midden- en hogere prijsklassen (zie tabel 1).

6) Bron: De toekomst van de familie Grootmokum - voorsorteren op een nieuwe collegeperiode. Macro-economische en demografische verkenningen t.b.v. het Programma Ruimtelijke Investerings 2006 (Projectgroep PRI, Amsterdam, 2005).

7) Bron: Ruimte in Debat nr. 6 (RPB 2006).

8) Bron: Vele steden maken nog geen stad (RPB 2006).

9) Bron: Woonvisie Amsterdam- woonbeleid gemeente Amsterdam tot 2015 (Amsterdam, 2005).

10) Bron: Wonen in de Metropool. Woonvisie Amsterdam tot 2020 (Dienst Wonen Amsterdam 2007).

11) Met een huurprijs tot € 398,- (prijspeil 2007) t.b.v. inkomensgroepen die in aanmerking komen voor huursubsidie.

Tabel 1. Typering van de woningvoorraad versus inkomensgroepen

Percentage van woningvoorraad	Inkomensgroepen
57% goedkope voorraad	35% lage inkomens
15% betaalbare voorraad	24% lage middeninkomens
16% middensegment	24% hoge middeninkomens
12% duur segment	17% hoge inkomens

bron: Woonvisie Wonen in de Metropool. Woonvisie Amsterdam tot 2020 (Dienst Wonen 2007)

Een deel van de huishoudens woont gezien hun inkomen dus „te goedkoop“ - op zich geen probleem als men naar tevredenheid woont en als er volop ruimte zou zijn op de woningmarkt. Maar dat is allebei niet het geval. Een groot deel van de groep midden- en hoge inkomens zoekt naar een betere en/of grotere woning in Amsterdam. Dat is geen sinecure in een stad met een gemiddelde woninggrootte van 74 m². Het gevolg is al jaren een sterk stijgende vraag naar woningen in het middensegment. En ondanks het feit dat woningbouw in het middensegment al jaren wordt opgeschroefd blijft er een tekort. Zolang deze woningen er niet zijn, blijven veel Amsterdamse huishoudens wonen in een te kleine woning.

Van volop ruimte op de woningmarkt is al helemaal geen sprake. Basisvoorwaarde van een goed functionerende woningmarkt is dynamiek. Op dit moment is die dynamiek onvoldoende doordat er onvoldoende woningen zijn in de hogere segmenten om naar door te schuiven. Daardoor raakt de Amsterdamse woningmarkt verstopt en zit vooral de sociale huurmarkt op slot. De slaagkansen op de Amsterdamse woningmarkt zijn sinds 1999 voor de meeste typen huishoudens verslechterd. De grootste gevolgen daarvan ondervinden woningzoekenden aan de onderkant van de woningmarkt, waaronder nieuwkomers, studenten en starters. Huishoudens met kinderen hebben de slechtste kansen.

Een aantal middeninkomens heeft na lang zoeken in Amsterdam in de afgelopen jaren de wijk genomen (en doet dat nog steeds) naar gemeenten in de regio. Op het eerste gezicht lijkt dat een gunstige ontwikkeling die aangemoedigd zou kunnen worden, want daarmee ontstaat er iets van ruimte in de verstopte woningmarkt. Maar om verschillende redenen is dat geen wenselijke ontwikkeling. Ten eerste kan de regio die opvang van middeninkomens uit Amsterdam kwantitatief bekeken zeker niet aan (zie paragraaf 2.6). Het vertrek van middeninkomens uit Amsterdam gaat vaak in tegen de eigenlijke wens van deze mensen. Grote groepen Amsterdammers willen in de stad blijven wonen: dichtbij de voorzieningen, bij de stedelijke werkgelegenheid, niet ver van knooppunten van openbaar vervoer, in hun eigen stad. Zo bleek de eind vorige eeuw gebouwde wijk Nieuw Sloten in Amsterdam West vooral bewoners uit de omliggende wijken te trekken. Diezelfde verhuisstroom vanuit omliggende wijken is tot dusver ook waar te nemen bij de bewoners van IJburg eerste fase. Met andere woorden; mensen raken geworteld in hun deel van de stad. De *Woonvisie Amsterdam* vindt het daarom belangrijk dat lage- en middeninkomens een wooncarrière in hun buurt kunnen doorlopen. Daarnaast is het voor een gezond functioneren van de stad heel belangrijk dat er ook middeninkomens kunnen wonen. Zij hebben een sleutelrol in het laten draaien van verenigingen, besturen, een deel van het winkel- en voorzieningenaanbod en in het voorkomen van een tweedeling tussen arm en rijk. Bovendien behoren de middeninkomensgroepen meestal tot de actieve beroepsbevolking en leidt een verhuizing van middeninkomens naar de regio daarom tot een toename van het woon-werkverkeer.

2.3 Meer bouwen noodzaak

De conclusie is dus onontkoombaar dat het bouwen van meer woningen, met name in het middensegment, noodzakelijk is om de woningmarkt weer in beweging te krijgen, mensen goed te kunnen huisvesten en middeninkomens voor de stad te behouden.

De gemeente Amsterdam kiest ervoor zodanig te bouwen dat een gevarieerd woningaanbod ontstaat met voldoende slaagkansen voor alle woningzoekenden. Toevoegingen aan bijvoorbeeld alléén de onderkant van de woningmarkt verbetert alleen de kansen voor huishoudens in de onderkant van de woningmarkt. Toevoegingen in de hogere segmenten leiden daarentegen tot gunstige verhuisketens; met één woning worden de huisvestingsproblemen van meerdere huishoudens opgelost.

In tabel 2 is zichtbaar dat de Amsterdamse woningvoorraad met de plannen die de stad nu heeft beter in evenwicht is en meer aansluit bij de inkomensverdeling. Ten opzichte van tabel 1 is duidelijk dat daarvoor het

aandeel middensegment en duurdere woningen in de komende jaren moet toenemen. De woningvoorraad wordt daarmee kwalitatief beter en er ontstaat in alle segmenten meer lucht op de Amsterdamse woningmarkt.

Tabel 2. Differentiatie woningvoorraad en inkomens in 2020

Segmenten	Voorraad in 2020		Verwachte verdeling inkomensgroepen in 2020
	Aantal	Percentage	
Goedkope voorraad	138.600	33%	28%
Betaalbare voorraad	88.100	21%	21%
Middensegment	86.500	21%	27%
Duur	108.100	26%	25%
Woningvoorraad	421.300	100%	100%

bron: Woonvisie Wonen in de Metropool (Dienst Wonen 2007)

Het bouwen van middensegment woningen zegt niet alleen iets over de grootte en kwaliteit van een woning, maar ook iets over het „woonmilieu“. Aan een middensegmentwoning is meer of minder behoefte bij de doelgroep als hij aangeboden wordt als een eengezinswoning met tuintje in een lage bebouwingsdichtheid, of als appartement in een dicht bebouwde wijk zonder voorzieningen, of een woning in een levendig centrummilieu. Keuzen in de te bouwen woonmilieus zijn dus evenzeer belangrijk. Amsterdam hanteert op dit punt het principe van *complementariteit* tussen stad en regio: voor sommige woonmilieus is alleen voldoende ruimte in de omringende regio. Omwille van het functioneren van de stad als geheel is het bijvoorbeeld niet wenselijk om de schaarse ruimte in en om de stad te vullen met laagbouw in lage dichtheden, zelfs niet als een deel van haar bevolking wel graag zo zou willen wonen. Maar Amsterdam wil ook een stad blijven waar (stedelijk georiënteerde) gezinnen met kinderen goed kunnen wonen. „Kinderen zijn het kapitaal van de stad“, stelt de Woonvisie. Dat betekent dat Amsterdam niet alleen woonmilieus wil bieden voor één- en tweepersoonshuishoudens.

Amsterdam moet dus een balans vinden tussen de persoonlijke voorkeur van een deel van haar bevolking enerzijds en het optimaal benutten van de schaarse ruimte anderzijds. Amsterdam heeft in de loop van de jaren een modus gevonden voor de woonwensen van een deel van de middengroepen en de wens om de ruimte zo goed mogelijk te gebruiken. Amsterdam kiest voor stedelijke, gemengde woonmilieus met (middel-)hoge dichtheden, maar ook een hoger percentage eengezinswoningen, die in de praktijk goed blijkt aan te sluiten bij de wensen van veel huishoudens met middeninkomens.

Afgelopen jaren bleek dat dergelijke woonmilieus een goede keuze waren. Voorbeeld daarvan is het Oostelijk Havengebied, in de jaren '80 en '90 gebouwd op een voormalig havengebied aan de oostelijke rand van het stadscentrum. Met een dichtheid van 100 woningen per hectare is het gebied ook onder de middeninkomens een geliefde plek geworden. Ook IJburg eerste fase wordt gebouwd in een compacte dichtheid, tweemaal de dichtheid van een gemiddelde Vinex-locatie, met een mix van appartementen en 40% eengezinswoningen. De wijk is gewild onder alle inkomensgroepen, waardoor het bouwtempo is opgelopen naar gemiddeld 1.000 woningen per jaar met af en toe een uitschieter naar boven. De waardering voor woningen en woonomgeving is hoog; de eigen woning krijgt een gemiddeld rapportcijfer van 8,2, de woonomgeving van 7,7.¹²

2.4 Op zoek naar potentiële bouwlocaties

Hiervoor hebben we moeten vaststellen dat een verhoogde inspanning om nieuwbouw te realiseren, vooral voor middeninkomens, noodzakelijk is. De volgende vraag die zich dan aandient is waar die bouwlocaties moeten worden gevonden. Het beleid van Amsterdam is er al jaren op gericht om te zoeken naar woningbouwlocaties binnen het stedelijk gebied. Dáár willen veel mensen wonen. Door binnen de stad te bouwen worden de groene ruimten rondom Amsterdam, een unieke en zeer gewaardeerde kwaliteit van de stad, zoveel mogelijk gespaard. Daarnaast is het terugdringen van het woon-werkverkeer („pendel“) een belangrijke reden voor het bouwen dichtbij de stad (op die locaties kan dan ook met een lage parkeernorm worden volstaan). Korte openbaar vervoerlijnen naar de stadscentra hebben daarom een rol gespeeld bij de keuze van woningbouwlocaties in het Vinex convenant.

12) Monitor IJburg 2006-O&S (Amsterdam, 2006).

Voor de regio Amsterdam zijn in de eerdergenoemde macro-economische verkenningen de effecten van economische groeiscenario's op de inkomende pendel berekend. Daaruit bleek alleen in het somberste economisch scenario de pendel te dalen. Bij alle andere scenario's is sprake van een behoorlijke toename van het woon-werkverkeer, met name op schaal van de Noordvleugel. Die pendel moet geacommodeerd worden met de aanleg van kostbare weg- en railverbindingen. Het is daarom belangrijk om woningbouwlocaties zo dicht mogelijk tegen de stad aan te bouwen, of locaties zeer goed aan te takken op bestaand openbaar vervoer.

2.5 Stedelijke locaties

Zoals opgemerkt heeft het benutten van vrije bouwlocaties in de bestaande stad de absolute voorkeur. Maar de tijd dat Amsterdam over grote locaties kon beschikken voor de bouw van omvangrijke woningaantallen is allang voorbij. De belangrijkste zoeklocaties binnen de bestaande stad zijn de naoorlogse woongebieden in Amsterdam West, Noord en Zuidoost en daarnaast de zones langs de A10, A2, A4 en langs het IJ. De gemeente doet al het mogelijke om in deze gebieden aanzienlijke aantallen woningen te bouwen. Amsterdam spant zich in om binnen het stedelijk gebied nog meer woningen te bouwen dan de 50.000 in de afspraak in de Nota Ruimte. Binnen de stad gaat het vaak om kostbaar te ontwikkelen locaties. De plekken in de stad waar verdicht kan worden zijn niet onbeperkt. Daarom wil Amsterdam deze locaties, waar stedelijke georiënteerde bewoners graag willen wonen, goed benutten door in zo hoog mogelijke dichtheden gebouwd. Een groot deel van de binnenstedelijke locaties biedt daarom niet waarnaar ook veel vraag is; een eengezinswoning. Afgezien van dit kwalitatief probleem ondervinden binnenstedelijke locaties tal van complicaties die de woningbouw hinderen of blokkeren, waaronder:

- Complicaties bij de onteigeningsprocedures;
- Nieuwe aangescherpte milieuwetgeving tijdens het ontwikkeltraject;
- Terugschroeven van rijksbijdragen;
- Kostbare saneringsoperaties van bestaande milieuhinder of verontreiniging;
- Het uitplaatsen van hinderlijke bedrijven.

Als gevolg daarvan sneuvelt of vertraagt een deel van de locaties. Daardoor is het moeilijk om betrouwbare ramingen te geven van het aanbod aan binnenstedelijke bouwlocaties. Voor de periode 2010-2020 geeft tabel 3 een overzicht van het geraamde aanbod. De aantallen zijn exclusief doorschuifprojecten uit de jaren 2004-2009.

Tabel 3. Geraamd aanbod aan binnenstedelijke bouwlocaties tussen 2010-2020

Woonmilieu	Aantal woningen
Centrumstedelijk-plus (bijv. de Zuidas)	9.500
Centrumstedelijk (bijv. het Shell terrein)	7.900
Stedelijk vooroorlogs (alles binnen de ring A10)	200
Stedelijk naoorlogs gestapeld en grondgebonden (Zeeburgereiland, IJburg, Parkstad)	21.600 (met 9.200 in IJburg tweede fase)
Groenstedelijk (bijv. Geuzenveld)	0
Kleine stedelijke invulprojecten	2.500
Totaal	41.700

Deze raming gaat nog uit van complexe en kostbare ingrepen, zoals inbreiding in de naoorlogse wijken, uitplaatsen van hinderlijke bedrijven, het transformeren van oude bedrijfsterreinen, het opheffen van volkstuinten of sportvelden en ondertunneling of overbouw van infrastructuur. Daarom wordt verwacht dat een deel van de aantallen in tabel 3 zal uitvallen of doorschuiven.

Deze getallen laten zien dat de tweede fase van IJburg een substantieel en onmisbaar deel van het stedelijke woningbouwprogramma uitmaakt. Daar komt bij dat op IJburg een relatief groot deel van de woningen in de vorm van laagbouw wordt gerealiseerd. In de eerste fase IJburg is ca 40% van de woningen een laagbouwwoning. De tweede fase IJburg zal ongeveer dezelfde dichtheid, dus waarschijnlijk een vergelijkbaar percentage laagbouw krijgen. In een stad met 12% laagbouwwoningen is dat een flinke aanvulling.

En in tegenstelling tot veel andere, binnenstedelijke, locaties, is IJburg tweede fase goed uitvoerbaar.

2.6 Regionale locaties

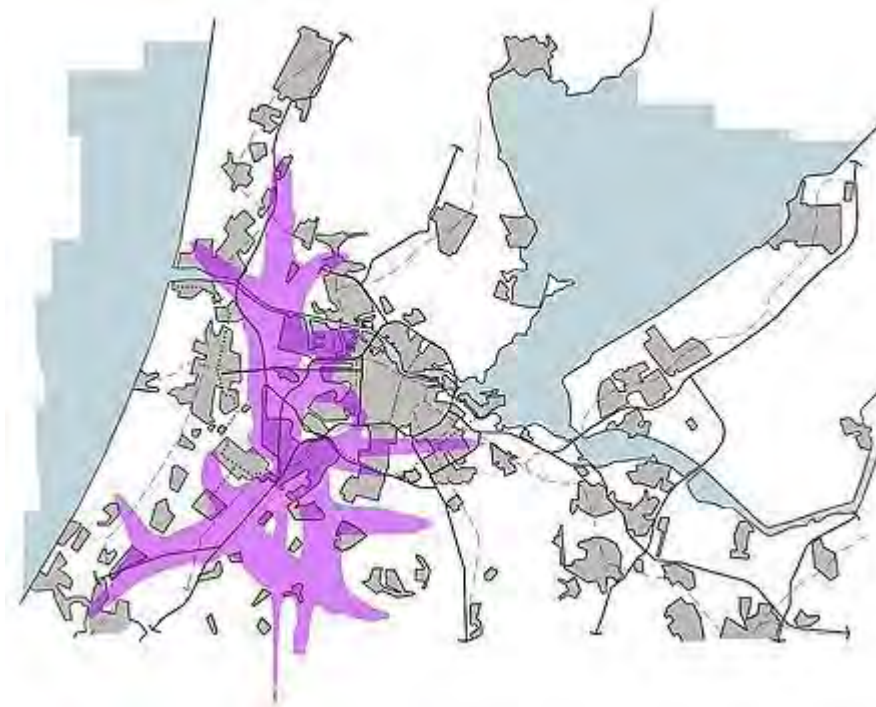
In het voorgaande is uiteengezet waarom het rijk, de provincie en de gemeente Amsterdam een groot deel van haar woningvraag bij voorkeur binnen de stad oplost. Hoewel het om eerdergenoemde redenen geen gelukkige keuze zou zijn om de binnenstedelijke woningbehoefte op te lossen door deze woningzoekenden buiten de stad ergens in de regio te huisvesten, is wel herhaaldelijk onderzocht of de regio zulke mogelijkheden biedt. In de Noordvleugel van de Randstad moeten tussen 2010 en 2030 minimaal 150.000 woningen worden gebouwd¹³ (waarvan 50.000 in Amsterdam). De regio staat met die forse eigen woningbouwopgave daarom niet te springen om de „overloop” uit Amsterdam op te vangen.

Bij inventarisaties blijkt dat alternatieve locaties voor IJburg, dus op op kleine afstand van Amsterdam, nauwelijks beschikbaar zijn. We behandelen hieronder kort de theoretische alternatieven:

Westen

Meer dan ooit worden de bouw mogelijkheden aan de westzijde van de stad afgesneden door Schiphol en het Westpoort gebied (de Amsterdamse haven). In de *Nota Ruimte* is vastgelegd dat Schiphol zich zeker tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Het rijk vindt het onwenselijk dat onder intensieve vliegroutes nieuwe woningen worden toegevoegd. De ligging van de 20 Ke contour¹⁴ van Schiphol en de industriezone van Westpoort sluiten substantiële woningbouw aan de hele zuidwest zijde van Amsterdam uit.

Het rijk wil wel wat ruimte geven voor woningbouw in de verder van Schiphol weggelegen gebieden, zoals Hoofddorp west, de Haarlemmermeer en de Bollenstreek.



Geluidscontour Schiphol

Oosten

Traditioneel wordt er vaak naar Almere gekeken als alternatief voor bouwlocaties in Amsterdam, hoewel dat tot steeds grotere problemen met forensenverkeer begint te leiden. Die overloopfunctie heeft Almere nog steeds, maar kan dat in steeds minder mate blijven waarmaken. Almere heeft zelf een taakstelling van 60.000 woningen. Daarbinnen moet ook een deel van de taakstelling van de hele Noordvleugel worden waargemaakt en een stuk overloop uit Utrecht worden opgevangen. Van die taakstelling zijn ongeveer 35.000 woningen gepland in het westelijk gesitueerde Almere Pampus, dat in enkele modellen deels in het IJmeer is geprojecteerd. Deze plannen zijn niet zeker omdat enkele belangrijke investeringsbesluiten en planologische voorwaarden op dit moment ontbreken. Als die rondkomen wordt de start van de realisering rond 2020 verwacht.

¹³) Kabinetsbesluit van augustus 2006.

¹⁴) Ke staat voor „Kosten eenheden”, een geluidsmaat die ooit door professor Kosten werd ontwikkeld.

Het bovenstaande overziend kunnen de plannen voor Almere niet worden beschouwd als alternatief voor IJburg tweede fase. Los van de planologische onzekerheden zijn de plannen van de twee steden aanvullend op elkaar en kunnen elkaar niet vervangen.

Noorden en Zuiden

De gebieden ten zuiden en noorden van Amsterdam hebben de status van Nationaal Landschap¹⁵. Nationale Landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Nationale Landschappen laten wel enige ruimtelijke ontwikkeling toe mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. De eigen bevolkingsgroei mag wel worden geacommodeerd, maar grootschalige verstedelijking is niet toegestaan. Uitzonderingen kunnen uitsluitend worden gemaakt voor ingrepen die vanwege een groot nationaal belang onvermijdelijk zijn en in deze gevallen dient de schade te worden gecompenseerd.

Voor woningbouw in de nationale landschappen ontbreekt elk planologisch kader in de Nota Ruimte of in het Provinciaal Streekplan. Maar ook mét een planologisch kader zouden deze gebieden geen alternatief kunnen zijn voor IJburg tweede fase, om de volgende cruciale redenen:

- Rond IJburg tweede fase blijkt het mogelijk om zodanige natuurprojecten te realiseren dat per saldo meer natuurwaarde aan het IJmeer wordt toegevoegd dan er verdwijnt. De gebieden ten Noorden van Amsterdam (Waterland) en ten Zuiden (Amstelscheg) echter kennen complexe ecologische waarden. Het succesvol compenseren van natuurwaarden en mitigeren van aangetaste natuur voor stedelijke ontwikkeling in deze gebieden is zeer onzeker;
- De financiering van IJburg tweede fase is rond. De meeste grote (infrastructurele) voorzieningen zijn al gerealiseerd of via subsidies gedekt. Bij ontwikkeling van de Amstelscheg of Waterland zou financiering moeten worden gezocht voor dergelijke voorzieningen. Daarvoor is in geen enkele overheidsbegroting ruimte gemaakt en dat zal waarschijnlijk ook niet snel gebeuren.

De bovenstaande zoektocht laat een paar belangrijke feiten zien. Het eerste is dat alle woningbouwplannen in Amsterdam en de omringende regio aanvullend zijn op elkaar; zij zijn allemaal nodig om de taakstelling te halen en kunnen elkaar niet vervangen. Ook IJburg tweede fase vervult met maximaal 9.200 woningen (tussen 2010-2020) een belangrijk aandeel in de noodzakelijke productie.

Daarnaast zou het zoeken naar nieuwe alternatieve locaties met een omvang van IJburg tweede fase, de woningbouw met zeker 15 tot 20 jaar vertragen. Dat heeft te maken met de lange voorbereidingstijd die noodzakelijk blijkt te zijn voor het opstellen van de planologische kaders, het doen van elementaire haalbaarheidsstudies, onderhandelingen over infrastructuur en vaak langdurige onteigeningsprocessen. Ook de planvoorbereiding van IJburg eerste fase heeft 17 jaar geduurd voordat in 2000 de eerste paal werd geslagen. Nieuwe locaties op kleine afstand van Amsterdam zijn met andere woorden nauwelijks beschikbaar en nemen bovendien decennia om te kunnen worden bebouwd. Bovendien zijn zij voor grote groepen Amsterdamse potentiële doorschuivers geen optie. Zij willen in de stad blijven en blijven desnoods in een (voor hun leefsituatie en inkomen te kleine en te goedkope) woning wonen. Het is irreëel te veronderstellen dat op korte termijn binnen of bij Amsterdam locaties gevonden kunnen worden die een haalbaar alternatief zijn voor IJburg tweede fase.

2.7 Conclusie

De tweede fase van IJburg is noodzakelijk vanwege de aanhoudende woningbehoefte in de stad en de regio. Met name een kwalitatieve verbetering binnen de Amsterdamse woningvoorraad is urgent omdat er veel te weinig woningen voor middeninkomens op de markt te vinden zijn. Dat is één van de redenen waarom de Amsterdamse woningmarkt is verstopt. Nieuwbouw die verhuisketens op gang brengt is het beste middel om deze markt weer vlot te trekken. De eerste fase van IJburg bewijst dit doorstromingseffect ook uit te lokken.

Amsterdam ligt temidden van gebieden waar woningbouw om verschillende redenen nauwelijks mogelijk is. De tweede fase IJburg is de enige locatie waar op korte termijn en dichtbij de stad met enige zekerheid een aanzienlijk aantal woningen gebouwd kan worden, in een woonmilieu waarnaar grote vraag is en dat het doorstromingseffect kan opleveren dat voor de Amsterdamse woningmarkt nodig is. Daarnaast is van belang dat IJburg tweede fase wordt gesteund door het rijk en de provincie waarop in het volgende hoofdstuk nader wordt

¹⁵) Nationaal Landschap Noord Hollands Midden en Nationaal Landschap Het Groene Hart.

ingegaan. Aan het slot van dit hoofdstuk over de noodzaak van IJburg, recapituleren we de zes belangrijkste argumenten voor de aanleg van IJburg tweede fase:

1. Er zijn geen afdoende alternatieve locaties

In dit hoofdstuk is uiteengezet en onderbouwd dat er geen redelijke bouwlocaties voorhanden zijn als alternatief voor IJburg tweede fase. De mogelijkheden zijn zelfs afgenomen t.o.v. 1996 toen de Amsterdamse gemeenteraad - na een afweging van verschillende locaties - het aanlegbesluit voor IJburg nam. Op grond van dezelfde overwegingen concludeerde de ABRvS¹⁶ in 2000 dat „voldoende aannemelijk is gemaakt dat, gezien tegen de noodzaak om op korte termijn tot woningbouw te geraken, geen vergelijkbare locaties beschikbaar zijn”. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage¹⁷ bevestigde in 2005 het gebrek aan alternatieve woningbouwlocaties. De Commissie was van opvatting dat zowel de behoefte aan woningen als de keuze van de locatie afdoende waren onderbouwd, onder meer in woningbehoefte onderzoeken en het Amsterdamse structuurplan van 2002.

2. De locatie is goed te ontwikkelen met veel kwaliteit

IJburg tweede fase is een betrouwbare bouwlocatie, omdat er geen vertraging te duchten is door grondspeculatie, onteigening of bodemsanering. Als het bestemmingsplan wordt goedgekeurd zijn er geen belemmeringen om binnen tien jaar voor 9.200 huishoudens een nieuwe woning te bouwen. Daarmee is IJburg uniek binnen de Amsterdamse woningbouwlocaties. Eenmaal gerealiseerd draagt IJburg, mede door de zeer goede OV verbindingen, bij tot het inperken van het autoverkeer ten opzichte van andere locaties in de stad die minder goed ontsloten zijn. De locatie biedt bijzondere kwaliteiten om goed te kunnen wonen, werken en recreëren. Met name de directe ervaring van water, natuur, lucht en licht zijn kenmerkend.

3. IJburg tweede fase sluit aan op de grootste woningbehoefte

De gemiddelde woningdichtheid van IJburg is met 70 woningen per hectare ongeveer het dubbele van een normale Vinex locatie. In de tweede fase van IJburg is de gemiddelde dichtheid iets lager en varieert tussen de 45 en 130 woningen per hectare. Zo compact bouwen in de marktsector kan op deze afstand van het stadscentrum alleen wegens de bijzondere ligging van de eilanden temidden van veel water. Hoewel zeer compact gebouwd, wordt ook voldoende rekening gehouden met bijvoorbeeld sportvoorzieningen en parken. De tweede fase van IJburg bestaat ongeveer voor 40-60% uit laagbouw – een woonmilieu waar veel vraag naar is. In een stad waar maar 12% van de woningvoorraad bestaat uit laagbouwwoningen. De gemiddelde woninggrootte op IJburg is circa 90 m² en dat is aanzienlijk groter dan de gemiddelde 74 m² in de bestaande voorraad. Door de variatie aan woningtypes en prijsklassen levert IJburg een belangrijke bijdrage aan de doorstroming op de woningmarkt: ruim 80 procent van de huidige IJburg bewoners komt uit Amsterdam. Een flink deel daarvan liet een (sloop-) woning achter in de stedelijke vernieuwingsbuurten, waardoor vernieuwingsoperaties op gang kunnen komen.

4. IJburg tweede fase is noodzakelijk om planuitval elders op te vangen

In de periode waarin de tweede fase van IJburg gebouwd kan worden (2010-2020) vormt deze locatie 20% van het totale planaanbod. In nog sterkere mate geldt dat voor de grote stedelijke behoefte aan (eengezins)woningen voor middeninkomens. Mocht de tweede fase „wegvallen” dan is dat een geweldige aderlating, waardoor de kwantitatieve en kwalitatieve woningbouwtaakstellingen voor Amsterdam onhaalbaar worden.

5. IJburg blijkt door de bewoners hoog te worden gewaardeerd

Uit onderzoek (O&S, 2006) is gebleken dat bewoners van IJburg eerste fase tevreden zijn met hun nieuwe woonbuurt. Voor 65% van de bewoners was IJburg hun favoriete keuze bij het zoeken naar een nieuw huis. De nieuwe woning wordt gewaardeerd met een rapportcijfer van 8,2 en zij geven een 7,7 voor de woonomgeving. Drie procent van de bewoners geeft IJburg een onvoldoende.

¹⁶) Uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan IJburg eerste fase, 11 januari 2000.

¹⁷) Advies van de Commissie over de richtlijnen voor de Milieueffectrapportage IJburg tweede fase, 9 september 2005.

6. De schade is groot en blijvend als IJburg tweede fase niet wordt gerealiseerd

Zou de tweede fase IJburg niet doorgaan, dan zou dat een aantal vérstrekkende maatschappelijke gevolgen hebben. Bij het voorzieningenprogramma voor IJburg is uitgegaan van 45.000 inwoners. De meeste wijkgerichte voorzieningen worden op het Centumeiland gebouwd. Het wegvallen van de tweede fase zou een aanzienlijke vershraling van het voorzieningenpakket betekenen. Ook zal het leiden tot een forse onderbenutting van de ontsluitingswegen naar IJburg en het openbaar vervoer. Het eventueel wegvallen van de tweede fase heeft dus blijvende (financiële) schade tot gevolg op het gebied van voorzieningen en openbaar vervoer.

3 Beleidskader

Dit hoofdstuk inventariseert de belangrijkste beleidsmatige randvoorwaarden voor IJburg tweede fase op ruimtelijk gebied. Per overheidsniveau worden relevante nota's, richtlijnen en andere kaders op ruimtelijk gebied beschreven. Daaruit blijkt dat de gemeentelijke plannen van IJburg eerste en tweede fase beantwoorden aan het ruimtelijk beleid van de diverse overheden. De relatie tussen het bestemmingsplan en de sectorale wetten wordt per thema behandeld in de latere hoofdstukken.

3.1 Rijk

De ruimtelijke basis voor de ontwikkeling van IJburg en andere „Vinex locaties“ werd gelegd in de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra* uit 1993. In deze nota wordt bepleit om nieuwbouw te concentreren in en rond de steden of binnen stadsgewesten. Om voldoende afwisseling te garanderen tussen stedelijke en landelijke gebieden zijn buiten de stadsgewesten open ruimten aangewezen waar een restrictief beleid geldt.

Vanaf februari 2006 trad de *Nota Ruimte* in werking. Voor woningbouw gaat de nota uit van het Primos Midden Scenario. In dat scenario worden in de periode 2010-2030 in de Randstad 360.000 nieuwe woningen gebouwd, waarvan 150.000 woningen in de Noordvleugel van de Randstad. Daarvan moet Amsterdam in die periode op zijn beurt 50.000 woningen voor zijn rekening nemen. Voorts onderschrijft de nota het streven om 40% van die taakstelling te realiseren in bestaand bebouwd gebied.

De Nota Ruimte zet in op meer samenhang tussen alle ruimtelijke en sectorale beleidsterreinen, vooral door het combineren van landelijke generieke doelen met maatwerk op regionaal en lokaal niveau. Ondermeer om die reden werden in de Nota Ruimte meerdere, voorheen zelfstandige nota's opgenomen waaronder het Structuurschema Groene Ruimte en de Vierde Nota Waterhuishouding. Inhoudelijk zal hoofdstuk 6 daar verder op ingaan. Voor het verkeer- en vervoersbeleid verwijst de Nota Ruimte naar de Nota Mobiliteit, welke ook in hoofdstuk 6 nader wordt besproken.

3.2 Provinciaal

Naast het *Streekplan Noord-Holland Zuid* (vastgesteld door Provinciale Staten van Noord-Holland op 17 februari 2003) heeft de provincie haar ruimtelijk beleid verwoord in de *Leidraad Provinciaal Ruimtelijk Beleid*. De Leidraad is door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 26 november 2002. Daarna is deze enige malen herzien. Aan de hand van dit ruimtelijk beleid beoordeelt de provincie plannen, zoals bestemmingsplannen en aanvragen voor een verklaring van geen bezwaar. Op 19 november 2007 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de partiële herziening van het Streekplan Noord-Holland Zuid vastgesteld.

Het Amsterdamse *Structuurplan- kiezen voor stedelijkheid* is door Gedeputeerde Staten vastgesteld als een uitwerkingsplan van het bovengenoemde streekplan, voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam, en ook Provinciale Staten van Noord-Holland hebben daarmee ingestemd.

3.3 Gemeentelijk

In het vigerende Structuurplan „*Kiezen voor stedelijkheid*“ (vastgesteld op 26 februari 2002) zijn de uitgangspunten voor IJburg uit de vorige twee structuurplannen (*Structuurplan Amsterdam 1991 en Structuurplan 1996 - Amsterdam Open Stad*) overgenomen en geactualiseerd. De hoofdpunten daaruit:

- De bouw van 18.000 woningen;
- Realiseren van 12.000 arbeidsplaatsen (in plaats van de 7.000 uit het voorgaande structuurplan);
- Benadrukken van de betekenis van water in het ontwerp;
- Opnemen van een reservering voor de IJmeerlijn (toekomstige treinverbinding met Almere) in de plannen;
- Het IJburg strand, jachthavens en de natuur van de „Diemer Vijfhoek“ als zogeheten troefkaarten;
- Doortrekken van de Zuidtangent naar IJburg.



Uitsnede plankaart behorende bij het structuurplan „Kiezen voor stedelijkheid”

Op 17 februari 2004 stelde het college van Gedeputeerde Staten het structuurplan vast als uitwerkingsplan voor het grondgebied van de gemeente Amsterdam, zoals bedoeld in hoofdstuk 8, onderdeel 8.5 van het streekplan Noord-Holland Zuid. Vervolgens hebben Provinciale Staten hiermee ingestemd op 15 maart 2004.

In 1996 stelde de gemeenteraad de *Nota van Uitgangspunten- Ontwerp voor IJburg* vast. In aanvulling op het hierboven genoemde structuurplan van 1996 gaf deze nota de hoofdlijnen voor IJburg mee (zie paragraaf. 4.2).

In 2000 werd de opzet voor de tweede fase van IJburg in de *Nota van Uitgangspunten* herzien in een nadere Afwegingsnota, omdat het model van één grote polder voor de tweede fase toch bezwaren liet zien. In de Afwegingsnota werden het poldermodel en twee alternatieve varianten vergeleken op een aantal aspecten, zoals de waterstaatkundige veiligheid, verkeersontsluiting¹⁸ en de landschapecologische inpassing¹⁹. Uit die vergelijking kwam een model van eilanden - in plaats van een polder - als winnaar naar voren. Daarvoor waren meerdere redenen, maar in ieder geval bleken eilanden een milieuvriendelijker alternatief en dit werd de basis voor latere planuitwerkingen. Voor een uitgebreide beschrijving en motivering van het eilandenconcept verwijzen we naar hoofdstuk 4.

In 2004 werden twee planuitwerkingen voor IJburg tweede fase bestuurlijk vastgesteld: het *Stedenbouwkundig Plan Centrameiland* en het *Stedenbouwkundig Programma van Eisen Middeneiland*. In deze iets gedetailleerder ontwerpen voor twee van de vier eilanden van IJburg tweede fase, werden een aantal zaken uitgewerkt en vastgelegd. Voorbeelden daarvan zijn uitspraken over de contouren en waterkeringen van de eilanden, verkavelingswijze, binnenwaterstructuur, bebouwingsdichtheden, pleinen en parkjes, de omvang van de haven, het programma voor voorzieningen en woningen en de globale verkeerscirculatie.

Woonvisie

In de Woonvisie wordt het beleid van de gemeente Amsterdam beschreven. Er wordt uitvoerig ingegaan op de verstopte woningmarkt en op de middelen om die vlot te krijgen. Het belangrijkste daarbij is nieuwbouwproductie. Naast een woningbouwdoelstelling worden in de Woonvisie ook kwalitatieve doelstellingen beschreven. Amsterdam wordt beschreven als een stad die zeven steden in zich verenigt: de Emancipatiestad, de

18) Inmiddels waren de geplande tweede metrolijn inclusief brug financieel niet haalbaar gebleken en uit de plannen gehaald.

19) De Afwegingsnota vormde ook de input voor de landmaakconcessie, MER IJburg tweede fase en het voorgaande bestemmingsplan IJburg tweede fase.

Ongedeelde Stad, de Betaalbare Stad, Vernieuwde Stad, Topstad, Zorgzame stad en Duurzame Stad. Om dat te bewerkstelligen zijn zes prioriteiten geformuleerd: toegankelijkheid van gebieden met hoge marktdruk voor lage en middeninkomens, groter aanbod in het middensegment, stad voor kinderen, specifiek bouwen voor specifieke groepen, gebiedsgericht werken en samenwerking met andere partijen.

Het gebiedsgericht werken houdt in dat de keuzes voor woonmilieus verschillen per gebied in de stad.

Woningbouw in de Pijp is niet hetzelfde als woningbouw in Nieuw West. Er worden zes gebieden onderscheiden.

Daarbinnen zijn IJburg en het Zeeburgereiland één gebied. De ambities voor het wonen op IJburg en het Zeeburgereiland zijn in de Woonvisie de Emancipatiestad, de Ongedeelde stad, Topstad, Zorgzame stad en Duurzame stad. Ruimtelijk zijn daarbij belangrijk de keuze voor een diversiteit in woonmilieus, gebruik maken van het omliggende water en ruimte voor groen, gemengd bouwen en een schakel tussen Almere en Amsterdam, door woonmilieus en bereikbaarheid.

3.4 Conclusie

Het voornemen om IJburg te realiseren, waaronder de tweede fase van IJburg, past binnen het Rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid zoals dat in dit hoofdstuk is beschreven.

4 Ontwerp van IJburg tweede fase

De planvorming van IJburg²⁰ heeft een lange historie. Dit bestemmingsplan is het resultaat van jarenlange studies en afwegingen tussen verschillende belangen in het gebied. In dit hoofdstuk worden de geschiedenis van IJburg, de verschillende planmodellen die in de loop der jaren zijn gepasseerd en het uiteindelijk ontwerp voor IJburg tweede fase beschreven. Ecologische en landschappelijke argumenten blijken als rode draad door de planvorming te lopen. Die rode draad gaf in het begin aanleiding tot ingrijpende wijzigingen op structuurniveau en leidde later tot meerdere optimalisering binnen de gekozen hoofdstructuur.

4.1 Het gebied

IJburg wordt omringd door gebieden die allemaal worden gekenmerkt door menselijke ingrepen in het landschap. Aan de noordkant grenst IJburg aan het Buiten IJ, dat oorspronkelijk in open verbinding stond met de toenmalige Zuiderzee. Om de haven bereikbaar te houden werd het IJ eind negentiende eeuw afgedamd, met de Oranjesluizen als doorgang voor het scheepvaartverkeer. De noodzakelijke vaargeul in het Buiten IJ werd beschermd door een 4 kilometer lange Stredam. Vervolgens werd een driehoekig stuk water ingedijkt als baggerbergplaats. Zo is daaruit rond 1930 het Zeeburgereiland ontstaan. Het Buiten IJ en het IJmeer zijn plaatselijk zo ondiep dat ze slechts voor kleine schepen met zeer geringe diepgang overal bevaarbaar zijn. De grotere scheepvaart is gebonden aan de vaargeulen. De belangrijkste vaargeul ligt direct ten noorden van het plangebied langs de strekdam en verbindt Amsterdam voor de beroepsvaart met het noordoosten van Nederland. Ten noorden van het Buiten IJ ligt het nationaal landschapspark Waterland, met recht tegenover IJburg het beschermd dorpsgezicht van Durgerdam²¹. Andere karakteristieke elementen in de omgeving zijn de vestingswerken langs het Buiten IJ, zoals het Vuurtoreneiland, het Blauwe Hoofd en De Batterij. Ten oosten van Durgerdam ligt het beschermd natuurgebied van de polder IJdoorn. Tussen de IJdoornpolder en het IJmeer is in 2005 het natuurproject Hoeckelingsdam aangelegd. Deze dam is één van de natuurprojecten die onder regie van het ROM IJmeer convenant zijn uitgevoerd.

Ten oosten van het plangebied ligt het open water van het IJmeer. Met de bouw van de Afsluitdijk in 1932 is het IJmeer veranderd van een zoute lagune naar een zoet binnenmeer. De aanleg van de dijk van Enkhuizen naar Lelystad in 1975 is de tweede ingreep die een grote verandering in het ecologisch systeem van het gebied heeft veroorzaakt. Prominent aanwezig in deze windrichting ligt het eiland Pampus, één van de beschermde monumenten van de stelling van Amsterdam. Pampus is het kruispunt van zichtlijnen en vaarrichtingen in de hele omgeving.

Ten westen van het plangebied liggen de eilanden van de eerste fase van IJburg en het Zeeburgereiland. In IJburg eerste fase zijn anno 2008 ruim 4000 woningen opgeleverd en er wordt volop gebouwd. In het binnenwater van IJburg eerste fase wordt een kleine haven voor recreatievaart en bruine vloot gerealiseerd. Het Zeeburgereiland wordt geleidelijk getransformeerd tot een woon/werk gebied. De grote rioolwaterzuivering op dat eiland is in 2006 gesloten en ligt nu in het Westelijk Havengebied van Amsterdam.

Ten zuiden van het plangebied ligt de Diemer Vijfhoek, dat ooit als PEN eiland bekend stond. Dit schiereiland is ontstaan door het aanplampen van grond dat was afgegraven voor de bouw van de naastgelegen elektriciteitscentrale. De Diemer Vijfhoek is de laatste decennia een gebied met bijzondere natuurwaarde geworden. In het *Plan van Aanpak ROM IJmeer* is vastgelegd dat dit ook in de toekomst het geval zal blijven. Het westelijk deel van het eiland, waar een ontsluitingsweg voor IJburg tweede fase is voorzien, zal een gemengde functie krijgen met recreatief medegebruik. De omvang en het karakter van deze activiteiten zullen zodanig moeten zijn dat de natuur wordt ontzien.

²⁰) Hoewel dit bestemmingsplan IJburg tweede fase betreft, behandelen we in dit hoofdstuk regelmatig IJburg in zijn totaliteit omdat veel aspecten zich niet beperken tot alleen de tweede fase van IJburg.

²¹) Aangewezen als beschermd dorpsgezicht volgens artikel 35 van de Monumentenwet.

Tussen het plangebied en de Diemer Vijfhoek ligt overigens nog een werkeiland. Dit kleine eilandje wordt regelmatig overstroomd en heeft het karakter gekregen van een natuureiland. Staatsbosbeheer onderhoudt het eilandje en het wordt door ganzen gebruikt als broedplaats.

Ten zuiden van de Diemer Vijfhoek ligt de Diemercentrale, voorheen bekend als de UNA (of PEN) centrale en nu eigendom van Nuon. Het pad tussen de Diemer Vijfhoek en deze warmtekrachteenheid is een recreatieve wandelroute richting Muiden.

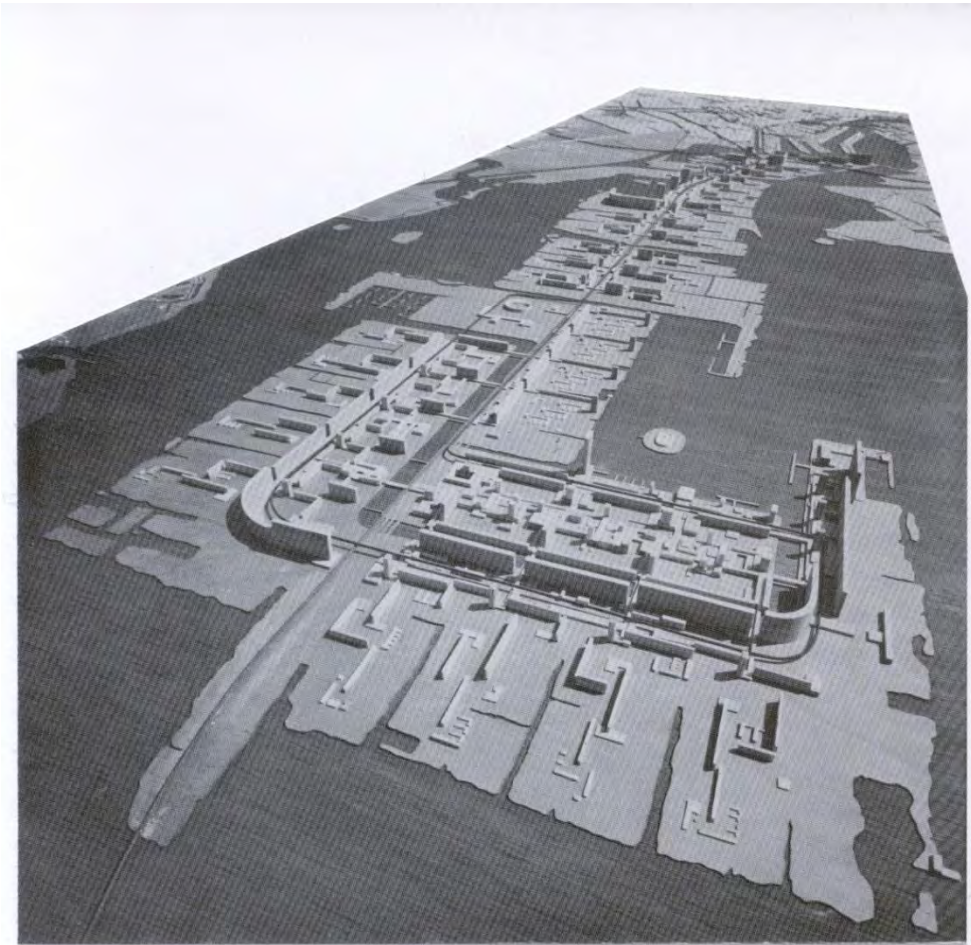


IJburg tweede fase en de omgeving

4.2 Geschiedenis van plannen

Al veertig jaar lang zijn er plannen gemaakt voor uitbreiding van Amsterdam in het IJmeer. In de loop der jaren veranderde er veel aan de stedenbouwkundige filosofie achter al die plannen. Maar een consistente ontwikkeling in die plannen was dat steeds meer gezocht werd naar het met elkaar verweven van land en water, met een toenemende aandacht voor de natuur – ook als bijzondere kwaliteit in de woonomgeving.

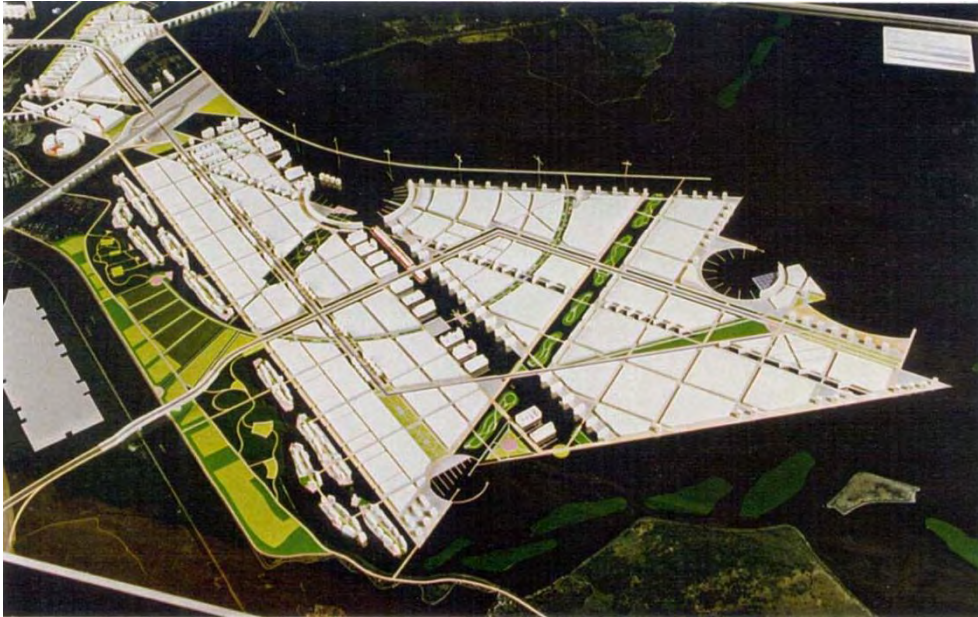
Voorgaande plannen: Het Pampus plan van J. Bakema (1965) en Verlangen naar het IJmeer (1987)
In het eerste plan uit 1965 ontwierp J. Bakema het plan Pampus als een nieuwe stadslob van Amsterdam.



Maquette plan Pampus van J. Bakema, 1965

Maquettefoto van Plan van Bakema uit 1965

Na 1978 veranderde het zogenaamde overloopbeleid uit voorgaande jaren naar groeikernen in een keuze voor het compacte stadbeleid. Gaandeweg werd het plangebied in die ontwerpen steeds compacter, totdat het uiteindelijk beperkt werd tot een gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. De gemeente liet in 1987 een nieuw planontwerp liet maken door stedenbouwkundige Ashok Bhalotra, onder de titel „Verlangen naar het IJmeer“. Hierbij werd meer aandacht besteed aan het milieu en de natuur.



Maquettefoto van plan Bhalotra uit 1987

Ontwerp voor IJburg (1996)

In 1996 gingen de plannen verder onder de nieuwe naam IJburg. Het milieueffectrapport van 1996 besteedde veel aandacht aan de landschappelijke en natuurwaarden van het IJmeer en ontwikkelde een meest milieuvriendelijke variant waarin de wijk niet langer door dijken van het IJmeer was gescheiden. Dit plan werd in 1996 uitgewerkt in de *Nota van Uitgangspunten - Ontwerp voor IJburg*. Deze nota fungeert feitelijk als masterplan voor de latere bestemmingsplannen en uitwerking daarvan. De volgende uitgangspunten zijn hierin vastgelegd:

- Ruimte bieden aan de bouw van 18.000 woningen;
- IJburg is als eilandenrijk te gast in het IJmeer;
- Er is sprake van een stedelijk milieu, met een compleet pakket van voorzieningen, kantoren en bedrijven;
- IJburg biedt mogelijkheden voor recreatie aan en op het water, zoals jachthavens en een strand;
- Autogebruik wordt beperkt door goed openbaar vervoer, aansluitend op stedelijke en regionale netwerken;
- Er dient actief aan natuurontwikkeling gedaan te worden aan de oevers en in het water;
- Troefkaarten (bijzondere functies) zijn: Proefeiland, strand, haven, Diemerpark, begraafplaats.

In deze fase van het ontwerp ligt het centrumgebied van IJburg nog vast aan de eerste fase van IJburg. Het Strandeiland is nog een polder met een buitendijks strand en het Buiteneiland bestaat als los eiland.



Nota van Uitgangspunten IJburg uit 1996

MER concessieaanvraag (2000)

In 2000 werd - ten behoeve van de m.e.r. voor de concessie aanvraag voor het landmaken - na verdere ontwerpstudie een nieuwe nota opgesteld waarin de opzet voor de tweede fase IJburg werd herzien. Dit omdat het model van één grote polder voor de tweede fase toch bezwaren liet zien. In dit MER werd het poldermodel vergeleken met twee alternatieve varianten op een aantal aspecten, zoals de waterstaatkundige veiligheid, woonkwaliteit, verkeersontsluiting en de landschapsecologische inpassing. Uit die vergelijking kwam de meest milieuvriendelijke variant van eilanden - in plaats van een polder - als winnaar naar voren. Daarvoor waren drie belangrijke argumenten:

- Opgehoogde eilanden bieden rijker te schakelen woonmilieus dan wonen achter een hoge dijk;
- Een relatief kleine polder loopt snel vol bij een eventuele dijkdoorbraak, met alle risico's van dien;
- De luwe, ondiepe wateren tussen de eilanden hebben - anders dan bij één polderdijk - veel meer oevers, die als natuurlijke of recreatieve waterrand kunnen worden aangelegd. Zo werd bijvoorbeeld de mogelijkheid gecreëerd om aan de oostelijke rand van het Middeneiland een buitendijks natuurpark te maken.

Met dit eilandenmodel is IJburg tweede fase veel transparanter geworden. In het huidige ontwerp is er meer water vrijgehouden, minder land geprojecteerd en mede daardoor zijn er meer zichtlijnen over het water dan in het eerdere ontwerp. Ook kon in het nieuwe ontwerp de tweede oostelijke auto-ontsluiting over de Diemer Vijfhoek worden geschrapt, waardoor dat gebied meer werd ontzien.

De eilanden van IJburg tweede fase uitgewerkt (2004)

Na de MER concessieaanvraag in 2000 werden de ontwerpen voor de eilanden van de tweede fase verder uitgewerkt. De belangrijkste ontwerpgegevens waren het creëren van meer afwisseling in woonmilieus, ruimte voor natuurontwikkeling aan de oostkant van het Middeneiland en de vraag op welke wijze water en groen op de eilanden zelf het beste konden worden vormgegeven.

Dat leidde tot twee belangrijke keuzen. Ten eerste werd het Centrumgebied van de eerste fase losgekoppeld tot een stedelijk eiland met haven. Ten tweede kwam er door het Middeneiland op te dikken ruimte om het groen en

water op dit eiland in lange oost-westlijnen vorm te geven, waardoor de invloed van het IJmeer diep het woongebied in worden getrokken.

Deze ontwerpkeuzen maakte de weg vrij om in 2004 de uitwerkingen voor twee van de drie eilanden van IJburg tweede fase bestuurlijk vast te stellen: het *Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland* en het *Stedenbouwkundig Programma van Eisen Middeneiland*.

Huidig plan

In paragraaf 4.4 en 4.5 wordt het uiteindelijke plan beschreven zoals dat nu in het bestemmingsplan IJburg tweede fase is neergelegd.

De afgelopen vier jaar zijn er uitgebreide onderzoeken verricht (zie hoofdstuk 6). De uitkomsten daarvan hebben geleid tot aanpassingen van de plannen uit 2004. De belangrijkste wijzigingen zijn het schrappen van de haven van het Centrumeiland, de aanleg van mosselbanken en een heroverweging van de locaties, opzet en omvang van de stranden.

4.3 Ontwerpfilosofie huidige IJburg tweede fase

De hoofddoelstelling van IJburg is het maken van een nieuwe wijk waar Amsterdammers graag willen wonen. De ligging in het IJmeer wordt benut voor de kwaliteit van het wonen, maar tegelijkertijd wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het landschap en de omgeving. Dit wederkerig concept is verwoord in het motto „IJburg is te gast in het IJmeer“. Bij alle ontwerpkeuzen voor IJburg zijn de landschappelijke kwaliteiten van het IJmeer een leidraad geweest.

In de loop der jaren bleek inderdaad dat het uitgekende ontwerp van IJburg de ecologische waarde van het gebied verhoogt²². De keuze voor eilanden en de configuratie daarvan komen in belangrijke mate voort uit landschappelijke en ecologische overwegingen. Zo laten de losse, opgehoogde eilanden veel ruimte voor open water en doorstroming. Het gevolg daarvan is dat er in hogere dichtheden moet worden gewoond dan binnen het eenvoudiger alternatief van een extensief bebouwde polder. Ook door beperking van de bouwhoogten op de eilanden wordt rekening gehouden met beleving van het IJmeer landschap vanuit omliggende gebieden. De waterkwaliteit van het IJmeer ging - zonder de aanleg van IJburg - al jaren sterk achteruit. Met name de oevers van de nieuwe eilanden zullen bijdragen aan het verbeteren van die waterkwaliteit.

Het ontwerp voor IJburg is daarom een ontwerp voor land én voor water. Als eerste werd het water „ontworpen“. De waterbodembedpten, de zichtlijnen naar Durgerdam en Pampus en de gewenste doorstroming van het water bepaalden de contouren waarbinnen eilanden worden gemaakt. De beleving van IJburg vanaf Durgerdam zal niet worden aangetast. Dit komt enerzijds door de grote afstand die er blijft bestaan tussen het Buiteneiland en Durgerdam en anderzijds door de inrichting van het Buiteneiland (gemaximeerde bouwhoogten en veel groen, zie ook paragraaf 6.6). Het water was ook beslissend voor het soort oevers en de sfeer van woonmilieus. Aan de ruwe noordkant van IJburg eerste fase wordt in hoge dichtheden gewoond en zijn de oevers hoog en hard, terwijl aan de luwe zuidkant in laagbouw wordt gewoond, met zacht glooiende rietoevers. De eilanden van IJburg tweede fase liggen als uitgestrekte vingers in het IJmeer. Water, groen en natuur zijn hier belangrijke elementen van de woonmilieus. Lange oost-west georiënteerde waterlopen en buitenoevers brengen het IJmeer zo diep mogelijk naar binnen. Aan de westelijke zijde sluiten de vier eilanden de IJburgbaai af, waar het grootste deel van de waterrecreatie zal plaatsvinden. Aan de oostkant geven zij bij wijze van stepping stone vorm aan de ecologische verbinding tussen de Vechtstreek en Waterland.

De karakters van IJburg eerste fase en IJburg tweede fase zijn verschillend. Allereerst zijn de contrasten tussen de eilanden groter dan tussen de eilanden van de eerste fase. Het Centrumeiland is geografisch en functioneel het centrum van IJburg en dit eiland kent hoge dichtheden, met veel stapeling en voorzieningen. Maar door de beperkte grootte van het eiland is het water altijd dichtbij. Het Strandeiland kent een relatief hoge dichtheid, met als kwaliteit dat het over een strand beschikt en er overal uitzicht is op het water. Op het Middeneiland, het grootste eiland binnen de tweede fase, komt openbaar groen (park als overgang van de woonwijk naar het IJmeer, en sport) en woningbouw met collectieve of privé buitenruimtes. Op het Buiteneiland overheerst rust, met overwegend laagbouw, weinig voorzieningen, en een begraafplaats. In de tweede fase heerst een klimaat van vrijheid en buiten wonen, dat wordt versterkt door de vorm van de eilanden waarin oevers en water altijd dichtbij zijn. Met de toevoeging van de tweede fase wordt de diversiteit aan woonmilieus binnen IJburg dus nog groter. Daarmee wordt IJburg aantrekkelijker voor Amsterdammers in verschillende levensfasen en met verschillende leefstijlen.

22) Daar bovenop komt het pragmatische gegeven dat de investering in IJburg in het kielzog daarvan ook gelden vrijmaakt voor investeringen in natuurbouwprojecten in de omgeving.

4.4 Beschrijving eilanden IJburg tweede fase

Voor het karakter van elk van de vier eilanden is ingespeeld op ieders ligging in het landschap, maar ook op de plaats in het totaal van IJburg. Hieronder wordt per eiland (kort) beschreven wat de specifieke sfeer per eiland zal zijn, welke woonmilieus er worden gebouwd, de stedenbouwkundige opzet, dichtheden en bijzonderheden.

Centrumeiland

De stedenbouwkundige opzet zoals die is vastgesteld in het stedenbouwkundig plan, is die van een raster van rechte blokken, straten en pleinen. De verkaveling is die van een strokenpatroon. Het Centrumeiland is klein en compact, met alleen gestapelde woningen en veel voorzieningen en bedrijven. De dichtheid is ongeveer 110 woningen per hectare²³. Die dichtheid en het bebouwingsprogramma is voor elke strook binnen het plan nagenoeg hetzelfde. De openbare ruimte wordt zo min mogelijk bezet door auto's; op het Centrumeiland wordt veelal geparkeerd binnen de bouwblokken.

De noordelijke kade van het Centrumeiland is nu ontworpen als stenig plateau met een bestemming voor een culturele voorziening. De bereikbaarheid is uitstekend, waardoor deze plek gemakkelijk een stedelijk karakter aankan.

Strandeiland

Op het Strandeiland staat de stad direct aan het strand. Door deze bijzondere situering is het mogelijk om hier hoge dichtheden te bouwen. Gedacht kan worden aan gestapelde bouw, maar ook zeer compacte laagbouw is denkbaar. De ligging aan de eindhalte van de IJtram maakt dit woonmilieu extra aantrekkelijk. Langs de noordoever loopt de auto-ontsluiting en langs de zuidoever een brede groene, openbare ruimte. Het strand op de oostelijke kop van het eiland is goed bereikbaar met de IJtram die op enkele honderden meters afstand zijn eindhalte heeft. Er zijn ruime mogelijkheden voor horeca en andere voorzieningen. Met een oppervlak van ongeveer 3,5 hectare biedt het strand naar verwachting ruimte voor zo'n 2.500 bezoekers.

Middeneiland

Het Middeneiland is het grootste van de vier eilanden en kent meer verschillende zones. Over het geheel genomen biedt het eiland een woonmilieu met relatief veel laagbouw woningen van circa 60 woningen per hectare.²⁴ Qua woonmilieus en dichtheden kan op het Middeneiland gedacht worden aan varianten tussen de Zuidbuurt van het Steigereiland (met relatief veel laagbouw), tot het Haveneiland, waar meer gekozen is voor blokken met collectieve tuinen en binnenterreinen. Vanwege de aanwezigheid van de IJtram worden in de centrale strook de hogere woondichtheden en voorzieningen met een buurtverstijgende betekenis geconcentreerd: aan de westzijde ligt de nadruk op de gebouwde voorzieningen. Op het eiland komt veldsport en aan de oostzijde het park en de natuur. De stroken ten noorden en ten zuiden van de middenstrook bestaan vooral uit woningen en buurtvoorzieningen.

Omdat het Middeneiland een stuk groter is dan de andere eilanden heeft dit eiland ook stedelijk binnenwater. Dit binnenwater heeft - naast een waterbergende functie - een belangrijke recreatieve functie voor de bewoners (vissen, roeiboortjes). Deze waterlopen staan niet in open verbinding met het buitenwater, om eventuele verstoring van vogels door waterrecreanten te vermijden. Een bijzonder en kenmerkend onderdeel in het ontwerp voor het Middeneiland is het *buitendijks natuurpark* aan de oostelijke rand van het eiland. Het buitendijkse park eindigt aan de IJmeer zijde in een informeel strand met een natuurlijke inrichting, gedomineerd door rust en ruimte. Op dit strand zijn geen voorzieningen, afgezien van eventueel een educatief paviljoen. Het strand is alleen te voet bereikbaar. Dit strand is meer dan de helft kleiner dan op het Strandeiland. Bij extensief gebruik kan dit strand zo'n 300 bezoekers herbergen. Het buitendijks natuurpark maakt in groter verband onderdeel uit van de Boog om de Oost, waarover in paragraaf 6.3.3.4 meer. Aan de westkant van het Middeneiland ligt aan de IJburgbaai het groene strand. De grootte van circa 2 hectare biedt bij extensief gebruik ruimte voor ongeveer 1.500 bezoekers. Het strand ligt langs een hoofd fietsroute van IJburg. Een hoge brede dijk aan de noordkant van het Middeneiland en een zone met natuurontwikkeling aan de zuidkant completeren de ring van oevers rond het Middeneiland.

23) Vergelijkbaar met het Oostelijk Havengebied, een recent gebouwde wijk ten oosten van het Centraal Station Amsterdam.

24) Vergelijkbaar met bijvoorbeeld het Grote Rieteiland in IJburg eerste fase.

Buiteneiland

Het Buiteneiland wordt door een autobrug en een aparte fietsbrug verbonden met het Middeneiland. Het Buiteneiland kent de laagste woningdichtheid van IJburg tweede fase. Het programma bestaat bijna uitsluitend uit laagbouw met slechts een enkele buurtvoorziening. Op de westelijke punt van het Buiteneiland is een begraafplaats gepland. Het eiland is omzoomd door een hoge groene dijk.

Tabel 4. Karakterkenmerken van de drie stranden in IJburg tweede fase

Strand	Horeca	Boten	Verwachte drukte
Middeneiland oost	-	-	rustig (300)
IJburgbaai	Beperkte mogelijkheden voor lokale horeca	zeilbootjes, surfplanken	drukker (1.500)
Strandeiland	Ruime mogelijkheden voor stedelijke horeca	-	druk op zomerse dagen (2.500)

4.5 Functionele kenmerken

In aanvulling op de beschrijving van de vier eilanden in paragraaf 4.4 worden hieronder nog enkele functionele kenmerken van het bestemmingsplan IJburg tweede fase verder besproken.

Eilandnatuur

Het bestemmingsplangebied van IJburg tweede fase bevat 218 hectare land. Het Strandeiland, Middeneiland en Buiteneiland liggen tussen de twee watervlaktes van de IJburgbaai en het IJmeer. In het huidige ontwerp zijn de eilanden smaller geworden en is meer oeverlengte gecreëerd, waardoor de dynamiek van het IJmeer tot diep in het stedelijk gebied kan doordringen. Door de vrije ligging in het water van het IJmeer, haaks op de kust, lenen de eilanden zich nog meer dan de eerste fase van IJburg voor het gebruik van landschappelijke elementen in het ontwerp. Groen en water zijn zo belangrijke kwaliteiten van de woonmilieus geworden. De kenmerken van de twee grote watervlaktes aan weerszijden van de eilanden hebben geleid tot grote verschillen in gebruik en inrichting van de oevers. De oostelijke koppen van het Strandeiland, Middeneiland en Buiteneiland hebben natuurlijk een bijzondere waarde; uitzicht over het hele IJmeer tot diep in het Markermeer. Dit zijn ook de plekken waar IJburg dicht tegen de Speciale Beschermingszone voor vogels ligt. Daarom is de overgang tussen stad en natuur op die plaatsen steeds op passende wijze vormgegeven: als dijk (Buiteneiland), als laaggelegen natuurpark met rustige strandjes (Middeneiland) en als strand (Strandeiland).

Het buitendijks natuurpark van het Middeneiland maakt in groter verband onderdeel uit van de Boog om de Oost; een ecologische verbinding tussen de natuurgebieden ten noorden en ten zuiden van het IJmeer. Ten noorden van het Buiteneiland wordt een deel van de huidige Stredam gehandhaafd. Zo ontstaat een extra, niet over land toegankelijk eiland. De natuurontwikkeling voor de Stredam versterkt de Boog om de Oost route met stortstenen vooroevers, zodat tussen vooroever en oever een moeraszone kan ontstaan. In deze omgeving zijn ook een aantal nieuw aan te leggen mosselbanken gepland, waarover meer in hoofdstuk 6.

Binnenwater

Het kiezen voor binnenwater op de eilanden is vooral aan de orde als infiltratie van regenwater in het zandpakket alléén ontoereikend is. Maar ook de kwaliteit van het wonen, recreatie of uitzicht kan nopen tot het aanleggen van binnenwater. Op het Centrumeiland en het Strandeiland wordt vanwege de geringe omvang van de eilanden geen binnenwater aangelegd. Het Middeneiland is veel groter en daarom is daar wel sprake van binnenwater. Het Buiteneiland wordt zodanig aangelegd dat er geen water hoeft te worden aangelegd ten behoeve van het waterbeheer.

De doorstroming en functionaliteit van het binnenwater van het Middeneiland wordt bevorderd door een combinatie van fietsbruggen, duikers en duikerbruggen.

De oevers

Alle oevers van het buitenwater zijn openbaar en maken deel uit van de zone primaire waterkeringen. Het basisprofiel van deze oevers is een talud, bekleed met gras en stortsteen, tot een hoogte van minimaal 1.70 meter boven NAP. Onder water is het talud volledig bekleed met stortsteen. Deze ruwe inrichting maakt toegang tot het water vanaf het land en vice versa praktisch gezien onmogelijk. Op dit basisprofiel zijn drie uitzonderingen:

- Plaatsen met natuurontwikkeling (zuidelijke en oostelijke rand Middeneiland);
- Aan de stranden (Middeneiland en Strandeiland);
- Aan de kade (noordrand Centrumeiland).

Vanaf deze drie soorten oever is het water toegankelijk voor zwemmers. Het gebruik van de oevers is voor alle soorten boten verboden aan de zuidelijke en oostelijke buitenkant van het plangebied. Aan de kant van de IJburgbaai is recreatief gebruik door boten wel toegestaan.

In de profielen van de eilanden zijn verhogingen opgenomen, die voorkomen dat koplampen van autoverkeer over de oevers over het IJmeer schijnen.

Verkeersontsluiting

Zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer krijgt IJburg tweede fase een snelle rechtstreekse verbinding met de binnenstad, in de vorm van de IJburglaan en de doorgetrokken IJtram. Zij lopen over de eilanden van IJburg eerste fase en gaan onder het Amsterdam-Rijnkanaal door via de Piet Heintunnel. De IJburglaan vindt op het Zeeburgereiland aansluiting op de ring A10. Vanwege de groeiende verkeersdrukte en hulp bij calamiteiten heeft een wijk van deze omvang een tweede auto-ontsluiting nodig. Deze wordt op de zuidoostelijke zijde van het plangebied gerealiseerd, langs het terrein van de Diemercentrale. Deze weg zal een rechtstreekse aansluiting geven op de A1 van Amsterdam naar Amersfoort en zal ook een goede bereikbaarheid van het centrumgebied Zuidoost garanderen. Deze weg is meteen de hoofdontsluiting voor IJburg tweede fase en zal ook gebruikt gaan worden door de Zuidtangent – een grotendeels vrij liggende snelbusverbinding.

IJburg tweede fase zal ook met openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. De IJtram verbinding met het Centraal Station rijdt op dit moment reeds naar IJburg eerste fase. Later zal hij opgenomen in het profiel van de Pampuslaan op het Centrumeiland en Middeneiland. Voor de verdere toekomst wordt ook gedacht aan een metroverbinding naar Diemen, maar dat zal pas ver na de planperiode van dit bestemmingsplan aan de orde zijn. In het profiel van de Pampuslaan is al wel rekening gehouden met de komst van die metroverbinding en deze reservering kan dan aansluiten op bestaande verbindingen met de Amsterdamse werkgebieden in Zuidoost en de Zuidas. De huidige Zuidtangent is een voorloper van die metroverbinding.

Tot slot wordt ook in zekere zin geanticipeerd op een ooit te realiseren treinverbinding naar Almere. Deze wordt planologisch en feitelijk niet onmogelijk gemaakt, maar omdat aanleg daarvan niet binnen de planperiode wordt voorzien, is ze niet opgenomen in de voorschriften of op de plankaart van dit bestemmingsplan; er is dan ook geen onderzoek verricht naar de (milieu)effecten van een dergelijke verbinding.

Voor IJburg eerste en tweede fase geldt dat het gebruik van alle openbaar vervoervormen wordt bevorderd door relatief hoge dichtheden van wonen en werken op loopafstand van de haltes te realiseren.

Op de eilanden van IJburg tweede fase is de Pampuslaan drager van de hoofdinfrastructuur. De Pampuslaan kruist op het Centrumeiland de Muiderlaan, die uiteindelijk leidt naar het zuidelijk gelegen knooppunt A1-A9. Op het Middeneiland doorkruist de Buiteneilandlaan de Pampuslaan in noordelijke richting. Aan de zuidelijke kant van het Centrumeiland loopt een secundaire verbinding naar het Strandeiland.

Overall wordt rekening gehouden met goede fiets- en voetgangersverbindingen, die deels samenvallen met de hoofdinfrastructuur. Daarnaast bestaat er een fijnmazig net van aparte fietsroutes. De hoofdfietsroute loopt langs de noordrand van het Centrumeiland en het Haveneiland van IJburg eerste fase. Richting stad sluit deze route aan op de fietsbruggen over de Diemerbaai en over het Amsterdam-Rijnkanaal. Laatstgenoemde brug, die IJburg verbindt met Diemen en Watergraafmeer, werd op 9 april 2006 in gebruik genomen.

IJburg tweede fase sluit via het Centrumeiland en de Diemer Vijfhoek aan op een doorgaande recreatieve fietsroute tussen Amsterdam en Muiden.

Bouwhoogten en bouwveloppen

De maximale bouwhoogte voor het overgrote deel van IJburg tweede fase is 25 meter vanaf het maaiveld, met uitzondering van het Buiteneiland met een maximale hoogte van 15 meter vanwege de vooruitgestoken ligging in het IJmeer. Op het Centrumeiland en in de centrale strook van het Middeneiland is de maximale hoogte voor het grootste deel van de bebouwing 25 meter, maar bestaat wel de mogelijkheid tot accenten met een hoogte van 36

meter. Op de kaart vormen de maximale bouwhoogtes en de bebouwingspercentages samen de uiterste bouwgrenzen of „bouwenveloppen“. Daarbuiten of daarboven mag niet worden gebouwd, behoudens de eerder genoemde accenten op het Midden- en Centumeiland. De bouwenveloppen zullen waarschijnlijk maar op een beperkt aantal plekken, met name op het Centumeiland, volledig of bijna volledig worden volgebouwd. In de bestemmingsplanuitwerkingen zullen die verfijningen duidelijk worden.

Marges en flexibiliteit

In de voorschriften van het bestemmingsplan is het aantal woningen per eiland flexibel gehouden. Die flexibiliteit is er vooral over en weer tussen het Middeneiland en het Strandeiland; deze eilanden zijn qua woningaantal communicerende vaten. Als het ene eiland meer en compacter bouwt, zal het andere eiland minder moeten bouwen. Veel is mogelijk, zolang het totaal van beide eilanden maar beperkt blijft tot 6.200 woningen. Op het niveau van het eiland in zijn totaliteit blijft echter de hoofdstructuur van groen en binnenwater beeldbepalend voor het woonmilieu op het Middeneiland. Analooq daaraan is tussen de bouwstroken van het Middeneiland onderling ook een uitruil van het programma mogelijk²⁵.

Een zelfde optie is het later eventueel verlagen van het aantal woningen op het Strandeiland van 2.200 naar 1.500 woningen. Maar ook met een dergelijke verlaging van de woondichtheid op het Strandeiland blijven de specifieke kenmerken van het eiland – veel oevers en een compacte verkaveling – het karakter van het wonen op dit eiland bepalen.

In de latere bestemmingsplanuitwerkingen zullen over de exacte woningaantallen per eiland besluiten worden genomen, op basis van gedetailleerde stedenbouwkundige plannen.

4.6 Conclusie

Al veertig jaar lang zijn er plannen gemaakt voor uitbreiding van Amsterdam in het IJmeer. Een consistente ontwikkeling in die plannen was dat steeds meer gezocht werd naar het verweven van land en water, van stad en natuur. Met de aanleg van IJburg worden twee – op het eerste gezicht – conflicterende doelen nagestreefd: het toevoegen van een gewilde woonwijk én de instandhouding van onder meer de landschappelijke, ecologische en hydrologische waarden van het IJmeer. Maar dat doel is niet onmogelijk; IJburg is omringd door landschappen die reeds eeuwenlang gekenmerkt worden door voortdurende menselijke ingrepen.

De plannen voor IJburg hebben in de loop van de afgelopen decennia grote wijzigingen ondergaan en dat geldt ook voor de tweede fase van IJburg. Door toegenomen bewustwording en wetenschappelijke kennis is er steeds meer aandacht besteed aan de milieu effecten. Het eindresultaat is een plan waarin diverse milieumaatregelen zijn opgenomen (zie paragraaf 6.1). Hierdoor leidt het plan ten opzichte van de autonome situatie op diverse punten tot aantoonbare verbeteringen van de ecologie in dit gebied.

De zorgvuldigheid om IJburg tweede fase in te passen in het IJmeer is altijd hand in hand gegaan met de ambitie om waardevolle woonmilieus te realiseren, met een volledig aanbod aan voorzieningen, verkeersontsluitingen en openbaar vervoer. De kwaliteiten van het omringende landschap en het wonen op een eiland worden ten volle benut. Ieder eiland heeft een eigen karakter en woonmilieu, die alle doelgroepen van woningzoekenden bedienen, in het bijzonder de middeninkomens die in Amsterdam nog weinig aan bod komen.

Met het plan voor IJburg tweede fase is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

25) Hoofdstuk 5 van deze toelichting en de plankaart geven meer overzichten van deze cijfers.

5 Ruimtelijk programma

In dit hoofdstuk wordt het bouwprogramma in het bestemmingsplan kwantitatief gepresenteerd. Voor het wonen en diverse niet-woonfuncties wordt met tabellen inzicht verschaft in de maximale aantallen en de toegestane vloeroppervlakten. Daarnaast wordt uitgelegd waar flexibiliteit is aangebracht en hoe daarmee wordt omgesprongen. Tot slot van dit hoofdstuk worden argumenten gepresenteerd die hebben geleid tot het programma aan niet-woonfuncties. Daarbij wordt ook kort stilgestaan bij het hoe en waarom van de parkeernormen op IJburg tweede fase.

5.1 Algemeen

Vanaf het eerste begin van de plannen voor IJburg geldt het uitgangspunt dat IJburg een gemengde, stedelijke wijk moet worden. De nadruk ligt wel sterk op woningbouw, maar deze wordt zodanig met bedrijvigheid en voorzieningen gecombineerd dat van een stedelijke wijk gesproken kan worden. Dat principe heeft zich doorgezet in alle verdere stedenbouwkundige plannen, zoals beschreven in de paragrafen 4.2 en 4.4.

In de stedenbouwkundige plannen is per eiland een bij dat gebied passend programma van wonen en niet-woonfuncties bepaald. Dergelijke programma's in stedenbouwkundige plannen zijn echter altijd indicatief van aard en in de verdere verfijning is nog een zekere uitwisseling tussen de eilanden mogelijk. Daarom zijn die voorlopige programma's nog niet spijkerhard in dit bestemmingsplan vastgelegd. Maar omwille van de noodzakelijke planologisch-juridische duidelijkheid bepaalt dit bestemmingsplan wel bovengrenzen voor de woningaantallen en niet-woonfuncties. In de onderstaande tekst en tabellen wordt dat verder uitgewerkt.

5.2 Wonen

Het aantal van ongeveer 18.000 te realiseren woningen op IJburg werd jaren geleden al vastgelegd in het *Structuurplan 1996 - Amsterdam Open Stad* en het corresponderende provinciaal *Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied- partiële herziening grondgebied Amsterdam*. Hoofdstuk 3 ging daar al uitgebreider op in. Voor IJburg eerste fase zijn circa 9.000 woningen in de plannen opgenomen en voor de tweede fase biedt het bestemmingsplan maximaal ruimte aan 9.200 woningen. Ook in IJburg tweede fase zal daarbinnen een verdeling worden gehanteerd van 30% sociale woningbouw en 70% woningbouw in de marktsector. In tabel 5 staat een totaaloverzicht van het aantal woningen op IJburg tweede fase. Rekening houdend met de gemiddelde woningbezetting zal IJburg tweede fase na afronding ongeveer 23.000 bewoners tellen. Het maximum aantal van 9.200 woningen is in de voorschriften vastgelegd en ook per eiland geldt een maximum.

Tabel 5. Aantallen woningen op de eilanden van IJburg tweede fase

IJburg tweede fase, per eiland en totaal	Maximum aantal woningen
Centrumeiland	1.500
Buiteneiland	1.500
Alléén Strandeiland	2.200
Alléén Middeneiland	5.000
Middeneiland en Strandeiland samen totaal	6.200
IJburg tweede fase totaal	9.200

Een bijzonderheid is dat tussen het Strandeiland en het Middeneiland uitwisseling mogelijk is van het aantal woningen, binnen zekere marges. Ook binnen het Middeneiland – het grootste eiland met de meeste woningen –

is er uitwisseling mogelijk tussen de uitwerkingsstroken, waarmee plannen kunnen worden geoptimaliseerd (tabel 6). De redenen achter die flexibiliteit zijn besproken in hoofdstuk 4.5.

Tabel 6. Uitsplitsing woningen per bestemmingsplanzone op het Middeneiland

Strook	Maximum aantal woningen
Noordstrook (W-U1)	2.500
Centrumstrook (GD-U3 en GD-U4)	1.800
Centrumstrook alléén GD-U3	1.500
GD-U4	300
GD-U5	0
Zuidstrook (W-U2, W-U3)	1.500
Middeneiland totaal	5.000

De stedenbouwkundige plannen voor IJburg tweede fase passen uitstekend in de Woonvisie van de gemeente Amsterdam (zie hoofdstukken 2 en 3). Met een variatie in woonmilieus, het benutten van de gebiedskwaliteiten (water en oevers) wordt een wijk gemaakt die een duurzame verrijking van Amsterdam zal zijn. Het aanbod zal uiteenlopen tussen sociale huurwoningen en dure vrij sector koopwoningen, maar met een accent op woningen voor middeninkomens. Door die variatie in woondichtheid, typen woningen en prijsklassen biedt de tweede fase meer mogelijkheden om binnen Amsterdam en binnen de wijk een wooncarrière op te bouwen (Emancipatiestad). Op IJburg zelf is door de sociale woningbouw ruimte voor de lagere inkomensgroepen, maar IJburg draagt ook bij aan doorstroming vanuit goedkope en betaalbare woningen (Betaalbare Stad).

Wat betreft het voorkomen van segregatie (de Ongedeelde Stad) laat de eerste fase van IJburg een gunstig beeld zien. Naar etniciteit is de eerste helft van IJburg nagenoeg een afspiegeling van de Amsterdamse bevolking: circa 35% van de bewoners blijkt van allochtone afkomst te zijn. Ook voor de zogenaamde aandachtsgroepen heeft IJburg veel te bieden: in IJburg tweede fase zit de mogelijkheid een aanzienlijk programma zorgwoningen en een aantal extra grote woningen in de sociale huursector te realiseren (Zorgzame Stad). Een integraal programma voor wonen en zorg, zoals in de eerste fase met „IJburg zonder scheidslijnen“, zal ook voor de tweede fase worden ontwikkeld.

5.3 Niet-wonen

De niet-woonfuncties voor IJburg tweede fase kunnen in twee categorieën worden verdeeld. Met aan de ene kant de maatschappelijke voorzieningen en winkels (zogeheten „bevolkingsvolgende voorzieningen“) en aan de andere kant de bedrijven, kantoren en horeca.

Berekend is hoeveel bevolkingsvolgende voorzieningen noodzakelijk zijn voor de bevolking van IJburg tweede fase. Die berekening kent zekere marges, voor het geval de bevolkingssamenstelling gaat afwijken van de prognoses of als er om andere redenen meer voorzieningen nodig zijn. In het bijzonder op het Centrumeiland zijn ruimtemarges aangehouden voor eventuele voorzieningen die gericht zijn op heel IJburg of een groter verzorgingsgebied. Aan de kade is bijvoorbeeld een culturele functie toegestaan – een voorziening die nu nog niet concreet in beeld is. De gemeente Amsterdam krijgt regelmatig op onvoorspelbare momenten vragen van instellingen en organisaties die een plek zoeken in de stad. IJburg tweede fase levert zo ook een bijdrage aan het oplossen van die stedelijke ruimtevraag.

Naast deze verzorgende voorzieningen wordt rekening gehouden met één grotere bovenwijkse voorziening, maar het is niet de bedoeling om voorzieningen te creëren die grote publieksstromen aantrekken. Echte auto aantrekkende voorzieningen – welke in aanmerking komen voor een milieubeoordeling²⁶ – zijn hier niet toegestaan. Dit aangezien dergelijke voorzieningen binnen Amsterdam in de grootstedelijke centrumgebieden bij grote openbaar vervoer knooppunten worden gepland.

Het totale programma aan niet-woonfuncties voor IJburg tweede fase is uitgedrukt in een maximaal toegestane hoeveelheid vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo). Tabel 7 geeft daarvan een totaaloverzicht voor heel IJburg tweede fase en per eiland. De tabel geeft de maxima weer die in de artikelen van het bestemmingsplan

²⁶) Voorzieningen waarvoor een milieueffectrapport moet worden opgesteld, of waarvoor een milieueffectbeoordeling is vereist. Dit zijn voorzieningen die in de regel worden gekenmerkt door een forse autoverkeer aantrekkende werking.

zijn bepaald, met uitzondering van het maximum voor bedrijvigheid op het Centumeiland. Het maximum voor bedrijven op het Centumeiland is bepaald op 15.000 m², met een gezamenlijk maximum van 55.000 voor kantoren en bedrijven samen (zie ook tabel 9). De reden waarom is besloten om in Tabel 7 5.000 m² te noteren in plaats van de 15.000 die is toegestaan, is dat de metrages in tabel 7 de basis zijn voor het maximale aantal mogelijke arbeidsplaatsen en de daarmee samenhangende woon-werkverkeer berekeningen. In de becijferde combinatie van 50.000 m² kantoren en 5.000 m² bedrijven (gezamenlijk 55.000 m²) is sprake van circa 8.200 arbeidsplaatsen. Bij een combinatie van 15.000 m² bedrijven en 40.000 m² (een andere mogelijke combinatie binnen de maxima in tabel 9) zou het aantal arbeidsplaatsen lager zijn. Gerekend is dus met het maximaal mogelijke aantal arbeidsplaatsen; alle andere combinaties van kantoren en bedrijven leiden binnen de gestelde maxima van tabel 9 tot een lager aantal arbeidsplaatsen en dus ook tot een lager aantal verkeersbewegingen.

Uit de tabel komt naar voren dat het zwaartepunt voor werken op het Centumeiland ligt; op het Strand- en Buiteneiland wordt vooral gewoond en het Middeneiland zit daar tussenin. Voor horeca (en in het bijzonder hotels) wordt met name ruimte geboden op het Centumeiland en Strandeiland. Bij latere uitwerkingen zal exact worden vastgelegd hoe horeca over en binnen de eilanden wordt verdeeld en komt er ook een nadere uitsplitsing in typen horeca.

Tabel 7. Programma aan niet-woonfuncties per eiland

IJburg tweede fase	Programma per eiland (in vierkante meters b.v.o.)				
Niet-woonfunctie	Centumeiland	Middeneiland	Strandeiland	Buiteneiland	Totaal
Kantoren	50.000	25.000	8.000	1.000	84.000
Bedrijven	5.000	25.000	2.000	500	32.500
Winkels	20.000	4.000	1.000	500	25.500
Horeca	15.000	5.000	15.000	2.000	37.000
Maatschappelijke voorzieningen	60.000	50.000	20.000	8.000	138.000
Totaal	150.000	109.000	46.000	12.000	317.000

Voor het Middeneiland en het Strandeiland is in respectievelijk tabel 8 en 9 per bestemmingsvlak (zone) een verdeling gemaakt van het niet-woon programma. De som der delen is soms hoger dan het getal in de totaal kolom. Dit is met opzet zo gedaan om in dit stadium nog flexibiliteit mogelijk te maken. Daarin is dus uitwisseling tussen de uit te werken gebieden mogelijk, zij het altijd binnen de grenzen van de genoemde maxima van de tabellen 7, 8 en 9.

Tabel 8. Detaillering van het programma niet-woonfuncties per zone op het Middeneiland

Middeneiland	Programma per zone (in vierkante meters bvo)						
Niet-woonfunctie	Totaal	W-U1	W-U2	W-U3	GD-U3	GD-U4	GD-U5
Kantoren	25.000	1.000	4.000	1.000	20.000	500	2.000
Bedrijven	25.000	1.000	4.000	1.000	15.000	500	8.000
Winkels	4.000	1.000	1.000	500	2.500	500	500
Horeca	5.000	2.000	1.000	500	3.000	500	500
Maatschappelijke voorzieningen	50.000	25.000 per uit te werken deel en 50.000 totaal					

Uit de tabellen kan ook worden opgemaakt dat de uitsplitsing naar kantoren en bedrijven voor drie van de vier eilanden exact in de voorschriften is vastgelegd. Maar het programma van het Centumeiland bevat zo'n fors deel aan kantoren, dat het wenselijk is om daar binnen zekere marges flexibel mee om te gaan. Hier is dus uitwisseling mogelijk tussen vloeroppervlak aan kantoren en bedrijven. In tabel 9 is de som van de twee delen kantoren en bedrijven dus hoger dan het maximaal toegestane metrage, maar uiteindelijk zijn de maxima uit tabel 7 wel de absolute bovengrenzen.

Tabel 9. Detaillering van het programma niet-woonfuncties per zone op het Centrum-eiland

Centrum-eiland		Programma per zone (m ² bvo)	
		GD-U1	GD-U2
Niet-woonfunctie	Totaal		
Kantoren	50.000	50.000	-
Bedrijven	15.000	15.000	-
Kantoren en bedrijven samen	55.000	55.000	-
Winkels	20.000	20.000	-
Horeca	15.000	14.500	500
Maatschappelijke voorzieningen	60.000	50.000	* 10.000

*) Dit is een geoormerkte cultuurvoorziening. Vanwege de bijzondere kwaliteiten van deze plek (omringd door water, op het scharnierpunt van IJburg eerste en tweede fase, met mooie uitzichten, bij het Centrum-eiland, goed bereikbaar per openbaar vervoer) is deze locatie gereserveerd voor een culturele functie met ondersteunende horeca.

Het niet-woon programma uit bovenstaande tabellen is gebaseerd op inhoudelijke en kwantitatieve overwegingen die hieronder per type functie worden beschreven.

Bedrijven en kantoren

In de Nota van Uitgangspunten IJburg (1996) werd nog uitgegaan van 7.000 arbeidsplaatsen in kantoren, bedrijven en voorzieningen. Toen later in 2000 werd onderzocht wat de woon/werk balans zou zijn bij 7.000 arbeidsplaatsen, bleek dat IJburg vergelijkbaar zou zijn met bijvoorbeeld Geuzenveld in de Westelijke Tuinsteden; een wijk met een laag niveau van menging en stedelijkheid²⁷. In dat onderzoek werden meer mogelijkheden voor arbeidsplaatsen, ook stuwende werkgelegenheid, voor IJburg ingeschat. Daarop is het kantoren- en bedrijvenprogramma verhoogd naar 11.000 á 12.000 arbeidsplaatsen voor IJburg totaal, waarmee de woon-werkbalans overeenkomt met wijken in de negentiende-eeuwse gordel van Amsterdam.

Dit onderzoek werd in 2006 nog eens geactualiseerd voor alleen IJburg tweede fase. De uitkomsten daarvan gaven geen aanleiding om het onderzoek uit 2000 te herzien. Sterker nog, voor een goed leefmilieu is een substantieel niet woonprogramma, zoals in dit bestemmingsplan, noodzakelijk. De economische uitvoerbaarheid van dit programma wordt positief ingeschat.

Bedrijvigheid in IJburg tweede fase is dus in de eerste plaats bedoeld om van IJburg een gemengde, stedelijke wijk te maken in plaats van een „slaapstad“. De arbeidsplaatsen dragen ertoe bij dat ook overdag de wijk levendig is, met een goed draagvlak voor horecavoorzieningen. Daarnaast wordt het openbaar vervoer en de andere infrastructuur beter gebruikt. Voor de IJburgers zelf is het prettig om dichtbij verzorgende bedrijvigheid te vinden en de mogelijkheid om in hun directe omgeving te werken. Het aanbieden van kantoor- en bedrijfsruimte past ook in een trend die bijvoorbeeld waarneembaar is in het Oostelijk Havengebied²⁸, waar veel bewoners vanuit hun huis een onderneming starten. Met bedrijfsruimte in de buurt kunnen zij doorgroeien als het bedrijf niet meer in een kamertje past.

Ondanks het programma aan (commerciële) voorzieningen ligt de nadruk in IJburg tweede fase overigens wel op woningbouw. Bij daadwerkelijke uitvoering van het maximale vloeroppervlak kantoren en bedrijven is dat nog steeds minder dan 10% van het vloeroppervlak voor woningbouw.

Het zwaartepunt van de kantoren ligt in de zones rond de openbaar vervoerhaltes. Bedrijven in de milieuhinder categorieën 1 en 2 worden gemengd met wonen, bijvoorbeeld in gebouwplinten of in bedrijfsverzamelgebouwen. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen voor bedrijven in milieucategorie III mits zij niet onevenredig afbreuk doen aan het woonmilieu. In de uitwerkingen worden voor deze bedrijven nadere regels opgenomen, zoals maximale vestigingsgrootte of specifieke locaties voor zulke bedrijven.

27) Door onderzoeksbureau Decisio (2000), geactualiseerd voor IJburg tweede fase in 2006.

28) Voormalig havengebied oostelijk van het Centraal Station Amsterdam. Eind jaren negentig opgeleverd als nieuwbouwwijk.

Winkels

Het huidige winkelprogramma is gebaseerd op een detailhandelonderzoek, waarin de detailhandelstructuur van IJburg werd herzien²⁹. Het onderzoek richtte zich met name op de foodsector, die niet zo conjunctuurgevoelig is. Eén van de ingrepen was daarop om het hoofdwinkelcentrum voor IJburg (20.000 m² bvo) op het Centrumeiland te concentreren, want eerdere plannen voor een aanvullend winkelcentrum op het Middeneiland zouden waarschijnlijk niet levensvatbaar zijn; een eventuele buurtsuper uitgezonderd. Uit regelmatig uitgevoerde marktconsultaties komt naar voren dat er geen aanleiding is om de conclusies uit het onderzoek te herzien. De consultaties onderschrijven in elk geval dat het winkelprogramma op het Centrumeiland wenselijk en ook economisch uitvoerbaar is.

Op het Middeneiland biedt dit bestemmingsplan enige ruimte voor detailhandel, maar niet zoveel dat een zelfstandig winkelcentrum mogelijk is. Dat is gedaan om te vermijden dat de economische exploitatie van het winkelcentrum op het Centrumeiland schade oploopt.

Horeca

De maximaal toegestane hoeveelheid horeca is afgeleid van het gemiddelde aan horeca in Amsterdam dat per woning in 2005 beschikbaar was. Uiteraard verschilt de hoeveelheid horeca per Amsterdamse buurt; de binnenstad heeft ongeveer het tienvoudige aan horeca in vergelijking met andere stadsdelen. De maximale hoeveelheid horeca in IJburg tweede fase is vergelijkbaar met Amsterdamse stadsdelen die een middenpositie innemen. In het bestemmingsplan wordt de gangbare indeling gehanteerd:

Horeca I:	fastfood (automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant)
Horeca II:	nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, nachtcafé)
Horeca III:	café (café, bar)
Horeca IV:	restaurant, koffie- en theehuis, lunchroom, juicebar
Horeca V:	hotels

Latere planuitwerkingen zullen de hoeveelheid, soort en grootte van de horeca gedetailleerder gaan regelen, maar ook nu al zijn er een paar verschillen tussen de eilanden. Het Middeneiland en Buiteneiland biedt ruimte aan horeca die alleen gericht is op het eiland als verzorgingsgebied. Op het Middeneiland is bijvoorbeeld niet veel horeca toegestaan, terwijl het Strandeiland en Centrumeiland een horecafunctie hebben voor heel IJburg en zelfs bezoekers van buiten. Op IJburg tweede fase is ook ruimte voor hotels, temeer omdat Amsterdam behoefte heeft aan hotels buiten de binnenstad. Het aantal en de omvang worden in de uitwerkingen verder gedetailleerd.

Maatschappelijke dienstverlening

Onder de bestemming maatschappelijke dienstverlening vallen alle voorzieningen op het gebied van onderwijs, welzijn, gezondheid, sport, recreatie, cultuur en religie. In drie gevallen worden voorzieningen in IJburg tweede fase specifiek bestemd: sport op het Middeneiland, een begraafplaats op het Buiteneiland en cultuur op de kade van het Centrumeiland.

Het sportprogramma is overeenkomstig het stedelijke Sportaccommodatieplan (2006). Sport op het Middeneiland is apart bestemd omdat het hier om veldsport gaat en vastgelegd moest worden dat het areaal slechts zeer beperkt bebouwd mag worden. De keuze om kostbaar opgespoten land zo'n relatief extensieve invulling te geven kan op het eerste gezicht onlogisch lijken. Maar uit onderzoek³⁰ is gebleken dat Amsterdammers vooral in hun deel van de stad (willen) sporten; van de jeugdige voetballers blijft 80% zelfs in de eigen buurt. Hoogstens zou het aangrenzende Amsterdam oost een alternatieve plek voor sportvelden zijn. De bestaande sportparken daar worden intensief gebruikt en er is geen ruimte voor uitbreiding. Veldsport voor IJburg is daarom verdeeld over drie locaties: het Zeeburgereiland, het Diemerpark en het Middeneiland.

Op lange termijn heeft Amsterdam behoefte aan meer begraafplaatscapaciteit. IJburg tweede fase biedt daarvoor een goede mogelijkheid. Een begraafplaats op deze plek heeft een positieve functie (groen, rust, bezinning) voor de woonbuurt en voor IJburg als geheel.

De cultuurfunctie op de kade van het Centrumeiland onderstreept tot slot het bijzondere karakter van deze plek. Met deze bestemming wordt als het ware een ruimtereservering vastgelegd voor de toekomst; er mag gebouwd worden, maar dan alleen voor een bijzondere, publieke functie.

29) Onderzoek door Droogh, Trommelen, Broekhuis (2001).

30) Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, 2005.

Parkeren

Omdat IJburg in Amsterdam ligt en goede verbindingen met openbaar vervoer met de rest van de stad heeft, kan met een beperkte parkeernorm worden volstaan om in de parkeerbehoefte te voorzien. Onder andere in de eerste fase van IJburg is gebleken dat gemiddeld 1,25 per woning voldoet. Daarom geldt voor woningen op IJburg tweede fase ook een parkeernorm van maximaal 1,25 parkeerplaats per woning, waarvan 0,75 parkeerplaats op eigen terrein. De openbare ruimte wordt dus met maximaal 0,5 parkeerplaats per woning belast. Daarnaast wordt net als in IJburg eerste fase parkeerbeheer ingevoerd, waarmee het aantal auto's op basis van de beschikbare ruimte gereguleerd kan worden.

Bij het bepalen van de parkeernorm in IJburg tweede fase zijn de volgende randvoorwaarden beslissend:

- Invoeren van een parkeerregime (parkeerbeheer);
- Aansluiten bij de gemiddelde stedelijke norm van 1,0 parkeerplaats per woning;
- Goede alternatieven voor privé autogebruik door hoogwaardig openbaar vervoer en goede fietsroutes.

Voor één auto per huishouden dient er hoe dan ook ruimte te zijn, hetzij op eigen terrein of anders met een parkeervergunning in de openbare ruimte. Een tweede auto per huishouden is in principe ook mogelijk, maar dat is relatief duur. Er moet immers een extra plek worden gekocht of gehuurd in een garage, of worden betaald voor parkeren op straat. Voor deze tweede auto's wordt geen bewonersvergunning verstrekt. Dit alles is verdisconteerd in de calculatie van het maximale autobezit.

Voor bezoekers zullen in de regel voldoende plaatsen beschikbaar zijn omdat niet alle bewoners aanwezig zullen zijn en niet iedereen een auto heeft.

IJburg heeft de laagste parkeernorm van alle Vinex locaties. Maar de ervaring in IJburg eerste fase leert dat deze norm volstaat om de parkeervraag op te vangen en niet leidt tot ongewenste situaties. Evenmin blijkt deze norm een belemmering te zijn voor een goede afzet van de woningen. Wellicht speelt daarbij een rol dat de meeste IJburgers uit Amsterdam komen en gewend zijn aan beperkte parkeermogelijkheden en minder autobezit. Ter illustratie: op nieuwbouwlocaties in de Westelijke Tuinsteden van Amsterdam is het autobezit gemiddeld 0,74 per huishouden.

Op IJburg wordt bewoners dus meer ruimte geboden, maar niet zoveel als op woningbouwlocaties verder weg van de stad, of die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Uit onderzoek³¹ blijkt het autobezit onder de bewoners van IJburg eerste fase iets lager te liggen dan de geldende norm van 1.25, maar het autobezit ligt wel boven het gemiddelde in heel Amsterdam.

Voor kantoren en bedrijven is het uitgangspunt dat IJburg voldoet aan norm van een zogenoemde B-locatie, waarbij een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid per auto geldt. Kantoren en bedrijven krijgen te maken met een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak, op eigen terrein te realiseren. Omgerekend komt dat neer op ongeveer 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen en is daarmee overeenkomstig het gangbare locatiebeleid. Voor detailhandel geldt een norm van maximaal 1 parkeerplaats per 35 m² bruto vloeroppervlak. Maatschappelijke voorzieningen kennen tot slot ook een beperkt aantal parkeerplaatsen, meestal in de openbare ruimte.

31) Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, 2006.

6 Thematisch onderzoek

6.1 Inleiding

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is uitgebreid onderzoek verricht. Centraal staat daarin de rapportage in het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.). Dit milieu-effectrapport (MER) is opgesteld om de gevolgen van het project IJburg tweede fase voor het milieu in beeld te brengen. Met de afkorting m.e.r. wordt de milieu-effectrapportage bedoeld; MER staat voor het milieu-effectrapport zelf.

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het milieuonderzoek.

In onderstaande paragrafen zijn de hoofdlijnen uit het MER en resultaten van de diverse natuur- en milieuonderzoeken samengevat en zijn de belangrijkste conclusies weergegeven. Per paragraaf is eerst het algemene kader beschreven. Vervolgens komt het toetsingskader aan de orde. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen normstelling en beleid. Bij normstelling gaat het om harde juridische bindende normen die uit wetgeving voortvloeien. Het beleidskader bevat geen wettelijke normen, maar wel elementen waar enkel goed gemotiveerd van kan worden afgeweken. Na het toetsingskader is een korte samenvatting van het verrichte onderzoek opgenomen waarna de uitkomsten van het verrichte onderzoek zijn beschreven. Ten slotte is waar relevant aangegeven op welke wijze de uitkomsten van het onderzoek in het bestemmingsplan doorwerken bijvoorbeeld in de planvoorschriften.

6.2 Milieueffectrapport

6.2.1 Algemeen

In verband met de beoogde ontwikkeling van IJburg, tweede fase, is een MER opgesteld. Het MER dient als onderzoeksrapport voor het vast te stellen bestemmingsplan; het levert de informatie die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen.

6.2.2 Toetsingskader en normstelling

De m.e.r. is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994).

Op 28 september 2006 zijn de gewijzigde Wm (hoofdstuk m.e.r.) en het nieuwe Besluit m.e.r. 1994 in werking getreden. Daarmee is de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. De nieuwe regelgeving maakt nu onderscheid tussen:

- een m.e.r.-plicht voor plannen (voorheen SMB genoemd, nu „plan-m.e.r.”);
- een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor besluiten (een „project-m.e.r.”).

Doel van een m.e.r. is om de milieuaspecten volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming. In het MER worden de effecten van de beoogde ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen.

In het Besluit m.e.r. 1994 staat wanneer een project-m.e.r. of een plan-m.e.r. moet worden opgesteld. Het besluit bevat bijlagen met daarin overzichten van activiteiten en besluiten waarvoor een project-m.e.r. of plan-m.e.r. verplicht is. Bij de activiteiten horen ook drempelwaarden; niet voor elke activiteit geldt een m.e.r.-plicht, pas als bepaalde drempelwaarden worden overschreden.

Zo is de vaststelling van een bestemmingsplan (besluit) met daarin de bouwmogelijkheid van 2000 (drempelwaarde) woningen (activiteit) buiten de bebouwde kom project-m.e.r.-plichtig. De project m.e.r.-procedure vangt aan met het opstellen van een startnotitie en eindigt met een toetsingsadvies door de Commissie m.e.r.

Voor ruimtelijke plannen op alle niveaus, dus rijksnota's, streekplannen, structuurplannen en bestemmingsplannen, geldt voortaan dat een plan-m.e.r. moet worden opgesteld als:

- het plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit;
- voor het plan een passende beoordeling is vereist op grond van de Natuurbeschermingswet 1998.

In het bestemmingsplan (het besluit dat m.e.r.-plichtig is) moet worden aangegeven wat met de informatie uit het MER is gedaan. In geval van een project-m.e.r. moet het gekozen alternatief, het "voorkeursalternatief" (VKA), en de daarin opgenomen maatregelen in relatie tot het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) worden gemotiveerd.

6.2.3 Onderzoek en procedure

Project-m.e.r. en plan-m.e.r.

Bij de ontwikkeling van IJburg tweede fase is sprake van de volgende activiteiten die leiden tot een plan m.e.r.-plicht of project m.e.r. plicht:

- de bouw van 2.000 of meer woningen buiten de bebouwde kom (categorie 11.1 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994);
- de aanleg van een primaire waterkering (categorie 12.1 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994);
- het bestemmingsplan bevat activiteiten waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 moet worden gemaakt (artikel 7.2a Wm);
- de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg, die aansluit op de rijkswegen A1 en A9 (categorie 1.2 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. 1994).

Het bestemmingsplan IJburg tweede fase biedt een kader voor de eerste twee activiteiten³². Daarnaast wordt voor het bestemmingsplan een passende beoordeling uitgevoerd (meer hierover in paragraaf 6.3.2.1). Om deze redenen is het MER aan te merken als een plan-m.e.r. Het MER is een project-m.e.r. voor de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg. Voor deze weg worden afzonderlijke planologische procedures gevoerd. Er is sprake van één rapport dat zowel de plan-m.e.r. als de project-m.e.r. vormt: in het vervolg wordt gesproken over het MER.

Daarnaast zal dit MER ook dienen voor het projectbesluit (de vroegere „artikel 19-procedure”) waarmee de eerste 45 hectare landmaken van de eilanden planologisch zal worden mogelijk gemaakt. Dit projectbesluit is aan te merken als het ruimtelijk besluit dat als eerste in bovenstaande activiteiten voorziet.

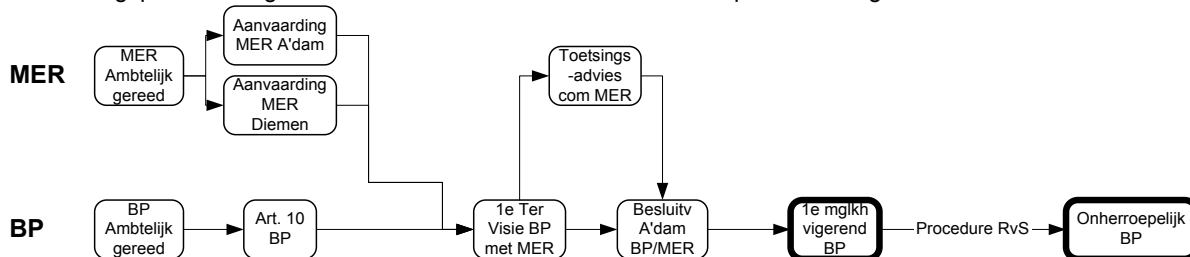
Het MER is vastgelegd in de rapportage “MER IJburg tweede fase en Oostelijke ontsluitingsweg”, Ingenieursbureau Amsterdam, juli 2008.

Procedure m.e.r.

Op basis van een startnotitie, inspraakreacties en adviezen zijn door Burgemeester en Wethouders, daartoe gemandateerd door de raad van de gemeente Amsterdam, en de gemeenteraad van Diemen richtlijnen vastgesteld (op 20 december 2005 respectievelijk 24 november 2005) voor de inhoud van het milieueffectrapport. Op 9 september heeft het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam ingestemd met het voorleggen van het MER aan haar gemeenteraad. Het MER is op 9 oktober 2008 door de gemeenteraad van Diemen aanvaard en op 1 oktober 2008 door de gemeenteraad van Amsterdam. Vanaf 20 november 2008 is het MER gedurende zes weken ter inzage gelegd bij het ontwerp-projectbesluit tot ontheffing van het geldende bestemmingsplan (ten behoeve van de aanleg van de eerste 45 hectare land voor de toekomstige woonwijk IJburg tweede fase). Dit projectbesluit is namelijk het eerste ruimtelijke besluit dat de m.e.r.plichtige activiteit mogelijk maakt. De Commissie voor de m.e.r. heeft op 21 januari 2009 het vereiste toetsingsadvies uitgebracht. Het toetsingsadvies en de gemeentelijke reactie hierop zijn weergegeven in hoofdstuk acht van deze toelichting.

32) Woningen worden mogelijk gemaakt via uit te werken bestemmingen. Voor de primaire waterkering geldt dat de goedkeuring door gedeputeerde staten van het waterkeringsplan / dijkversterkingsplan als bedoeld in artikel 7b, tweede lid van de Wet op de waterkering ter zijnde tijd project-m.e.r.-plichtig is.

De zienswijzen en de adviezen van de wettelijke adviseurs zijn eveneens in hoofdstuk acht van het bestemmingsplan samengevat en beantwoord. Daarmee is de m.e.r.-procedure afgerond.



Overzicht procedure MER en Bestemmingsplan (volgens de nieuwe Wro)

Inhoud van het MER

In het MER zijn de milieuaspecten (onder meer natuur, lucht, geluid, water en externe veiligheid) van het basisalternatief-plus beoordeeld. In het basisalternatief-plus zijn milieuvriendelijke maatregelen opgenomen die in het schema op de volgende pagina (in paragraaf 6.2.4) zijn opgesomd.

Naast het basisalternatief-plus zijn er de volgende alternatieven onderzocht: het nulalternatief, het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en het voorkeursalternatief.

Uitleg van de alternatieven in het MER	
1.	Nulalternatief In de startnotitie is reeds aangegeven dat zonder de aanleg van IJburg tweede fase niet aan de doelen van de initiatiefnemer kan worden voldaan. De Commissie voor de milieueffectrapportage ondersteunt het standpunt in de startnotitie dat de behoefte aan woningen en de keuze van de locatie IJburg in het voorafgaande traject reeds afdoende is onderbouwd. In haar advies voor de richtlijnen is de Commissie voor de milieueffectrapportage van oordeel dat de beschrijving van een zogenoemd „nulalternatief” in het onderhavige MER geen realistisch alternatief is. Het nulalternatief wordt in het MER (daarom) beschouwd als een referentiemodel voor de effectvergelijking van de voorgenomen activiteit IJburg tweede fase. Met dit referentiemodel wordt de huidige situatie met de autonome ontwikkeling (de ontwikkelingen die ook zonder IJburg tweede fase plaats zouden vinden) bedoeld.
2.	Basisalternatief-plus Voor de Concessieaanvraag IJburg, tweede fase is al in 2000 een MER opgesteld. Het daarin opgenomen meest milieuvriendelijke alternatief plus vormt tezamen met de resultaten van de afwegingsnota 2000 het “Eilandenmodel”. Met de term Eilandenmodel wordt de huidige eilandconfiguratie bedoeld. Dit Eilandenmodel is het uitgangspunt voor IJburg tweede fase. In de startnotitie van het MER is dit Eilandenmodel als het enige alternatief voor IJburg tweede fase opgevoerd; het wordt met “basisalternatief” aangeduid. Vervolgens heeft Alterra onderzoek verricht naar de gevolgen van aanleg, inrichting en gebruik van IJburg, tweede fase voor de natuurwaarden in de SBZ IJmeer. Uit dit onderzoek kwamen een aantal aanbevolen (milieu)maatregelen voort die in het basisalternatief zijn verwerkt. Dit aangepaste basisalternatief wordt in het MER met basisalternatief-plus aangeduid.
3.	Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) Het MMA bestaat uit het basisalternatief-plus met daarbij voorzover nog mogelijk een aanvullend pakket aan milieuvriendelijke maatregelen. Namelijk wat betreft natuur het aanleggen van een natuurontwikkelingsproject aan de Oostrand van IJburg, tweede fase. Wat betreft duurzame stedenbouw is in het MMA voor een stadsverwarming gekozen. Dit betekent een aanzienlijke reductie van CO2 uitstoot.
4.	Voorkeursalternatief (VKA) Het voorkeursalternatief is het alternatief dat in dit bestemmingsplan is verankerd. Het is het basisalternatief plus aangevuld met de toepassing van stadsverwarming (één van de twee maatregelen uit MMA).

	Het natuurontwikkelingsproject aan de Oostrand van IJburg tweede fase uit het MMA is niet opgenomen in het VKA vanwege botsende sectorale (milieu)wetgeving. De aanleg van een verondieping als onderdeel van de Oostrand wordt achterwege gelaten omdat het creëren van meer luwe ondiepe locaties om de biodiversiteit te versterken ten koste zou gaan van het aantal driehoeksmosselen. Deze driehoeksmosselen vervullen een foerageerfunctie voor de in de SBZ IJmeer levende vogels (zie meer hierover paragraaf 6.3.2). Met dit natuurontwikkelingsproject zou dus enerzijds nieuwe natuur worden gecreëerd, maar anderzijds natuur worden weggehaald. Om die reden wordt het project niet uitgevoerd.

6.2.4 Conclusie / verwerking in bestemmingsplan

Uit het MER blijkt dat realisering van het voorkeursalternatief géén significant negatieve effecten heeft. Alle benodigde maatregelen om significante negatieve effecten te voorkomen maken onderdeel uit van het VKA. In dit bestemmingsplan zijn de beschermende maatregelen uit het MER gewaarborgd in de algemene gebruiksbepalingen, uitwerkingsbepalingen, bouwvoorschriften en overige specifieke bestemmingsplan voorschriften.

In onderstaand overzicht staan de (noodzakelijke) milieuvriendelijke maatregelen die uit het MER voortvloeien. Daarnaast worden er een aantal milieumaatregelen uit het MER aanbevolen. Omdat deze maatregelen ook van belang voor de „goede ruimtelijke ordening“ worden gezien, zijn deze maatregelen ook in het plan „vertaald“.

Overzicht milieumaatregelen uit het MER	
	<i>noodzakelijke maatregelen</i>
Natuur	- Voordat de mosselbanken door de realisatie van de eilanden worden afgedekt, worden binnen het plangebied naar rato nieuwe mosselbanken gerealiseerd. Dat wil zeggen dat per hectare land, circa 0,6 hectare mosselbank worden gerealiseerd. - De pieren van de eilanden (daar waar de eilanden binnen 50 meter van de SBZ worden gerealiseerd), worden droog aangelegd. - Het land wordt gemaakt binnen ringdijken van slibarm zand en bij opvullen van de compartimenten met slibrijk zand wordt het retourwater via bezinkingsvelden geloosd, of (delen van) eilanden worden gemaakt met geheel slibarm zand, of door gebruik te maken van effectief gelijkwaardige technieken. - Bij de gesloten ringdijken worden de ingesloten (beschermde) vissen voor het opvullen van de ringdijk weggevangen. - De werkzaamheden worden zo uitgevoerd dat broedende vogels niet worden verstoord. - Rondom de eilanden (circa 15,5 km) worden niet toegankelijke oevers/dijkvakken gerealiseerd met behulp van vooroevers, rietgroei en/of stortsteen. - Hinder door lichtbundels van auto's vanaf land op water wordt tegengegaan door hetzij afschermde objecten of bouwwerken, hetzij door de afschermende werking van de waterkering zelf. - Rondom de eilanden van IJburg tweede fase komen geen ligplaatsen voor boten. - Op het Middeneiland komt een gemaal of spuisluis, maar geen schutsluis. Daardoor kunnen bootjes vanaf de interne watergangen niet op het buitenwater komen. - Rondom de eilanden van IJburg tweede fase met uitzondering van de IJburgerbaai komt een af- en aanmeer verbod. - Tussen het Strandeiland en Diemervijfhoek wordt een jaarrond vaarverbod ingesteld. - Verstoring door strandrecreatie van rustende of foeragerende vogels wordt tegengegaan door maximaal 3 stranden op slechts aangegeven locaties toe te staan, waarbij de afstand van het strand op de kop van het Strandeiland tot het Werkeiland tenminste 250 meter bedraagt en de mogelijkheden voor waterrecreatie sterk beperkt is.
Water	- Het gebruik van uitloogbare materialen in de buitenzijde van bouwwerken wordt verboden. - De oppervlakte van de nieuwe eilanden mag maximaal 218 hectare bedragen. - Van de gevallen neerslag dient 93% geïnfiltreerd te worden (met bijvoorbeeld IT-riolen) op het

Overzicht milieumaatregelen uit het MER	
	Strandeiland, het Buiteneiland en het Centrameiland. Op het Middel-eiland dient gemiddeld 70% van de gevallen neerslag geïnfiltreerd te worden. Het minimaal oppervlak intern oppervlaktewater bedraagt hier 10,7 hectare.
	Waterstaatkundige veiligheid - De contouren en profielen van waterkeringen dienen conform de normen uit de Wet op de waterkeringen te worden gerealiseerd. - Inspelend op de klimaatverandering wordt ruimte gereserveerd voor verhoging van de waterkeringen, mocht een toekomstige peilstijging dat vereisen.
Aanbevolen maatregelen	
	Natuur Aan de oostelijke kop van het Midden-eiland wordt een buitendijks natuurpark ingericht.
	Waterbodem Ter plaatse van noordelijke rand van Buiteneiland en mosselbank nabij de strekdam wordt het verontreinigingshaard gedeeltelijk gesaneerd door afdekking met zand.
	Water - Op de hoofdwegen op het Centrameiland worden infiltratiebermen of wadi's aangelegd. - Reservering op Midden-eiland voor uitbreiding grondwaterstelsel aangesloten op oppervlaktewatersysteem in verband met 1 meter peilverhoging in de toekomst. Ter plaatse van: 1. Watergangen aan de noordrand en zuidrand; 2. Grindkoffer aan de westrand; 3. Binnenwatersloot aan de oostkant en deels opgehoogd maaiveld (NAP + 2.0 meter). - Er wordt kruipruimteloos gebouwd en met "doorlatende" kadeconstructies gewerkt om een minimale ontwatering (=grondwaterdiepte) van 0,5 m te waarborgen. - Ondergronds bouwen (kelders) onder NAP- 1 meter wordt niet toegestaan.
	Landschap en cultuurhistorie - Om de zichtlijnen naar - en de afstanden tot - Durgerdam en Pampus te waarborgen, worden de contouren van de eilanden van IJburg tweede fase vastgelegd. - Hoogte van woningbouw wordt begrensd. - De maximale bouwhoogte op het Buiteneiland bedraagt 15 meter.
	Geluid - Ook op IJburg tweede fase geldt het Amsterdams beleid om autoverkeer te beperken; met betaald parkeren, een strenge parkeernorm, een fijnmazig openbaar vervoer en een goede infrastructuur voor fietsers. - Op geluidskritische locaties worden de woningen met voldoende afstand van de rijlijn tot aan de woonbebouwing gebouwd. Als dit niet afdoende is zal met dove gevels worden gewerkt. - Gebruik van geluidsreducerend asfalt op de hoofdwegen van IJburg tweede fase. - Aanbevolen wordt een regeling te treffen waarmee wordt afgedwongen dat de woningen worden geïsoleerd op basis van het cumulatieve geluidsniveau van wegverkeer en railverkeer. - Woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld dienen waar mogelijk te beschikken over een geluidluwe gevel. - Woningen waarvoor een dove gevel is voorgeschreven dienen ook te beschikken over een geluidluwe gevel.
	Lucht - Het bouwtempo is gematigd zodanig dat per jaar binnen het gehele plangebied voor een beperkt aantal woningen bouwvergunningen worden verleend. - Uitwerking van plannen met in totaal meer dan 4.600 woningen is uitsluitend toegestaan als de IJtram in gebruik is genomen binnen het plangebied.

Overzicht milieumaatregelen uit het MER

Verwerking in het bestemmingsplan

In de rest van dit hoofdstuk worden de diverse maatregelen – zoals die hierboven staan benoemd – in de betreffende paragrafen verder behandeld. Hoe de noodzakelijke en aanbevolen milieumaatregelen in dit bestemmingsplan zijn verwerkt wordt in deze alinea beschreven.

De noodzakelijke maatregelen met betrekking tot natuur zijn onder meer op de volgende manier in het bestemmingsplan vertaald:

- De bestemming Water 4 is mede bestemd voor mosselbanken. In de algemene gebruiksbepalingen staat geformuleerd dat het verboden is de eilanden te realiseren voordat de mosselbanken (naar rato van de bedekking door het landmaken) zijn aangelegd. De mosselbanken worden dus vooruitlopend op het landmaken gerealiseerd.
- De wijze waarop de eilanden dienen te worden aangelegd, zijn onder andere geformuleerd in de algemene gebruiksbepalings. Met deze maatregelen wordt voorkomen dat slib en zand een verstrend effect op de nabijgelegen SBZ veroorzaakt.
- De maatregel om de oevers/dijkvakken rondom de eilanden ontoegankelijk te maken wordt als volgt geborgd. Alle bestemmingen die grenzen aan het buitenwater³³ (zoals Groen 1 en Verkeer 3), bevatten onder meer waterkeringen. Indien deze waterkeringen en de daarbij behorende vooroevers zodanig worden aangelegd dat het aan de bestemming grenzende water toegankelijk wordt voor mensen, wordt in strijd met de voorschriften gehandeld. Eventuele hinder van lichtbundels van auto's wordt voorkomen door het voorschrift dat hieraan is gewijd in de algemene gebruiksbepalingen. Ook enkele bij de voorschriften behorende dwarsprofielen zien hierop. Deze twee inrichtingsmaatregelen moeten voorkomen dat rond de eilanden rustende of foeragerende vogels worden verstoord.
- De maatregelen die ertoe strekken rustende of foeragerende vogels te verstoren door waterrecreatie zijn naast de daaraan gewijde voorschriften in de algemene gebruiksbepalingen geborgd in de bestemming water 3. In het water van deze bestemming is het verboden te varen met vaartuigen, met uitzondering van vaartuigen van nood- en hulpdiensten. Het verbod om schutsluizen te bouwen dat staat geformuleerd in de bestemming Groen 1 strekt ertoe te voorkomen dat bootjes vanaf de interne watergangen op het Middeneiland naar het buitenwater kunnen varen.
- De locaties van de stranden zijn zo gekozen dat verstoring van rustende of foeragerende vogels door strandrecreatie wordt voorkomen. De locaties van de stranden liggen vast en staan aangeduid op de plankaart. Er zijn twee soorten stranden, stranden zonder beperkingen (strand 1) en stranden met beperkt recreatief gebruik (strand 2). Vanaf de stranden met beperkt recreatief gebruik is het verboden af- dan wel aan te meren met vaartuigen. Dit geldt niet voor het strand in de IJburgerbaai; hier mag gevaren worden. De aan- en afmeermogelijkheden op het strand aan de IJburgerbaai voor het aanmeren van pleziervaartuigen, voor onder andere de bewoners van het plangebied. De aanlegsteigers zijn uitdrukkelijk niet bedoeld voor het permanent afmeren van drijvende woningen of woonboten.

De noodzakelijke maatregelen met betrekking tot water zijn onder meer op de volgende manier in het bestemmingsplan vertaald:

- In de bepalingen ten aanzien van het bouwen, hoogten, bestaande oppervlakten etc. is opgenomen dat het verboden is uitloogbare materialen in de buitenzijde van bouwwerken te gebruiken. Dit voorschrift zal bij de beoordeling van bouwaanvragen in acht genomen dienen te worden.
- De oppervlakte van de eilanden is gemaximeerd doordat de contouren van de eilanden vastliggen; deze staan ingetekend op de plankaart. De eisen ten slotte die aan de eilanden worden gesteld in verband met de infiltratie van neerslag worden geformuleerd in de algemene gebruiksbepalingen. De borging van het minimaal benodigde oppervlaktewater op het Middel-eiland (10,7 hectare) is gegarandeerd door minima aan wateroppervlakten voor te schrijven in de diverse bestemmingen die er op dit eiland liggen.

33) Dit geldt niet voor het buitendijks gelegen gebied met de bestemming Natuur 1.

De noodzakelijke maatregelen met betrekking tot waterstaatkundige veiligheid zijn onder meer in het bestemmingsplan vertaald door de diverse dwarsprofielen die bij de voorschriften horen. In diverse bestemmingen (onder meer Groen 1 en Natuur 1) wordt naar deze dwarsprofielen verwezen. In de uitwerkingsregels is een bepaling opgenomen die garandeert dat rekening wordt gehouden met eventuele benodigde verhogingen van de waterkeringen hetwelk nodig zou kunnen zijn als het waterpeil stijgt door de klimaatsverandering.

Overigens worden veel van de noodzakelijke milieumaatregelen óók op andere wijzen geborgd. Enkele voorbeelden daarvan zijn de Natuurbeschermingswet 1998-vergunning waar voorwaarden aan verbonden worden die onder meer zien op de bescherming van de natuur (realisatie van de mosselbank, wijze van landmaken en dergelijke).

Het wegvangen van vissen en verstoring van broedende vogels is geborgd door de ontheffing die op grond van de Flora- en Faunawet vereist is. Deze ontheffing zal voordat aan de werkzaamheden begonnen wordt, worden verkregen.

Het vaarverbod ten slotte (een van de maatregelen waardoor verstoring van rustende en foeragerende vogels wordt voorkomen) wordt – naast de betreffende bepalingen die daaraan gewijd zijn in de voorschriften - geborgd door een verkeersbesluit dat zal worden genomen op basis van de Verordening op de Haven en het Binnenwater. Op deze manier worden veel noodzakelijke milieumaatregelen op meerdere wijzen geborgd.

De aanbevolen maatregel met betrekking tot natuur is in het bestemmingsplan geborgd door de bestemming Natuur 1. Hier wordt – zoals reeds beschreven in paragraaf 4.4 - een buitendijks natuurpark ontwikkeld. De sanering van de verontreinigingshaard ter plaatse van de noordelijke rand van het Buiteneiland vindt plaats door het afdekken met zand. Deze sanering is overigens ook al opgenomen in de grondexploitatie.

In de bestemming Verkeer 1 worden de aanbevolen infiltratiebermen of wadi's mogelijk gemaakt.

De reservering op het Middeneiland voor uitbreiding van het grondwaterstelsel zal in de uitwerkingen van het Middeneiland worden meegenomen. Het bestemmingsplan maakt deze maatregelen - door de ruimtereserveringen die zijn opgenomen hiervoor - niet op voorhand onmogelijk.

De eis dat kruipruimtelooz wordt gebouwd en met "doorlatende" kadeconstructies moet worden gewerkt is naast het verbod op ondergronds bouwen onder NAP -1 meter, opgenomen in de bepalingen ten aanzien van het bouwen. Bouwaanvragen zullen hieraan worden getoetst.

De aanbevelingen ten aanzien van landschap en cultuurhistorie zijn meegenomen in de ontwerp van de eilanden.

De contouren van de eilanden liggen vast en staan ingetekend op de plankaart. Om IJburg tweede fase zorgvuldig in het landschap en ten opzichte van IJburg eerste fase in te passen, en om de cultuurhistorische waarden van Durgerdam en Pampus te respecteren, is de bouwhoogte beperkt en vastgelegd op de plankaart.

De maatregelen die aanbevolen worden om aan de geluidsnormen van de Wet geluidhinder en het Amsterdams beleid hieromtrent te voldoen, zijn opgenomen in de algemene uitwerkingsbepalingen. In dat kader zijn in dit voorschrift parkeernormen opgenomen en eisen met betrekking tot stille zijden voor woningen waarvoor hogere waarden zijn verleend of die moeten worden gebouwd met een dove gevel. De profielen die als bijlage bij de voorschriften zitten, garanderen de minimaal aan te houden afstand van gevels ten opzichte van de as van de weg.

6.3 Natuur

6.3.1 Algemeen

Om aan te tonen dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening zijn op het punt van natuur twee wettelijke regelingen van belang:

- de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) met daarin geïmplementeerd de Vogel- en Habitatrichtlijn voor de gebiedsbescherming en;
- de Flora- en faunawet (Ff-wet) voor de soortenbescherming.

De effecten van de ontwikkeling op beschermd natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Nbw 1998 en de Ff-wet.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur (EHS) beschermd op basis van beleid, zoals die in de Nota Ruimte wordt beschreven.

Onderstaand wordt eerst het relevante beleid, wet en regelgeving (toetsingskader en normstelling) weergegeven; waarna de uitkomsten van de onderzoeken uiteen zijn gezet. Achtereenvolgens komen aan bod de Speciale Beschermingszone IJmeer, de Ecologische Hoofdstructuur (beide gebiedsbescherming) en toetsing aan de Flora- en faunawet (soortbescherming).

6.3.2 Toetsingskader en normstelling gebiedsbescherming

6.3.2.1 Toetsingskader en normstelling Speciale Beschermingszone

Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998

Voor de gebiedsbescherming vormt de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) het juridisch kader. Onderzocht moet worden of de ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde gebieden (binnen en buiten plangebied). De Nbw 1998 onderscheidt drie soorten gebieden:

- door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- door gedeputeerde staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

Het plangebied ligt niet in een door de minister van LNV aangewezen beschermd natuurmonument, noch in een door gedeputeerde staten aangewezen beschermde landschapsgezichten. Het plangebied ligt wél in de nabijheid van een Speciale Beschermingszone (eerste aandachtstreepje) waarop hieronder nader wordt ingegaan.

Vogel- habitatrichtlijngebieden

De Vogel- en Habitatrichtlijn verplichten de lidstaten van de Europese Unie tot aanwijzing van speciale beschermingszones (SBZ) ter bescherming van de Europese natuurwaarden.

Een SBZ is volgens de Habitatrichtlijn een door de lidstaat bij een wettelijk, bestuursrechtelijk en/of op een overeenkomst berustend besluit aangewezen gebied van communautair (Europees) belang waarin de instandhoudingsmaatregelen worden toegepast die nodig zijn om de natuurlijke habitats en/of populaties van soorten waarvoor het gebied is aangewezen, in gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen. Samen vormen deze beschermingszones een samenhangend Europees ecologisch netwerk, genaamd Natura 2000.

Onderzocht moet worden of het bestemmingsplan significante gevolgen heeft voor de aangewezen gebieden. Voor nieuwe bestemmingsplannen die significante gevolgen voor het betrokken gebied kunnen hebben, moet een passende beoordeling³⁴ worden opgesteld waaruit de mogelijke gevolgen die het plan voor het gebied kan hebben blijkt. Van significante gevolgen is sprake wanneer de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar dreigen te worden gebracht.

De „inschatting” of mogelijk sprake is van significante gevolgen wordt ook wel de „voortoets” genoemd. Gelet op het voorzorgsbeginsel moet een passende beoordeling worden gemaakt wanneer de kans op significante gevolgen bestaat en niet de zekerheid dat deze gevolgen zich zullen voordoen.

Indien uit de „passende beoordeling” blijkt dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet kunnen worden ontzien, zal aan het bestemmingsplan – vanwege de Natuurbeschermingswet 1998 – goedkeuring worden onthouden. Dit tenzij uit de beoordeling blijkt dat er geen alternatieven zijn en er voor het project dwingende redenen bestaan van groot openbaar belang, daaronder begrepen redenen van sociale of economische aard³⁵. Dit zijn de zogenaamde ADC criteria.

Daarnaast is op grond van de Nbw 1998 verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten projecten te realiseren of „andere handelingen” te verrichten, die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het gebied kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben. Van verslechtering of verstoring is –

34) Een passende beoordeling houdt in dat, op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake, alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van een SBZ in gevaar kunnen brengen, moeten worden geïnventariseerd.

35) Voor gebieden waarin een 'prioritair type' natuurlijke habitat of een „prioritaire soort” voorkomt, kan goedkeuring worden verleend, indien er geen alternatieven zijn en er voor het plan redenen zijn die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of voor het milieu gunstige effecten. Behalve om deze redenen kan goedkeuring – bij het ontbreken van alternatieven – ook worden verleend, indien er dwingende redenen zijn van groot openbaar belang en daarover advies is ingewonnen bij de Europese Commissie.

volgens de wet – in ieder geval sprake, indien het betrokken project of de betrokken handeling tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied kan leiden. In het kader van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of een vergunningplicht aan de orde is en aannemelijk is dat de vergunning verleend wordt.

Voor zowel de vergunning als de goedkeuring geldt dat deze slechts kunnen worden verleend, indien de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied niet zullen worden aangetast. Als er een „passende beoordeling” is verricht, zal dat uit dit onderzoek moeten blijken.

Vergunningvereiste

In de uitvoeringsfase is mogelijk een vergunning nodig. Er kunnen zich drie verschillende situaties voordoen:

- 1) De voorgenomen activiteit heeft zeker geen negatief effect op de habitats of soorten waarvoor het betrokken gebied is aangewezen of aangemeld als SBZ (instandhoudingsdoelstellingen). In dat geval is geen vergunning vereist;
- 2) Wanneer een activiteit wel mogelijk negatieve effecten heeft voor de instandhoudings-doelstellingen, maar geen significant negatieve effecten, is vergunningverlening aan de orde. Het bevoegd gezag geeft toestemming als uit de beschikbare informatie blijkt dat de kwaliteit van de habitats niet verslechtert en geen verstoring van soorten plaatsvindt, of wanneer dit kan worden voorkomen door het verbinden van voorschriften of beperkingen aan de vergunning. Als verslechtering of verstoring niet afdoende kan worden voorkomen, wordt de vergunning geweigerd. Dit is de zogenaamde verstorings- en verslechteringstoets. Van verslechtering van de kwaliteit van habitats is sprake als de oppervlakte daarvan afneemt of wanneer de structuur en de functies die voor de instandhouding van de habitat op lange termijn noodzakelijk zijn, dan wel de staat van instandhouding van met deze habitat geassocieerde typische soorten een dalende lijn vertonen in vergelijking met de instandhoudingsdoelstellingen. Verstoring van soorten treedt op als in een gebied uit de populatiedynamische gegevens blijkt dat de soort het gevaar loopt niet langer een levensvatbare component van de natuurlijke habitat te zullen blijven;
- 3) Wanneer niet op voorhand kan worden uitgesloten dat de activiteit significante gevolgen zal hebben voor de habitats of soorten, moet een passende beoordeling worden gemaakt, voordat een vergunning kan worden verleend.

Bevoegd gezag

In beginsel zijn Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie waarin de SBZ geheel of grotendeels is gelegen op grond van artikel 2 Nbw 1998 bevoegd gezag voor het verlenen van een vergunning op grond van artikel 19d Nbw 1998. Het IJmeer is voor het grootste deel gelegen in de provincie Noord-Holland. GS van Noord Holland zijn dan ook bevoegd een beslissing te nemen op de aanvraag van een vergunning voor activiteiten binnen het IJmeer. Voor zover de vergunning betrekking heeft op activiteiten die deels binnen de grenzen van een andere provincie liggen, beslissen GS in overeenstemming met GS van die andere provincie. Voor IJburg tweede fase betekent dit dat GS van de provincie Noord-Holland in samenspraak met GS van de provincie Flevoland moeten beslissen over de Nb-wet vergunning.

Passende beoordeling en m.e.r.

Op grond van artikel 7.2a Wm geldt de verplichting om een MER op te stellen wanneer voor een verplicht vast te stellen plan (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) een passende beoordeling moet worden gemaakt, omdat het plan activiteiten bevat die significante gevolgen kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een SBZ (dit wordt ook wel een plan-m.e.r. genoemd)³⁶.

Indien de m.e.r.-plicht is gebaseerd op artikel 7.2a lid 1 Wm, moet de passende beoordeling deel uitmaken van het op te stellen plan-m.e.r., aldus artikel 7.2a lid 2 Wm.

36) Dit wil dus niet zeggen dat voor elke passende beoordeling ook een plan-m.e.r. plicht geldt. Wel indien het plan (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wettelijk verplicht is, zoals dit bestemmingsplan.

Externe werking

Wanneer handelingen worden verricht buiten de grenzen van een SBZ die schadelijke gevolgen hebben op de natuurwaarden (instandhoudingsdoelstellingen) binnen het SBZ gebied, spreekt men van externe werking.

Blijkens de handleiding van de Europese Commissie over de toepassing van artikel 6 van de Habitatrichtlijn kan het noodzakelijk zijn om maatregelen te treffen buiten de SBZ, om effecten binnen het beschermd gebied te vermijden. Dat betekent dat op grond van artikel 19d Nbw 1998 eveneens een vergunning is vereist voor schadelijke handelingen buiten het beschermd gebied die de waarden binnen het beschermd gebied aantasten. Ook de kans op significante effecten kan blijkens de handleiding niet alleen toenemen als gevolg van plannen of projecten die binnen een beschermd gebied worden uitgevoerd, maar ook door activiteiten plannen of projecten die daarbuiten ten uitvoer worden gelegd. Als plannen, projecten of andere handelingen buiten het beschermd gebied mogelijk leiden tot significante gevolgen binnen het beschermde gebied, is op grond van artikel 19f Nbw 1998 een passende beoordeling vereist waarin de gevolgen van deze externe activiteiten (mede) worden onderzocht.

Er bestaat geen ruimtelijke grens voor externe werking. Bepalend zijn de effecten op het gebied, ongeacht op welke afstand van de SBZ de activiteit plaatsvindt.

6.3.2.2 Uitkomst onderzoek Speciale Beschermingszone / passende beoordeling

Het IJmeer is bij besluit van 24 maart 2000 door de minister van LNV aangewezen als SBZ op grond van de Vogelrichtlijn. Op 27 september 2005 is dit besluit nader gespecificeerd door de kaart in overeenstemming te brengen met de toelichting behorende bij het besluit (zie kaart Vogelrichtlijngebied).

Hoewel het plangebied van IJburg tweede fase geen deel uitmaakt van de SBZ IJmeer³⁷, dient in het kader van de planvorming onderzoek te worden uitgevoerd om te bepalen of vanwege externe werking de realisatie van IJburg tweede fase mogelijk schade toebrengt aan de natuurlijke waarden binnen de beschermingszone.

37) Overigens valt het meest noordelijke puntje van het bestemmingsplangebied wel in de SBZ IJmeer. Hier worden echter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het gebied is water en deze functie behoudt het ook in het bestemmingsplan. De reden dat een klein stukje van de SBZ toch in het plangebied ligt, is dat de bestemmingsplangrens op deze manier aansluit bij de gemeentegrens.



Kaart behorende bij het aanwijzingsbesluit Vogelrichtlijngebied IJmeer

Daarnaast worden op dit moment de instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor het Natura2000 gebied Markermeer en IJmeer. In dit gebied worden de huidige Vogelrichtlijngebieden Markermeer, IJmeer en kustzone Muiden opgenomen en samengevoegd. De verwachting thans is dat deze samenvoeging in 2009 is gerealiseerd.

De onderzoeksinstituten Alterra en het Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling (RIZA) hebben het oorspronkelijke plan beoordeeld. Dit was het plan zonder de maatregelen zoals deze in het basisalternatief-plus (paragraaf 6.2.3) zijn opgenomen.

Uit de door Alterra en het RIZA verrichte studies op het toenmalige plan (uit 2005) bleek destijds dat niet op voorhand kon worden uitgesloten dat de realisatie van de tweede fase van IJburg, significante gevolgen heeft voor de natuurlijke waarden binnen de SBZ IJmeer. Dit heeft ertoe geleid het plan aan te passen (van basisalternatief tot basisalternatief-plus) en een passende beoordeling te verrichten. Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft op dit aangepaste plan een passende beoordeling uitgevoerd, welke conform het genoemde artikel 7.2 a Wm is opgenomen in het MER.

In de passende beoordeling wordt beantwoord welke specifieke waarden in de SBZ dienen te worden beschermd, alsmede welke invloed de tweede fase van IJburg mogelijk heeft op deze beschermde waarden. Ook is bekeken of eventuele invloed op deze waarden als significant in het kader van de Nbw 1998 is te beschouwen. Daarnaast is onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn om eventuele verstoringen van IJburg tweede fase te voorkomen. In de passende beoordeling is tevens naar de concept-instandhoudingsdoelstellingen gekeken. Ten slotte kan worden vermeld dat Alterra de passende beoordeling heeft „getoetst” en met de daarin verwoorde conclusies ingestemd.

Natuurwaarden SBZ IJmeer

Het IJmeer is aangewezen als SBZ dankzij het voorkomen van veertien vogelsoorten (zie tabel 1 en bijlage 1 van Hoofdstuk 4 MER). De drie soorten, namelijk de kuifeend, het nonnetje en de tafeleend worden aangeduid als kwalificerende soorten. Daarnaast is er sprake van de aanwezigheid van elf begrenzingsoorten. Deze laatste groep bepaalt samen met de kwalificerende soorten de concept instandhoudingsdoelstellingen van SBZ IJmeer. De waarde van het IJmeer als leefgebied voor genoemde vogels wordt bepaald door:

- de aanwezigheid van voldoende voedsel;
- de nabijheid van geschikte rustplaatsen;
- de mate van verstoring (bepaalt de bruikbaarheid van het gebied voor vogels).

In de passende beoordeling zijn verschillende activiteiten onderzocht die de realisatie van IJburg tweede fase met zich meebrengen. Deze zijn:

- het maken van nieuw land;
- het realiseren van hoogbouw en infrastructuur op het nieuwe land;
- het plaatsvinden van menselijke activiteiten op en vanaf het nieuwe land inclusief het gebruik van het nieuw aangelegde strand.

Het effect van het landmaken is op meerdere aspecten onderzocht, te weten het effect ervan op de waterkwaliteit, op het voedselaanbod van de volgende typen voedsel: grasland, waterplanten, vis en driehoeksmosselen en op het beschikbaar zijn van rustgebied.

Daarnaast is onderzocht of van IJburg tweede fase een verstoringen invloed te verwachten is die er toe leidt dat vogels niet optimaal gebruik kunnen maken van de aanwezige voedselbronnen en rustgebieden.

Hierbij zijn de volgende typen verstoring van belang:

- verstoring van vogels door de aanwezigheid van stedelijke hoogbouw en infrastructuur;
- verstoring door menselijke activiteiten aan de oevers;
- verstoring door activiteiten op het water.

Ook is in de passende beoordeling onderzocht of IJburg tweede fase invloed heeft op de aangrenzende beschermingszones SBZ Markermeer en SBZ Gooimeer. Vanwege de aanzienlijke afstand van de planlocatie ten opzichte van deze gebieden, zijn geen effecten te verwachten.

Uitkomst passende beoordeling

Effecten van activiteiten op de SBZ	
1. Effect landmaken op:	
Waterkwaliteit:	Door gebruik van zand voor het landmaken dat voldoet aan de classificatie schone grond uit het Bouwstoffenbesluit zal het uitspoelingeffect van chloride niet zodanig zijn er sprake is van een significant negatief effect. Ook het effect van de eilanden in relatie met de koelwaterlozing heeft - door de geringe verblijftijd van het koelwater in het gebied van IJburg – geen significant negatief effect.
Voedselaanbod grasland:	Voor graslandfoerageerders onder de watervogels is er geen effect omdat het plangebied thans louter water bevat.
Voedselaanbod waterplanten:	De belangrijkste groeiplaatsen van ondergedoken waterplanten bevinden zich in de Gouwzee en het zuidoostelijk deel van het IJmeer, met name tussen Muiderberg en Muiden. Deze gebieden zijn vanwege de aanwezigheid van deze waterplanten aangewezen als Habitatrichtlijngebied. Uit waterplantenkartering in 2007 in het IJmeer door Rijkswaterstaat blijkt tussen IJburg eerste fase en Diemerpark de onderwatervegetatie sterk te zijn toegenomen. Op de planlocatie van IJburg tweede fase, verder het IJmeer in 2007 werd vrijwel geheel geen bedekking van waterplanten waargenomen. Het verlies aan waterplanten door het landmaken is daardoor beperkt. Het geringe verlies aan waterplanten zal bovendien plaatsvinden buiten de begrenzing van de SBZ. In het IJmeer is de hoeveelheid waterplanten overigens niet beperkend voor het aantal watervogels. De fonteinkruidsoorten komen langs de hele Waterlandse kust voor. De belangrijkste waterplantenvelden in het IJmeer liggen niet in het plangebied, maar tussen de Diemer Vijfhoek en Muiderberg en in de Gouwzee. Het effect van het landmaken is dat ter plaatse van de eilanden weinig onderwaterplanten verdwijnen, maar in het luwe water rondom de nieuwe eilanden van IJburg tweede fase (ook binnen SBZ IJmeer) zich nieuwe locaties met waterplanten ontwikkelen. Door de eilanden ontstaan nieuwe luwtegebieden met gunstige groeiomstandigheden voor waterplanten. De ervaringen op IJburg eerste fase leren dat de watergangen tussen de eilanden snel geheel dichtgroeien met waterplantenvelden, waarbinnen de 100 % bodembedekking vrijwel overal wordt gehaald. Voor de watergangen van IJburg tweede fase wordt een bodembedekking van dezelfde orde grootte verwacht. Op het voedselaanbod voor waterplantenetters valt geen significant negatief effect te verwachten omdat ter plaatse weinig onderwaterplanten bedekt worden, de hoeveelheid waterplanten sowieso niet limiterend is voor het aantal watervogels in het IJmeer en met de aanleg van IJburg tweede fase vergelijkbare nieuwe waterplantenlocaties ontstaan.
Voedselaanbod vis:	Door de aanleg van IJburg tweede fase, neemt het leefgebied voor vis in het IJmeer/Markermeer met 0,3 % af, maar de afname bevindt zich buiten de SBZ. Daarentegen neemt door de afgekochte visrechten het voedselaanbod (weer) toe en wordt een belangrijke oorzaak van vogelsterfte weggenomen. Verder leveren de oevers van IJburg tweede fase nieuwe paai- en opgroeihabitats voor kustgebonden vissoorten. Overigens is ook het voedselaanbod vis niet limiterend voor de in de in de SBZ levende beschermde vogels.
Voedselaanbod driehoeksmosselen:	Een belangrijk onderdeel van dit bestemmingsplanplan vormt de aanleg van een mosselbank van 132 hectare. Dit omdat door de realisatie van de eilanden voor woningbouw de bodem van het IJmeer - waarop schelpdieren (vooral driehoeksmosselen) leven - deels bedekt wordt. In totaal verdwijnt hierdoor een areaal met een volume van 349 m³ driehoeksmosselen buiten de SBZ IJmeer. Deze mosselen vormen een belangrijke voedselbron voor kuifeenden, tafeleenden, brilduikers, toppers en meerkoeten die vanwege de Vogel- en Habitatrichtlijn worden beschermd. De te realiseren mosselbank bevindt zich op de waterbodem³⁸ en bestaat uit een dunne laag zand met daarop een laag hard substraat, zoals gebroken betonpuin of natuursteen. Zo ontstaat er een harde laag waarop mosselen goed kunnen groeien. Uit onderzoek rond IJburg eerste fase en elders is gebleken dat driehoeksmosselen zich in hoog tempo op banken vestigen. Het gaat bij de realisatie van mosselbanken dus om bestaande technieken; zij zijn reeds beproefd en geschikt bevonden. Deze mosselbank wordt zodanig in fasen aangelegd dat de hoeveelheid mosselen die er per fase nieuw bijkomt evenredig is aan de hoeveelheid mosselen die verdwijnt door het landmaken in de betreffende aanlegfase van IJburg tweede fase. Door de gefaseerde realisatie van zowel de mosselbank als de eilanden worden de bestaande mosselpopulaties niet in een keer bedekt met zand. De foerageerfunctie die de mosselbank voor de binnen de SBZ levende vogels heeft, verandert dus (ook tijdens het gefaseerd realiseren van de eilanden) niet.

38) De waterbodem ter plaatse van de (toekomstige) eilanden ligt gemiddeld 2 tot 3 meter diep. Hierdoor komt de mosselbank niet dusdanig diep te liggen dat de mosselbanken niet meer door de genoemde vogels kunnen worden geëxploiteerd.

Effecten van activiteiten op de SBZ

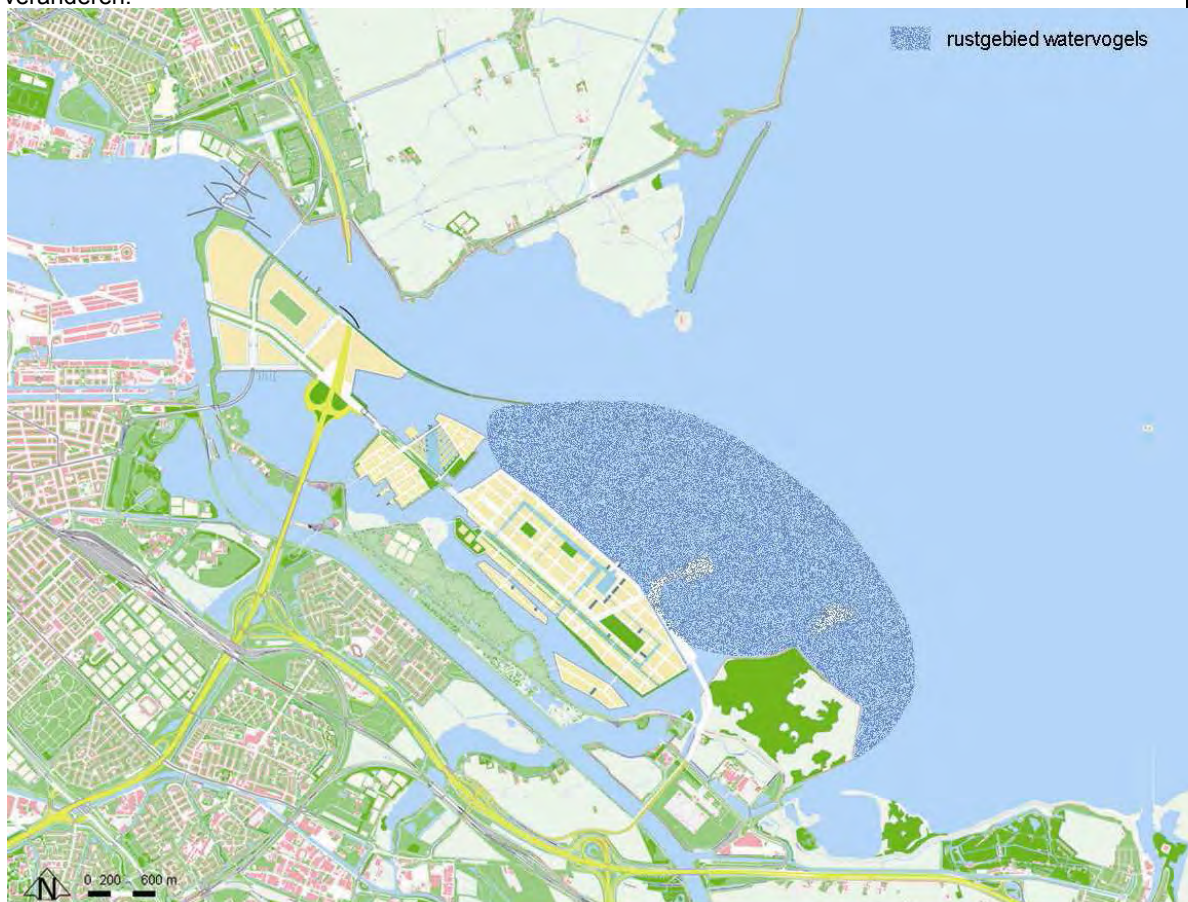
1. Effect landmaken op:

De fasering van het landmaken en de aanleg van de mosselbanken wordt nader geïllustreerd in paragraaf 3.3.7 van het MER. Ook is in de passende beoordeling gekeken naar mogelijke gevolgen voor de driehoeksmosselen door eventuele slibverspreiding die het landmaken zou kunnen veroorzaken. Door bij de realisatie van IJburg tweede fase gebruik te maken van ringdijken van slibarm zand, slibbezinkingsvelden en door compartimentering van de landmaakeenheden wordt de mate van slibverspreiding zodanig beperkt dat zeker niet van een significant negatief effect op de driehoeksmosselen kan worden gesproken.

Beschikbaarheid rustgebied: Met de overheersende zuidwesten-, westen- en noordwestenwinden ligt de locatie IJburg aan drie zijden in de luwte van het vaste land. Dit maakt het gebied zeer aantrekkelijk als rui en rustgebied voor vogels. Met de realisatie van IJburg gaat de kwaliteit van de relatieve luwte niet verloren. Het gebied waar luwte is verschuift in oostelijke richting.

Direct ten oosten van de nieuwe eilanden van IJburg, tweede fase, ontstaat een nieuw luwtegebied, dat bij verschillende windrichtingen dekking biedt aan rustende watervogels. In feite wordt de dekking biedende kustlijn door IJburg naar het oosten opgeschoven. Deze nieuwe luwtegebieden (vooral ten oosten van Midden- en Buiteneiland en tussen Diemervijfhoek en Strandeiland) bevinden zich op kortere afstand van de belangrijkste concentratie driehoeksmosselen in het IJmeer, waardoor de vogels minder energie kwijt zijn aan de dagelijkse vluchten van en naar het foerageergebied. Het binnenwater en de wateren tussen de eilanden kunnen in strenge winters en tijdens zware stormen door de watervogels in beperkte mate gebruikt worden als uitwijkgebied voor het dichtgevroren Markermeer. De menselijke activiteiten op de binnenbaai en binnenwateren zullen in de winter tot een minimum teruglopen, op de oevers zal een beperkte activiteit waarneembaar zijn.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de functie die het gebied heeft als rustgebied voor watervogels niet zal veranderen.



Vóór de aanleg van IJburg tweede fase: het gehele gebied is belangrijk rustgebied voor watervogels.

Effecten van activiteiten op de SBZ

1. Effect landmaken op:



Ná de aanleg van IJburg tweede fase: door de aanleg van de eilanden ontstaat ten oosten en ten zuiden van IJburg tweede fase nieuw luwtegebied dat geschikt is als rustgebied voor watervogels. Ook de binnenbaai is geschikt voor rustende eenden.

Beschikbaarheid rustgebied (vervolg):

Ook een meer kwantitatieve vergelijking van de arealen voor en na de aanleg van IJburg toont aan dat geen verlies van rustgebied optreedt. Bovenstaande kaartjes geven een schetsmatige ligging van de rustgebieden weer. Hierbij dient te worden aangetekend dat de geschiktheid als rustgebied minder wordt naarmate de afstand tot de kustlijn toeneemt. Hoe groter de afstand, hoe groter de kans op verstoring door wind, golfslag en stroming. Dit verschijnsel doet zich voor in beide beschreven situaties en is dus niet van invloed op de vergelijking. Hieruit blijkt dat de geconstateerde verschuiving van de rustgebieden niet tot afname leidt.

Effecten van activiteiten op de SBZ

2. Hoogbouw en stedelijke infrastructuur

Onderzoek op vergelijkbare bebouwingslocaties heeft aangetoond dat er geen significant effect uitgaat van de aanwezigheid van hoogbouw op het voorkomen van foeragerende en rustende watervogels.

3. Menselijke activiteiten op het nieuw te maken land

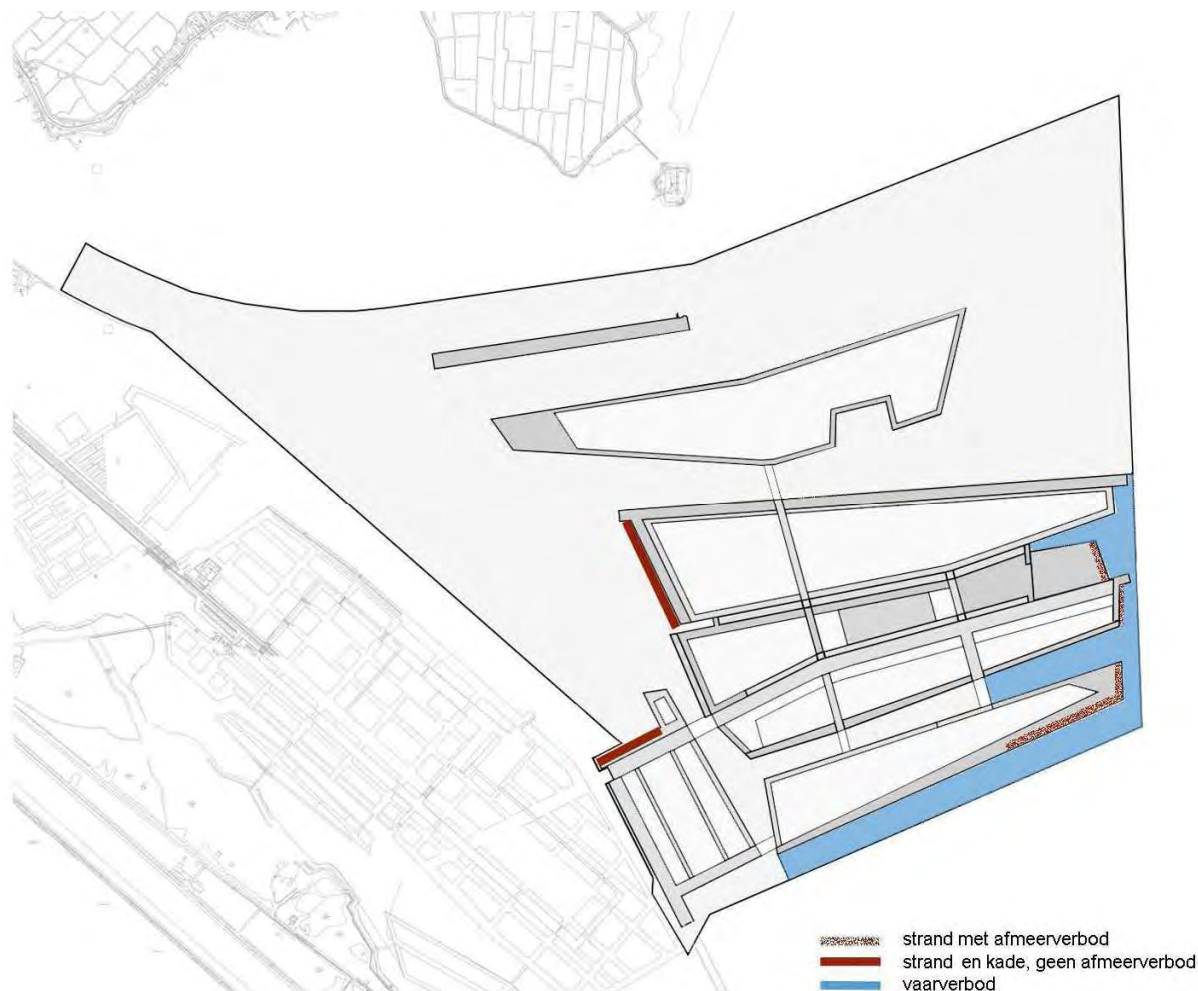
Door de realisatie van visuele afscherming in de vorm van groene taluds, rietkragen en groenstroken tussen de belangrijkste activiteiten op het land (lichtbronnen van autoverkeer en effecten van wandelaars / fietsers) en het open water zal de aanleg van IJburg tweede fase niet leiden tot een significant negatief effect op foeragerende en rustende watervogels in de SBZ IJmeer. De geluidsbelasting als gevolg van het gebruik van IJburg tweede fase is dusdanig beperkt dat de verstoring naar de omgeving nihil is.

4. Gebruik van de stranden

Het gebruik van stortsteen voor de oevers maakt deze slecht toegankelijk. Het verstoren van de vogels door menselijke activiteiten vanaf het strand is minimaal omdat slechts beperkt gebruik gemaakt mag worden van de

Effecten van activiteiten op de SBZ

stranden (zie onderstaande afbeelding „zonering waterrecreatie“). De afstand vanaf het strand op het Strandeiland tot het verderop gelegen werkeiland is voor de gemiddelde zwemmer zo groot (250 meter) dat waterrecreanten de natuur daar niet kan verstoren. Daarnaast zijn de mogelijke effecten van menselijke activiteiten op de oever gering. Bovendien vindt de waterrecreatie vooral in de zomermaanden plaats terwijl de trekkende watervogels vooral in de winter van de rust en foerageergebieden gebruik maken.

Gebruik van stranden (vervolg)

Zonering waterrecreatie

Conclusie

Uit de passende beoordeling blijkt dat met de maatregelen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen, de aanleg van IJburg tweede fase geen significant negatieve effecten en in een aantal gevallen licht positieve effecten op SBZ IJmeer sorteert. Dit wil zeggen dat er van externe werking geen sprake is. Er is géén sprake van significante negatieve gevolgen zowel voor de huidige beschermde waarden zoals die voortvloeien uit het aanwijzingsbesluit, als voor de toekomstige instandhoudingdoelstellingen van de SBZ, zoals omschreven in het concept Natura 2000 aanwijzingsbesluit. Om die reden hoeft er dan ook niet aan de hierboven genoemde ADC-criteria te worden voldaan.

Vanwege de aanzienlijke afstand begeven slechts weinig duikeenden zich vanuit het Markermeer en Gooimeer naar de planlocatie IJburg tweede fase om te foerageren. Het effect van het verlies van rustplaatsen en

foerageermogelijkheden beperkt zich daarom tot het SBZ IJmeer. Het effect hiervan op de watervogels in de aangrenzende SBZ's Markermeer en Gooimeer is nihil.

Nu uit de passende beoordeling is gebleken dat het bestemmingsplan IJburg tweede fase geen significante gevolgen zal hebben voor de beschermde waarden zoals die voortvloeien uit het aanwijzingsbesluit van de nabijgelegen SBZ, is een vergunning op grond van artikel 19d Nbw 1998 aangevraagd, welke op 1 augustus 2008 door de provincie Noord Holland is verleend. Het bestemmingsplan is in zoverre dan ook uitvoerbaar en in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

6.3.2.3 Toetsingskader en normstelling Ecologische Hoofdstructuur

Rijksbeleid EHS

Nota Ruimte

Het IJmeer is niet alleen aangewezen als SBZ op grond van de Europese Vogelrichtlijn, maar maakt daarnaast deel uit van de EHS. Voor EHS-gebieden geldt een specifiek beleidsmatig beschermingsregime zoals vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze nota vervangt het Structuurschema Groene Ruimte waar voordien het beschermingsregime van de EHS in werd geregeld.

Afwegingskader EHS-gebieden

In zijn algemeenheid is het ruimtelijk beleid voor de EHS-gebieden gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied.

De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader, het zogenaamde „nee-tenzij“-regime. Binnen de gebieden waar het „nee-tenzij“-regime van kracht is, zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die schadelijk zijn, maar waarvoor geen alternatief is, geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Om te kunnen bepalen of de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied significant worden aangetast, moet het bevoegd gezag, de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit erop toezien dat hiernaar, door de initiatiefnemer, onderzoek wordt verricht.

Het beschermingsregime van de EHS richt zich op het EHS-gebied. Er hoeft geen rekening met externe werking op het gebied te worden gehouden. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken zullen de te beschermen en te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied moeten worden gespecificeerd.

Compensatie principe EHS-gebieden

Wanneer een ingreep onvermijdelijk blijkt, dan is in dat geval de initiatiefnemer van het plan verantwoordelijk voor realisatie van mitigerende maatregelen om de nadelige effecten weg te nemen of te ondervangen en waar dit niet volstaat, de resterende effecten te compenseren.

Sinds het voorjaar van 2007 zijn de regels van het compensatiebeginsel in “Spelregel EHS” van Rijk en provincies nader uitgewerkt.

Het bevoegd gezag dat verantwoordelijk is voor het opleggen van compensatieverplichtingen ziet er op toe dat de initiatiefnemer daadwerkelijk compenseert. Aan compensatie worden de volgende voorwaarden gesteld:

- geen netto-verlies aan (natuur) waarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang;
- compensatie aansluitend of nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat. Bij fysieke compensatie kan onteigening aan de orde zijn;
- indien fysieke compensatie aansluitend of nabij het gebied onmogelijk is, kan compensatie plaatsvinden door de realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden, dan wel door fysieke compensatie verder weg van het aangetaste gebied;
- indien zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is, wordt financiële compensatie geboden. Deze wordt in het door rijk en provincies beheerde Nationaal Groenfonds gestort;
- het tijdstip over het besluit van de ingreep is ook het tijdstip waarop besloten wordt over de aard, wijze en het tijdstip van mitigatie en compensatie.

Provinciaal beleid EHS

Streekplan Noord-Holland Zuid

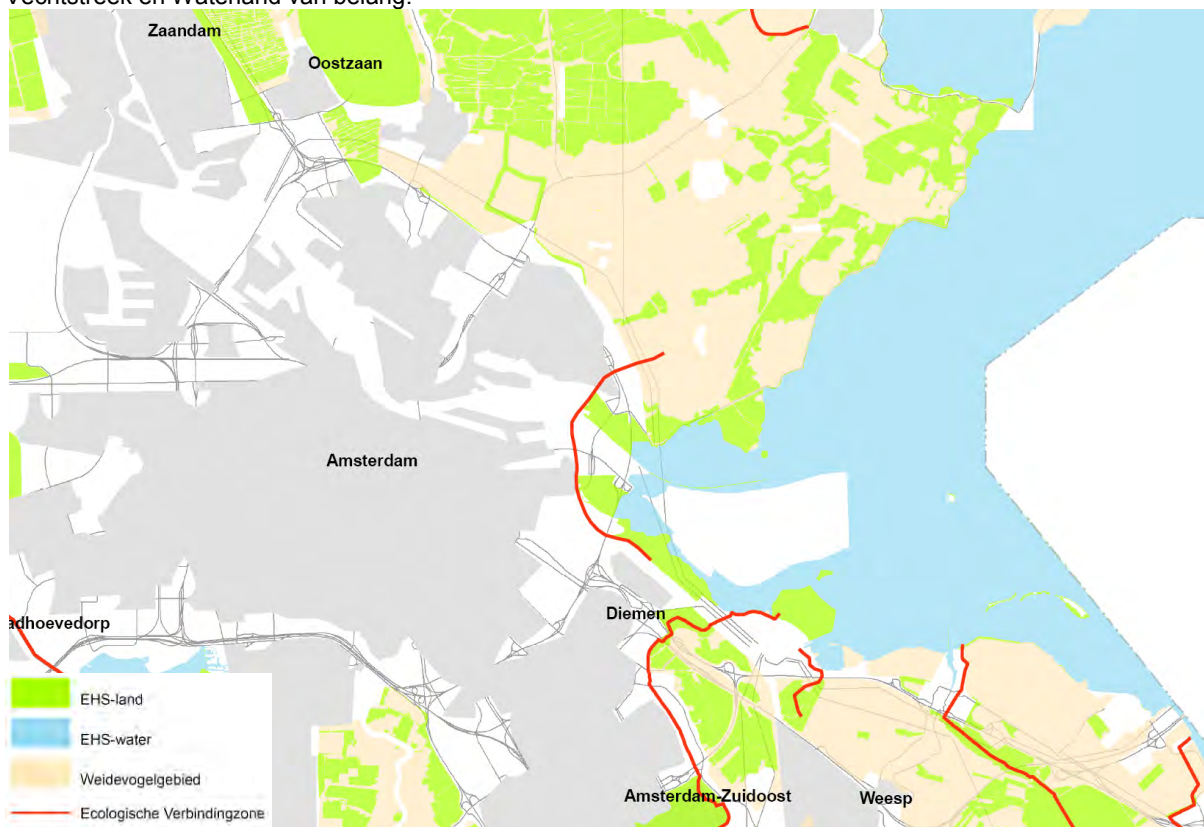
Het rijk is samen met de provincies verantwoordelijk voor de realisatie van de EHS. Het rijk door het beschikbaar stellen van middelen en deskundigheid. De concrete uitvoering is bij provincies neergelegd.

Op 17 februari 2003 is de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur nader bepaald met het vaststellen van het Streekplan Noord-Holland Zuid door de Provinciale Staten. De Provinciale Staten van Noord-Holland hebben op 4 juli 2005 de nota „Noord-Holland Natuurlijk!“ vastgesteld als kader voor het provinciale natuurbelief. Hierin wordt de rijks EHS (verder) uitgewerkt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Op 19 november 2007 heeft een partiële herziening van het Streekplan Noord-Holland Zuid plaatsgevonden. In deze partiële herziening blijft de begrenzing van de PEHS ongewijzigd. Deze herziening bevat onder meer een wijziging van het compensatiebeleid. Zoals hieronder wordt uiteen gezet wordt de (P)EHS niet aangetast door de aanleg van IJburg tweede fase en hoeft in zoverre met dit compensatiebeleid geen rekening te worden gehouden.

6.3.2.4 Uitkomst onderzoek Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied ligt op de plankaart van het streekplan Noord-Holland Zuid binnen de „rode contour“. Deze contour is de grens van het stedelijk gebied. Het gebied is volgens de toelichting bij het streekplan bedoeld voor verdere verstedelijking. Op de Globale Kaart Ruimtelijke bescherming & Compensatie Natuur en Recreatie ligt het plangebied dan ook buiten het EHS gebied „Groot Water“. In het beschermingsregime EHS hoeft zoals gezegd geen rekening te worden gehouden met externe werking. De (P)EHS fungeert daarom formeel dan ook niet als toetsingskader voor IJburg tweede fase. De natuurwaarden van de om IJburg tweede fase liggende natuur (de PEHS) hebben wel degelijk een belangrijke rol vervuld bij het vormgeven van de plannen (bijvoorbeeld de Boog om Oost).

Bij de aanleg, inrichting en gebruik van IJburg tweede fase speelt de nabijheid van de PEHS-status „groot water“ een rol. Daarnaast zijn de migratiemogelijkheden van overgebonden soorten tussen de PEHS-kerngebieden Vechtstreek en Waterland van belang.



Uitsnede van de Globale Kaart Ruimtelijke bescherming & Compensatie Natuur en Recreatie uit het Streekplan Noord-Holland Zuid van 2007

Effecten IJburg tweede fase op watersysteem met PEHS-categorie „groot water“

De aanleg van IJburg tweede fase tast het areaal van het PEHS- gebied “Groot Water” IJmeer niet aan omdat het er geheel buiten valt. De natuurwaarden van het “Groot Water” EHS-gebied IJmeer blijven met de aanleg van IJburg tweede fase in stand (zie paragraaf 6.3.2.2).

Effecten IJburg tweede fase op ecologische verbinding zone (invloed op migratie van oevergebonden soorten tussen Vechtstreek en Waterland)

Een goede inpassing van de woningbouwlocatie IJburg (ruimtelijk, functioneel, milieuhygiënisch) in de omgeving en een goede inrichting van het woongebied zelf is een belangrijk speerpunt voor IJburg tweede fase. Het is de bedoeling om vooral die biotopen te faciliteren die een kwaliteitsverbetering van het aquatische ecosysteem opleveren, waardoor de biodiversiteit zal toenemen.

De oevers van IJburg tweede fase worden natuurvriendelijk ontworpen. In totaal ontstaat 15,5 km natuuroever in het IJmeer. Aan de ruwe kanten van de eilanden komen oevers met stortstenen. Dit zijn uitstekende plekken voor driehoeksmosselen en de Rivierdonderpad. Aan de luwe zijde van de eilanden komen „groene” oevers. Deze zijn uitermate geschikt voor rietgroei en als leefplek voor ringslangen, amfibieën, kleine zoogdieren en als paaipplaats voor vissen.

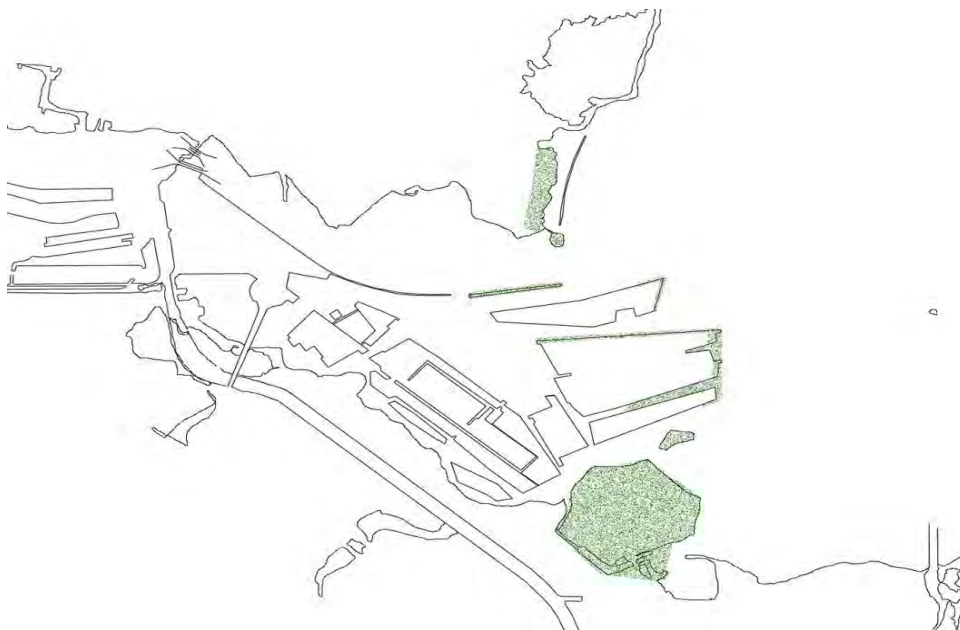
Om de „boog om de oost” tot stand te brengen is het nodig dat de oostelijke koppen van alle eilanden van de tweede fase oevers hebben met geleidelijke land/water overgangen, waardoor niet-vliegende dieren hier makkelijk in en uit het water kunnen komen. De boog om de oost is een ecologische verbinding tussen de Diemer Vijfhoek en de IJdoornpolder. Dieren kunnen deze afstand alleen zwemmend overbruggen als er regelmatig plekken zijn waar ze kunnen uitrusten en voedsel zoeken.

De oostelijke kop van Strandeiland en het zuidelijke stukje van Middeneiland worden ingericht als strand, wat een geleidelijke land/water overgang is die op rustige perioden goed bruikbaar is voor dieren.

Het middendeel van de oostelijke kop van het Middeneiland worden als natuurgebied ingericht, met natuurlijke land/water overgangen.

Het noordelijke deel van de kop van Middeneiland en de kop van Buiteneiland krijgen een inrichting met stortsteen. Door deze in een helling van 1:3 neer te leggen ontstaat een oeverlijn die bruikbaar is voor dieren.

Door op 10-20 meter afstand van deze stortstenen nog een stortstenen vooroever te maken ontstaat een strook luw water die uitermate geschikt is voor amfibieën, de ringslang en als paaipplaats voor vissen.



Eilanden van IJburg tweede fase als “stepping stones” tussen de EHS-kerngebieden Waterland en Vechtstreek

Conclusie

De natuurwaarden van het „groot water“ PEHS-gebied IJmeer blijven met de aanleg van IJburg tweede fase in stand. Er worden door de realisatie van de natuurvriendelijke oevers, buitendijkse natuurontwikkeling en de inrichting van de oostzijde van IJburg tweede fase, natuurwaarden toegevoegd die nu vrijwel ontbreken in het IJmeer. Deze aspecten van de inrichting dragen bij aan het versterken van het ecosysteem en de biodiversiteit van het IJmeer. Hiermee wordt geanticipeerd op de Amsterdamse gebiedsvisie dat het IJmeer erbij wint als het natuursysteem veelzijdiger en robuuster is.

De aanleg van IJburg tweede fase, betekent, door het ontstaan van het natuureiland bij de strekdam en de natuurvriendelijke inrichting van de oostelijke koppen van de eilanden IJburg tweede fase, dat verplaatsingsmogelijkheden voor oevergebonden dieren tussen de Diemer Vijfhoek en de IJdoornpolder (de Boog om de Oost) verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie.

Op grond van het bovenstaande is het plan in overeenstemming met het beleid voor de EHS en PEHS.

6.3.3 Toetsingskader en normstelling soortenbescherming

Flora en faunawet

Op grond van de Ff-wet zijn in beginsel alle in Nederland in het wild voorkomende diersoorten en enkele plantensoorten beschermd. De Ff-wet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingsbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Ff-wet 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 Ff-wet kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Ff-wet niet uitvoerbaar.

Voor algemene soorten, met name genoemd in het Vrijstellingsbesluit, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ff-wet. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

Voor zover deze vrijstellingen niet van toepassing zijn, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing aan te vragen bij LNV. Voor de zwaarst beschermde soorten, de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

6.3.4 Onderzoek soortenbescherming

Voor de aanleg van IJburg tweede fase, is een natuurtoets uitgevoerd. Hierin is onderzocht welke verplichtingen de Ff-wet oplegt: moet er ontheffing worden aangevraagd voor de aanwezige beschermde soorten, is er compensatie nodig, met welke maatregelen kan een ontheffingsaanvraag worden voorkomen en hoe kan aan de zorgplicht worden voldaan.

Aanwezige soorten en effecten

Uit het onderzoek blijkt dat de hierna volgende soorten aanwezig zijn in (de omgeving van) het plangebied. Tevens worden de effecten op deze soorten beschreven.

Zoogdieren

Vaste rust- verblijfs- en voortplantingsplaatsen van vleermuizen zijn in het plangebied niet aanwezig. De oevers van de nieuwe eilanden zullen mogelijk een nieuw foerageergebied voor vleermuizen gaan vormen. Langs de overgang land-water ontstaan nieuwe jachtgebieden vooral voor de Meervleermuis. Langs de rietkragen ontstaan luwe plekken waarin zich veel insecten bevinden. De effecten op deze zoogdieren zijn dan ook nihil.

Broedvogels

Bij de werkzaamheden wordt rekening gehouden met de broedtijd van langs de oevers broedende vogels waardoor de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet worden overtreden.

Foeragerende en rustende watervogels

Bestaande mosselbanken komen onder het zand te liggen, maar omdat elders mosselbanken worden aangelegd (zie ook paragraaf 6.3.2.2) blijft de voedselvoorziening voor foeragerende vogels op peil.

Er is geen negatief effect op rustende watervogels. Door de aanleg van nieuwe eilanden wordt er een nieuw rustgebied voor watervogels gecreëerd; ook tussen de eilanden ontstaan luwe zones waar watervogels kunnen rusten. Ter bescherming van het rustgebied van watervogels worden natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden maatregelen getroffen om uitstraling van direct licht, zoals van koplampen van auto's, naar het IJmeer te vermijden. De rustgebieden bij Diemervijfhoek en Hoekelingsdam blijven beschikbaar.

Reptielen en amfibieën

Zoals in de paragraaf over de PEHS reeds beschreven, zal de aanleg van IJburg tweede fase niet leiden tot verslechtering van de ecologische verbinding Waterland-Zuidelijke IJmeerkust (de Westboog) voor de ringslang. De natuurvriendelijke ingerichte oevers van de nieuwe eilanden zullen een stapsteen vormen en de oversteek (tussen Waterland en Diemerzeedijk) voor ringslangen makkelijker maken. Door deze „Oostboog” wordt de ecologische verbinding voor de ringslang verbeterd.

Op de nieuwe eilanden kan er tijdelijk een geschikte biotoop voor de rugstreeppad ontstaan. Echter deze kans wordt uiterst gering geacht omdat het Haveneiland op dat moment al helemaal bebouwd is en (dan) geen geschikt leefgebied voor rugstreeppadden bevat. Mocht de rugstreeppad opduiken dan zal een ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ondanks de voorgenoemde conclusie dat de kans dat de rugstreeppad opduikt zeer gering is, zal zorgvuldigheidshalve toch een ontheffing worden aangevraagd die het mogelijk maakt –indien dit toch nodig zal blijken te zijn- ter plekke gevonden rugstreeppadden door ecologen te laten verplaatsen naar het Diemerpark.

Vissen

De rond de mosselbanken levende rivierdonderpad en de in de watervegetatie verblijvende kleine modderkruiper zullen door de demping een deel van hun leefgebied kwijtraken.

De stortstenen oevers van IJburg tweede fase voegen leefgebied van de rivierdonderpad toe. Beide soorten zijn niet zeldzaam in en rond Amsterdam. De rivierdonderpad komt voor langs wateren met stortstenen oevers, bijvoorbeeld langs de strekdam. De kleine modderkruiper komt vooral voor in kleine slootjes met een goede waterkwaliteit, onder andere in Waterland. Het duurzaam voortbestaan van beide soorten komt dus niet in gevaar.

Bij de dempingswerkzaamheden kunnen vissen onder het zand bedolven raken. Door vanaf één kant te dempen en bij het laatste gedeelte het water tot op enkele decimeters weg te pompen en vervolgens de ingesloten vis weg te vangen kan de schade aan vissen beperkt blijven. Voor de artikelen 9 (wegvangen) en 13 (onder zich hebben) van de rivierdonderpad en de kleine modderkruiper is een ontheffing nodig. Omdat het duurzaam voortbestaan van deze vissoorten niet wordt bedreigd is het redelijkerwijs te verwachten dat deze ontheffing zal worden verleend.

Wijze van uitvoering

Uitvoeren landmaakwerkzaamheden in relatie tot vissen

Tijdens het landmaken moet het ophogen zorgvuldig gebeuren. Ophoging vindt plaats tussen vooraf gemaakte dijken. Het afstromende water wordt opgevangen om zo min mogelijk slib in het IJmeer te laten komen, zodat de mosselbanken elders geen schade ondervinden. Vanaf één kant zal in een rustig tempo worden opgehoogd, zodat de vissen kunnen vluchten. Het laatste gedeelte wordt leeggepompt tot op enkele decimeters. Hieruit

kunnen de ingesloten vissen met schepnetten worden weggevangen. Dit geldt niet alleen voor de beschermde vissoorten, maar vanwege de zorgplicht voor alle vissen.

Omdat de rivierdonderpad en kleine modderkruiper moeten worden weggevangen is een ontheffingsaanvraag nodig welke, zoals gezegd, naar verwachting zal worden verleend.

Uitvoeren werkzaamheden in relatie tot broedvogels

In de vogelbroedtijd (van ongeveer 15 maart tot ongeveer 15 augustus, afhankelijk van soort en weersomstandigheden kan dit ook eerder of later zijn) moet rekening worden gehouden met alle in het gebied broedende vogels en hun rustplaatsen. Broedvogels kunnen zich langs de oever van IJburg bevinden.

Tijdens en na het maken van land kunnen nieuwe leefomstandigheden ontstaan. Een zandvlakte is voor een aantal vogelsoorten een aantrekkelijke broedplek. De nesten zijn gedurende de broedtijd beschermd. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen veldcontroles worden gehouden en indien nodig zal bij de planning van de werkzaamheden met bovenstaande rekening worden gehouden.

Ontheffing

Door het plan of door de werkzaamheden kunnen de vissoorten rivierdonderpad en kleine modderkruiper schade ondervinden. De rivierdonderpad verliest een deel van zijn leefgebied, het duurzaam voortbestaan van de soort wordt niet bedreigd, omdat er voldoende leefgebied op de strekdam en langs de oevers van het Zeeburgereiland overblijft. Bovendien wordt leefgebied toegevoegd middels de stortstenen oevers van IJburg tweede fase. Een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet is nodig, indien de dempingswerkzaamheden binnen gemaakte ringdijken plaatsvindt en wegvangen van de ingesloten beschermde vissoorten (zie uitvoering dempingswerkzaamheden) noodzakelijk is. Zoals hierboven reeds gezegd, is het redelijkerwijs te verwachten dat deze ontheffing zal worden verleend.

FF wet tabel	Soort	Ontheffing?	Effect	Mitigatie
Tabel 3	Rugstreeppad	N.v.t.	N.v.t.	
	Vleermuizen	Nee	+	
	Ringslang	Nee	+	
Vogels	Broedvogels	Nee	0	Rekening houden met broedseizoen
	Foeragerende vogels	Nee	0	
Tabel 2	Rivierdonderpad	Ja	0	Demping in één richting, leegpompen en wegvangen
	Kleine modderkruiper	Ja	0	
Tabel 1	Kleine zoogdieren (oeversorten IJburg)	Nee	N.v.t.	
Niet beschermd	Waterplanten	Nee	-	
	Driehoeksmosselen	Nee	-	
Positief effect: + Negatief effect: - Neutraal effect: 0				

Conclusie

- Een ontheffingsaanvraag voor de artikelen 9 en 13 voor de beschermde vissoorten rivierdonderpad en kleine modderkruiper is nodig, indien het land maken alleen zo kan worden uitgevoerd dat de vissen moeten worden weggevangen. Beide soorten verliezen een deel van hun leefgebied, het duurzaam voortbestaan van de soort komt echter niet in gevaar, zodat de ontheffing naar verwachting verkregen zal worden. Door de nieuwe stortstenen oevers in zowel de eerste als de tweede fase IJburg, neemt het potentieel leefgebied van de rivierdonderpad toe.
- Voor de broedvogels zullen er, mits rekening wordt gehouden met de broedtijd, geen negatieve effecten zijn.
- De foerageermogelijkheden voor watervogels blijven op peil dank zij de aanleg van de mosselbank. Na de aanleg is ook het rustgebied weer beschikbaar, zij het op een andere locatie. Gedurende de aanleg van de nieuwe eilanden kunnen zich nieuwe soorten vestigen. Door waar nodig voorzorgsmaatregelen te treffen en er op een zelfde manier mee om te gaan als op IJburg eerste fase wordt overtreding van de Flora- en faunawet voorkomen.
- Ook voor de ringslang wordt een positief effect verwacht. Voor de oversteek Waterland-Zuidelijke kust IJmeer en vice versa kan hij de nieuwe eilanden van IJburg tweede fase en het Natuureiland op de kop van de strekdam als stapsteen gebruiken.

Gezien de wijze van uitvoering van de werkzaamheden is het aannemelijk dat een eventuele ontheffingsaanvraag verkregen zal worden. De Flora- en faunawet zal dan ook niet aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan.

6.4 Water en bodem

IJburg tweede fase wordt gerealiseerd door in het plaatselijke oppervlaktewatersysteem een nieuwe bodem aan te brengen, bovenop een reeds bestaande waterbodem. Er is daardoor sprake van een – in potentie – zeer intensieve wisselwerking tussen het water en de (water-)bodem. Daarom worden deze twee onderzoeksaspecten hier samen in één paragraaf samen besproken. Het onderzoek heeft zich enerzijds gericht op de effecten van de aanleg van de eilanden en anderzijds op de effecten van het latere gebruik en inrichting ervan. De grootste nadruk ligt daarbij op het in kaart brengen van de (ecologische) milieueffecten, maar daarnaast wordt hieronder ook de waterstaatkundige veiligheid van IJburg tweede fase besproken.

6.4.1 Toetsingskader

Voor water, waterbodem en bodem bestaat er een zeer uitgebreid wettelijk en beleidsmatig toetsingskader. Het toetsingskader bevindt zich verspreid over alle bestuurslagen; van Europees niveau tot en met het gemeentelijk beleid.

Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) uit 2000 richt zich op de bescherming en kwaliteitsverbetering van oppervlaktewater en grondwater. Als minimumeis geldt dat er geen verdere achteruitgang mag zijn, maar het doel is dat alle lidstaten in 2015 een goede toestand van de wateren bereiken, zoals omschreven in artikel 4 van de richtlijn. Onder een „goede toestand” wordt verstaan dat het oppervlaktewater en grondwater in ecologisch en chemisch opzicht aan de hoogste eisen voldoen die redelijkerwijs haalbaar zijn. Voor grondwater geldt bovendien dat een evenwicht moet worden bereikt tussen onttrekking en aanvulling.

Door middel van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW omgezet in Nederlandse wetgeving. Deze wet regelt aanpassing van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de waterhuishouding (Wwh).

De genoemde doelstellingen uit artikel 4 van de KRW worden vertaald als milieukwaliteitseisen in Algemene Maatregelen van Bestuur, of in provinciale verordeningen. Op hun beurt zullen deze regels gaan doorwerken in diverse besluiten in het ruimtelijk ordeningsrecht, waaronder streek- en bestemmingsplannen.

Maar tot het moment dat deze implementatie van de KRW helemaal gereed is, dienen de lidstaten al wel te voorkomen dat besluiten worden genomen die leiden tot een achteruitgang van de waterkwaliteit. Om hieraan te voldoen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een stappenplan opgesteld, waarmee overheden tijdig kunnen beoordelen of een bestemmingsplan een risico vormt voor de chemische en ecologische waterkwaliteit.

De Watertoets

Op grond van artikel 12, tweede lid, aanhef en onder c, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de waterparagraaf.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. De Handreiking Watertoets 2 uit december 2003 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat omschrijft de watertoets als het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij het totstandkoming van het bestemmingsplan. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Wet op de waterkering

De dijken rondom de eilanden van IJburg tweede fase moeten voldoen aan de veiligheidsnorm uit de Wet op de waterkering. Deze norm wordt uitgedrukt in de gemiddelde jaarlijkse kans dat de hoogste waterstand, waarop de dijken zijn ontworpen, toch wordt overschreden. De aanleg van primaire waterkeringen moet overeenkomstig een door de beheerder vastgesteld en door GS goedgekeurd plan worden gedaan.

Wet bodembescherming

Het nationale beleid is gericht op het saneren van bestaande verontreinigingen, het voorkomen van nieuwe verontreinigingen en het terugdringen van verontreiniging door diffuse bronnen. De Wet bodembescherming is de belangrijkste wet als het gaat om verontreinigde bodem. Verder geldt het Bouwstoffenbesluit voor het gebruik van grond of steenachtige bouwstoffen bij het landmaken en de aanleg van waterkeringen.

Wet verontreiniging oppervlaktewateren

Omwille van de chemische en biologische kwaliteit van het Nederlandse oppervlaktewater is het verboden om zonder vergunning afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen in het oppervlaktewater te lozen.

Wet beheer rijkswaterstaatwerken

In deze wet wordt bepaald dat het verboden is zonder vergunning van onze Minister van Verkeer en Waterstaat gebruik te maken van een bij het Rijk in beheer zijnd waterstaatswerk door, anders dan waartoe deze is bestemd, werken te maken/behouden, of bijvoorbeeld stoffen of voorwerpen te storten.

Rijksbeleid

Vierde nota waterhuishouding

In deze nota zijn de belangrijkste nationale beleidsdoelstellingen met betrekking tot het waterbeheer vastgelegd. De nota gaat uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk op natuurlijke wijze met watersystemen moet worden omgegaan en dat naar meer samenhang moet worden gezocht tussen waterbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening.

De nota kaart ook de problematische kwaliteit van de Nederlandse waterbodems aan. Naast het reduceren van de vervuilingbronnen is sanering van ernstig vervuilde waterbodems noodzakelijk. Voor vrijkomende baggerspecie wordt komende jaren bezien of een gedifferentieerde aanpak kans van slagen heeft. Daarbij zou baggerspecie ten eerste gewoon verspreid moeten kunnen worden, als dat verantwoord is voor het ontvangende systeem. Tweede trap is het verwerken (scheiden, reinigen, toepassen) als dat mogelijk is tegen redelijke kosten. De laatste trap is het gecontroleerd storten, als onontkoombaar eindstation voor zeer vuile baggerspecie.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In dit bestuursakkoord hebben rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afspraken gemaakt over doelen en maatregelen die de waterhuishouding in 2015 op orde moeten brengen. Hierbij wordt rekening gehouden met klimaatverandering, bodemdaling, zeespiegelstijging en verstedelijking.

Provinciaal beleid

Provinciaal waterhuishoudingplan 1998-2002

In het tweede provinciale waterhuishoudingplan zijn de beleidslijnen opgetekend voor het beheer van het Noord-Hollands watersysteem, met als oogmerk om in 2015 een gezonde, ecologische kwaliteit van het watersysteem te bereiken. Het waterhuishoudingplan wordt op dit moment herzien.

Provinciaal Waterplan 2006-2010

Klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling hebben steeds meer invloed op het waterbeheer. In het Provinciaal Waterplan 2006-2010 staat globaal beschreven wat er moet gebeuren om veilige dijken te houden, droge voeten na hevige regenbuien en een waterkwaliteit dat aan de actuele eisen voldoet. Binnen deze kaders werken de waterschappen en gemeenten meer concrete maatregelen en plannen uit.

Gemeentelijk beleid

Waterplan Amsterdam

In het waterplan is een streefbeeld uitgewerkt voor de inrichting, het gebruik en het beheer van het water in de stad, zoals dat er in het jaar 2030 uit zou moeten zien. Het streefbeeld beoogt aan een ecologisch gezond, duurzaam en veilig watersysteem te bouwen, met een hoge beleevingswaarde dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam is in januari 2002 vastgesteld door de gemeente en het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

6.4.2 **Onderzoeksresultaat**

Al vanaf het einde van de jaren '90 zijn de waterbeheerders Waternet (voorheen DWR), Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Holland actief betrokken bij het ontwerpproces van IJburg. De beheerders waren daarnaast ook betrokken bij het MER voor IJburg tweede fase; het formuleren van de onderzoeksvragen, de aanpak van het onderzoek, het opstellen van het rapport. De maatregelen die uit alle besprekingen voortkwamen zijn in dit bestemmingsplan opgenomen. Zoals de introductie van paragraaf 6.4 al aangaf, heeft het onderzoek zich enerzijds gericht op de effecten van de aanleg van de eilanden en anderzijds op de effecten van het latere gebruik of de inrichting ervan. Langs die twee lijnen worden de onderzoeksresultaten hieronder ook samengevat. Het aanleggen van de eilanden in het water en op de bestaande waterbodem heeft meerdere denkbare effecten. De zes belangrijkste worden hieronder opgesomd, voorzien van de resultaten uit het onderzoek.

1. Vrijkomend waterbodemmateriaal

Voor de aanleg van de eilanden van IJburg tweede fase wordt er niet gebaggerd. Er is dus geen sprake van vrijkomende (al of niet verontreinigde) baggerspecie die elders verwerkt zou moeten worden.

2. Gebruik van steenachtige materialen en zand

Om land te maken voor IJburg tweede fase is 17 miljoen m³ zand nodig. Daarnaast is 0,5 miljoen m³ zand nodig voor de nieuw aan te leggen mosselbank. De ringdijken, bedoeld om verspreiding van slib tijdens het landmaken te voorkomen, worden gemaakt van slibarm zand. Hiervoor komt bijvoorbeeld ontzilt Noordzeezand in aanmerking, wat ruim voorradig is en op ieder gewenst moment te leveren. Het ontzilt van dat zand tot een voor het IJmeer acceptabel zoutgehalte gebeurt in een ontziltingsinstallatie, of tijdens het transport van het zand in de schepen. Het zand binnen de ringdijken kan een hoger slibgehalte hebben, zoals zand uit het Markermeer. In de vaargeul tussen Amsterdam en Lelystad, waaruit ook IJburg eerste fase is opgehoogd, is nog een hoeveelheid zand beschikbaar voor de tweede fase. Een deel van het zand zal uit een aanvullende winplaats moeten komen. Eventueel kan ook altijd ontzilt zand uit de Noordzee worden betrokken. De uiteindelijke keuze van de zandbron hangt onder andere af van de kosten van winning, levering en het slibgehalte.

3. Doorsnijdingen van eventuele verontreinigingslocaties

Nabij de strekdam is tot een diepte van circa 1,5 meter onder het waterbodemniveau een ernstige, maar immobiele verontreiniging (klasse 4 materiaal) aangetroffen. Een gedeelte van de mosselbank en de noordrand van het Buiteneiland heeft een geringe overlap met deze verontreinigingslocatie. Voor de realisatie van de mosselbank zal de plek met schoon zand worden afgedekt. Het geïnfiltreerde hemelwateroverschot zal slechts

een zeer lichte inzijging van grondwater naar de waterbodem veroorzaken. Dit maakt dat er geen verspreiding van verontreinigingen vanuit de waterbodem naar de toekomstige landbodem zal optreden.

4. Effect op het waterbergend vermogen van het IJmeer

Het IJmeer is onderdeel van het watersysteem IJmeer/Markermeer en heeft een belangrijke bergingsfunctie. Door aanleg van de eilanden neemt het open waterareaal af met 218 hectare. Op het totale areaal van ruim 68.000 hectare IJsselmeer gebied (waar het watersysteem IJmeer/Markermeer deel van uitmaakt) is die afname met 0,3% gering te noemen.

5. Effect van chloride in het ophoogzand op de kwaliteit van het oppervlaktewater

Al het zand voor de aanleg van IJburg tweede fase dient te voldoen aan de classificatie „schone grond“ uit het bouwstoffenbesluit. Voor chloride betekent dit een concentratie van maximaal 200 mg/kg droge stof. Er is een „worst case“ berekening gemaakt van de uitspoeling naar het buitenwater van chloride uit ontzilt zeezand, met als conclusie dat de gevolgen nihil zijn.

6. Effect van slibdeeltjes in het ophoogzand op de kwaliteit van het oppervlaktewater

Tijdens het sproeien van het ophoogzand komen de fijnste sedimentfracties uit het zand vrij. Zonder maatregelen verspreidt dit slib zich in een ruime wolk rond het gesproeide zand en dat moet worden voorkomen. Voordat met de aanleg van de eilanden wordt begonnen, zullen daarom eerst ringdijken worden aangelegd. Deze ringdijken bestaan uit zand met een laag slibgehalte. Binnen deze ringdijken wordt het land vervolgens opgehoogd. Daarbij kan zand worden gebruikt met een hoger slibgehalte. Bij het opspuiten van het zand mengen de slibdeeltjes zich met het proceswater. Dat water moet op een gegeven moment kunnen worden geloosd, maar om te verhinderen dat het slib op het omringende water mee wordt geloosd, wordt het proceswater eerst op slibbezinkingsvelden gebracht. Na passage door de bezinkingsvelden is het slibgehalte in het proceswater zo laag dat het geloosd kan worden zonder verspreiding van slib in de omgeving.

Als tweede spoor heeft ook de inrichting en de bewoning van de eilanden diverse denkbare effecten op het water. De drie belangrijkste worden hieronder opgesomd, voorzien van de resultaten uit het onderzoek.

1. Effecten op de interne waterberging en grondwaterstand op de eilanden

Alle eilanden worden zo ingericht dat het maaiveld voldoet aan de gemeentelijke grondwaterdiepte norm van minimaal 0,5 meter. Hierbij is al rekening gehouden met eventuele toekomstige peilstijgingen van het IJmeer. Op de eilanden wordt ondergronds bouwen (kelders) onder NAP -1 meter niet toegestaan.

Het Middeneiland krijgt een intern oppervlaktewater systeem. De omvang van het interne water is 8,9% van het totale eiland, wat voldoende is voor berging van het inkomende hemelwater. Deze dimensionering is afgestemd op de toekomstige verharding (60%) en het beperkt de opzetting bij de maatgevende buien tot minder dan 20 cm. Het water wordt actief beheerd door gemalen, met een streefpeil van NAP -0,2 meter.

Op de andere drie eilanden komt geen oppervlaktewater. Van de neerslag dient 93% geïnfiltreerd te worden op de genoemde eilanden. Infiltratie van hemelwater is gunstig voor de omringende oppervlaktewaterkwaliteit en draagt positief bij aan de berging van het watersysteem. Bij de inrichting van de eilanden zijn de adviezen van Waternet en Rijkswaterstaat verwerkt.

2. Effect op de kwaliteit van het buitenwater

Door de inrichting van het water- en infiltratiesysteem op de eilanden wordt tegengegaan dat verontreinigende stoffen het buitenwater belasten. Voor diverse stoffen zal zelfs sprake zijn van een verbetering ten opzichte van de situatie zonder IJburg tweede fase.

Voor een groot deel van de 33 prioritaire stoffen uit de Kaderrichtlijn Water - en de 6 probleemstoffen van het Markermeer/IJmeer - zal IJburg tweede fase geen bron van verontreiniging vormen, omdat zulke stoffen niet in woonwijken voorkomen. Door uitlopende bouwmaterialen niet toe te staan wordt de emissie van koper en zink tegengegaan. Een groot deel van de overige prioritaire stoffen (weekmakers en brandvertragers) komen via het effluent van rioolwaterzuiveringen in het oppervlaktewater. Het rioolwater van IJburg wordt aan de andere kant van de stad in de nieuwe RWZI Westpoort gezuiverd.

Voor een klein deel draagt IJburg tweede fase wel bij aan de emissie van de eerder genoemde prioritaire stoffen en probleemstoffen. Diffuse verontreinigingen (bestrijdingsmiddelen, PAK, zware metalen, stikstof) als gevolg van atmosferische depositie en het verkeer zijn daarvan de oorzaak. Deze stoffen hechten zich sterk aan bodemdeeltjes, waardoor het grootste deel van de verontreiniging gebonden blijft. Door de combinatie van

bronmaatregelen en in situ maatregelen wordt de emissie van deze stoffen naar het Markermeer/IJmeer voorkomen. Hiermee wordt voldaan aan de adviezen van Waternet en Rijkswaterstaat. Tot slot is er de kwestie van de koelwaterlozing van de Diemercentrale op het IJmeer. De vrees bestond dat de aanleg van IJburg tweede fase, in de buurt van het lozingskanaal, de watertemperatuur in dat gebied sterk zou verhogen. Uitgebreid onderzoek heeft laten zien dat dit niet het geval is. De configuratie van de eilanden bevordert juist de doorstroming van oppervlaktewater, waardoor het effect van de koelwaterlozingen wordt beperkt.

3. Waterstaatkundige veiligheid

Het IJmeer/Markermeer heeft in de Wet op de waterkering een status als „buitenwater“. Alle waterkeringen rond dit buitenwater worden daarom gezien als primaire waterkeringen. Voor de primaire waterkering van IJburg tweede fase wordt voor alle eilanden een veiligheidsnorm van 1:4000 voorgeschreven, gelijk aan de norm die voor IJburg eerste fase geldt.

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met mogelijke toekomstige peilstijgingen als gevolg van klimaatveranderingen, door aan de landzijde achter de waterkeringen (in de bestemming Groen 1) ruimte te reserveren voor toekomstige dijkverhogingen. Bovendien bieden de eilanden van IJburg tweede fase ook bescherming aan de eilanden van IJburg eerste fase.

6.4.3 Conclusie

Uit het onderzoek kan worden geconcludeerd worden dat de aanleg van IJburg tweede fase op het water en de waterbodem geringe effecten sorteert. In concreto kan het volgende worden vastgesteld:

- De waterstaatkundige veiligheid is gegarandeerd;
- De grondwaterstand op de eilanden blijft binnen de normen;
- Het gebruik van de eilanden heeft nauwelijks effect op het omringend buitenwater;
- Ongewenste slibwervelingen tijdens de aanleg worden voorkomen door de eisen in de algemene gebruiksbepalingen. Daarnaast worden de ringdijken van de eilanden met slibarm zand aangelegd;
- De effecten van de aanleg op de kwaliteit van de waterbodem zijn aanvaardbaar.

Hierdoor ontstaat een situatie die niet alleen in overeenstemming is met de uitgangspunten van het geldende beleid op het gebied van water en bodem, maar ook met hetgeen een goede ruimtelijke ordening vereist.

6.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het kader van het bestemmingsplan moet onderzocht worden of in het plangebied archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal vervolgens via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden.

Cultuurhistorie omvat vele aspecten, zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hoe een bestemmingsplan die bescherming kan bieden, hangt af van het karakter van de cultuurhistorische elementen of gebieden. Daarbij is de aandacht vooral gericht op (archeologische) rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen, bekende en te verwachten archeologische waarden.

In het kader van het bestemmingsplan zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de bestemmingsregeling beschermd moeten worden.

6.5.1 Toetsingskader

De *Monumentenwet 1988* biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de Monumentenwet gewijzigd. Daarin staat opgenomen dat de gemeenteraad bij vaststelling van een

bestemmingsplan niet alleen rekening moet houden met bekende archeologische resten, maar ook moet anticiperen op het aantreffen van resten die nog niet bekend zijn. Daarnaast biedt de Monumentenwet de mogelijkheid om beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen om de „landschappelijke waarde“ daarvan te kunnen behouden. Die aanwijzing moet worden vertaald in een bestemmingsplan, waarin schaal- en sfeerverstorende elementen en ontwikkelingen worden geweerd en waarin nieuwe elementen zorgvuldig worden ingepast. Het beschermd dorpsgezicht geldt volgens de wet alleen voor het gebied dat is aangewezen.

In de *Nota Ruimte* staat het landschappelijk beleid beschreven, met aandacht voor het tegengaan van versnippering van de ruimte en voor een versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Voortvloeiend uit het Europese Verdrag van Valletta heeft ook de provincie Noord-Holland diverse maatregelen getroffen voor de inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Volgens de provinciale *Cultuurnota 2005-2008* behoren culturele planologie en cultureel behoud behoren tot haar kerntaken. Hiermee sluit de provincie aan op de *Nota Belvédère* uit 1999, waarin behoud van cultuurhistorie door ontwikkeling wordt nagestreefd. De provincie betreft culturele waarden, waaronder archeologie, nadrukkelijk bij ruimtelijke- en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn archeologisch waardevolle gebieden aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de *Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland* (CHW). Deze waarden zijn vooral bedoeld als indicator, die per plangebied nadere invulling en precisering behoeven.

6.5.2 Onderzoeksresultaat

In het onderzoek naar de landschappelijke inpasbaarheid van IJburg tweede fase zijn een drietal effecten van de aanleg in ogenschouw genomen:

- Gevolgen voor cultuurhistorische waarden;
- Effecten op de visueel-ruimtelijke structuur;
- Gevolgen voor eventuele archeologische waarden en vindplaatsen.

Cultuurhistorische waarden

Durgerdam heeft de status van beschermd dorpsgezicht. De afstand tussen IJburg tweede fase en Durgerdam is echter zo groot dat het karakter van deze oude dijk niet verandert en de aanleg van IJburg tweede fase dus niet strijdig is met de Monumentenwet. Een zogenoemde „externe werking“ is hier evenmin aan de orde. De bouwhoogte op het Buiteneiland is beperkt tot 15 meter en door de lage bebouwingsdichtheid oogt dit eiland relatief groen. Vanuit Durgerdam en Waterland gezien zal het Buiteneiland daardoor een zachte, groene rand van IJburg zijn. De cultuurhistorische eenheid van Waterland en Waterlandse dijk (Durgerdam) wordt met de aanleg van IJburg tweede fase dan ook niet aangetast. Dit geldt ook voor de afstand tot het Vuurtoreneiland en Pampus. Wel wordt het IJmeer als cultuurhistorische eenheid aangetast, doordat het wateroppervlak van het IJmeer tussen de Diemervijfhoek en de IJdoornpolder wordt verkleind.

Visueel-ruimtelijke structuur

De ruimtewerking van groot en open water neemt – gezien vanaf het Zeeburgereiland en de eilanden van IJburg eerste fase – merkbaar af. Ook de afstand tussen het eiland Pampus en IJburg, wordt met de aanleg van de eilanden van de tweede fase verkleind. Door het maken van ruimten - brede waterlopen tussen de eilanden - zijn er wel duidelijke zichtlijnen tussen IJburg eerste fase en het eiland Pampus gewaarborgd.

Een aantal zichtlijnen op het Vuurtoreneiland vanuit bijzondere plekken op IJburg zijn reeds in de uitwerkingsplannen van IJburg eerste fase verwerkt: vanaf de oostpunt van het Steigereiland en vanaf de bruggen over de smalle Noordzuid gracht op het Haveneiland.

Vanaf de noordrand van het Middeneiland wordt in de nadere uitwerkingen tenminste een zichtlijn voorzien op het Vuurtoreneiland.

Archeologische waarden en vindplaatsen

Ten behoeve van het bestemmingsplan IJburg tweede fase is in overleg met de experts van de Rijksdienst van Oudkundig Bodemonderzoek en de stadsarcheoloog van de Gemeente Amsterdam nagegaan of archeologische waarden en vindplaatsen in het studiegebied aanwezig zijn. Hiertoe is in augustus 2008 een archeologisch inventariserend veldonderzoek met behulp van sonarapparatuur uitgevoerd. Dit inventariserend onderzoek heeft

aanleiding gegeven voor een nader onderzoek met duikers dat in september 2008 is uitgevoerd (rapport IJburg, Fase 2, Inventariserend veldonderzoek, duikinspecties, Periplus Archeomare, oktober 2008). In dit rapport wordt geconcludeerd dat er één object in de bodem aanwezig is van archeologische aard. Dit betreft een houten scheepswrakje. Op basis van het inspectieonderzoek en de datering kan geconcludeerd worden dat het hier gaat om een matig bewaard gebleven klein vaartuig. Gezien de beschadiging van het wrakje heeft het geringe archeologische waarde, derhalve wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Wel dient voor het gehele onderzoeksgebied rekening te worden gehouden met een kans op het aantreffen van meer en oudere (resten van) scheepswrakken tijdens eventuele baggerwerkzaamheden. Het gebied heeft een hoge verwachtingswaarde voor dergelijke vindplaatsen. Tijdens eventuele baggerwerkzaamheden dienen de uitvoerder en/of de toezichthouder erop gewezen te worden dat er een kans bestaat op het aantreffen van (resten van) waardevolle scheepswrakken of andere archeologische waarden. Eventuele vondsten dienen direct gemeld te worden aan het bevoegd gezag, zoals aangegeven in de Monumentenwet.

De Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten heeft aangegeven zich in bovenvermeld onderzoek te kunnen vinden. Daarnaast onderschrijven zij de aanbevolen maatregelen die bij de uitvoeringsfase in acht genomen dienen te worden.

6.5.3 Conclusie

Aantasting van cultuurhistorische waarden wordt vermeden door de grote afstand tussen IJburg tweede fase en de hierboven genoemde landschappelijke elementen. De eilandstructuur wordt vastgelegd op de plankaart, waardoor zichtlijnen en de afstanden tot relevante landschappelijke elementen gewaarborgd blijven.

Op IJburg is de bouwhoogte beperkt tot maximaal 25 meter, met op het Centumeiland en het Middeneiland slechts enkele stedenbouwkundige accenten tot maximaal 36 meter. Op het Buiteneiland is zelfs gekozen voor een maximale bouwhoogte van 15 meter. Dit om IJburg tweede fase zorgvuldig in te passen in het landschap. Ten slotte blijkt dat de monumentenwet 1988 niet aan de uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staat.

6.6 Duurzame stedenbouw

Duurzame stedenbouw is een vorm van stedenbouw die een hoge ruimtelijke kwaliteit combineert met een lage milieubelasting. Ruimtelijke kwaliteit heeft te maken met de inrichting van de gebouwde omgeving; de kwaliteit van de gebouwde omgeving op IJburg tweede fase wordt zo zorgvuldig ontworpen en/of gereguleerd, dat deze lang mee kan gaan en dus duurzaam is.

Milieukwaliteit heeft alles te maken met aspecten als ecologie, biodiversiteit, CO₂ reductie, luchtkwaliteit, besparing van grondstoffen en zuinig ruimtegebruik. Diverse thema's komen uitgebreid aan de orde, door heel hoofdstuk 6 van de toelichting heen. Hieronder wordt specifiek stilgestaan bij twee aspecten die niet in de andere paragrafen aan de orde komen: de reductie van CO₂ uitstoot en de compacte stad.

6.6.1 Toetsingkader

Binnen de Europese Unie loopt het *Specific Actions for Vigorous Energy Efficiency* (SAVE) programma. Dit programma heeft als doel de energie-efficiëntie in de lidstaten te verhogen. Dat leidde onder andere tot de *Richtlijn tot beperking van kooldioxide-emissies door verbetering van de energie-efficiëntie*. Op zijn beurt was die richtlijn de aanleiding om in Nederland de energieprestatie coëfficiënt (EPC) in het Bouwbesluit aan te scherpen. Vanaf 1 januari 2006 werd deze verlaagd van 1,0 naar 0,8.

In 2001 kwam het Rijk met het vierde *Nationaal Milieubeleidsplan* (NMP4). Deze nota schetst de uitgangspunten voor het milieubeleid. Volgens het NMP4 moet Nederland binnen 30 jaar zijn overgestapt naar een duurzame samenleving. Daarvoor zijn ingrijpende maatschappelijke veranderingen en maatregelen noodzakelijk – zowel nationaal als internationaal.

6.6.2 Onderzoeksresultaat

In het onderzoek werd IJburg tweede fase met behulp van twee criteria tegen het licht gehouden; of de eilanden een duurzame inrichting kennen (ontwerp) en of de eilanden bijdragen aan het reduceren van broeikasgassen.

Duurzame inrichting eilanden

Op de eilanden van IJburg tweede fase wordt met een hoge dichtheid gebouwd, waardoor het ruimtebeslag wordt beperkt en een stevig draagvlak wordt geboden voor openbaar vervoer en andere voorzieningen. De bebouwing in de allerhoogste dichtheid is vooral geconcentreerd rond haltes van het openbaar vervoer. Bij de bouw van woningen en utiliteitsbouw dienen de gebouwen te voldoen aan de (verscherpte) EPC eisen van het Bouwbesluit.

CO₂ emissies

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om restwarmtelevering (stadsverwarming) in grote delen van de stad toe te passen, mede vanwege de positieve invloed op de luchtkwaliteit. Gebleken is dat stadsverwarming goed te realiseren valt op IJburg tweede fase. Deze stadsverwarming wordt gevoed door restwarmte van elektriciteitscentrales of afvalverbranding, waardoor sprake is van een zeer forse CO₂ reductie en brandstofbesparing. Daartoe wordt in de wegprofielen reeds rekening gehouden met de benodigde ruimte voor de ondergrondse infrastructuur. Bovendien is de marktsituatie zodanig dat de aanleg en exploitatie van stadsverwarming op IJburg tweede fase meer dan kostendekkend kan plaatsvinden. Om die reden is toepassing van deze vorm van energielevering in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief van de MER meegenomen en zal op IJburg tweede fase worden gerealiseerd. Mocht blijken dat het systeem niet kan worden aangelegd (om technische, economische of andere zwaarwegende redenen), dan wordt een uit milieutechnisch oogpunt gelijkwaardig alternatief gezocht.

6.6.3 Conclusie

Met het aspect duurzame stedenbouw wordt terdege rekening gehouden. Zowel de inrichting van de eilanden als de aanleg van stadsverwarming - of een vanuit milieutechnisch oogpunt gelijkwaardig alternatief – bevorderen dat de nieuwe woonwijk een zo gering mogelijke ecologische voetafdruk heeft.

6.7 Verkeer en parkeren

De verkeersontsluiting van IJburg tweede fase is een belangrijk thema. In concreto gaat het hier om de bereikbaarheid van de wijk per auto, openbaar vervoer en fiets. Het realiseren van goede verkeersontsluitingen maakt het mogelijk om filevorming tegen te gaan en de verkeersveiligheid te verhogen.

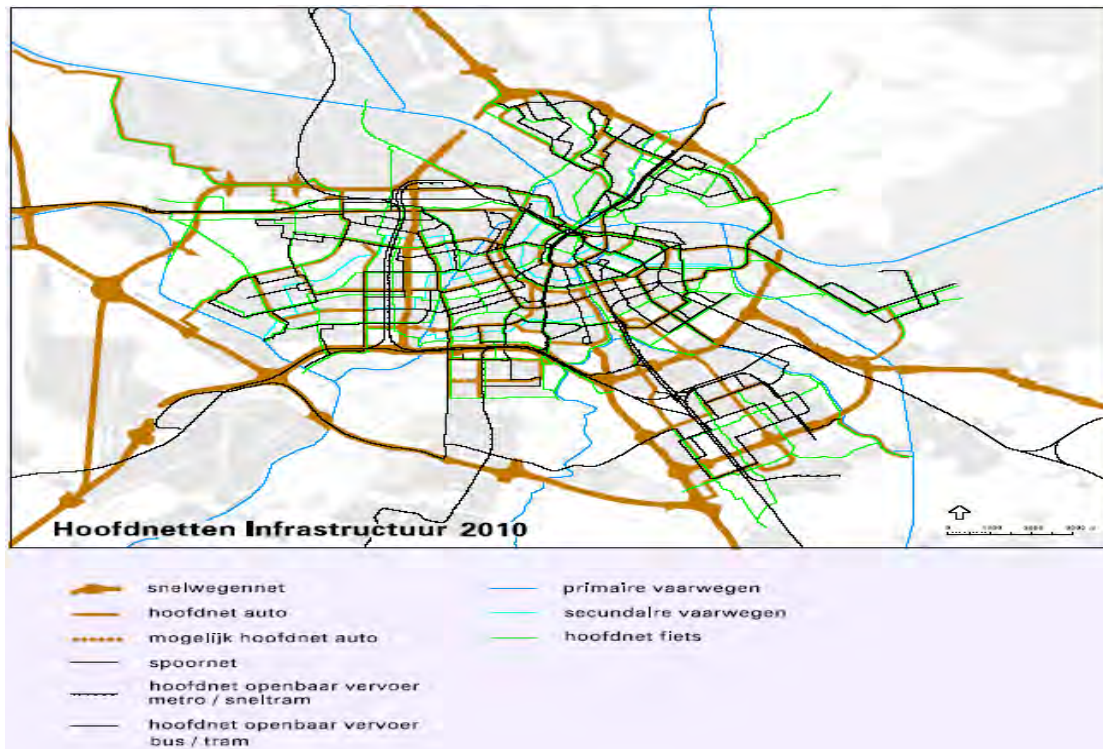
6.7.1 Toetsingskader

Het Nationaal verkeer- en vervoerbeleid laat in de *Nota Mobiliteit* de volgende beleidsdoelen zien:

- Het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;
- Een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen, als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling.

Uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn: betrouwbare reistijden, een vlotte en veilige verkeersafwikkeling en het voldoen aan de (inter)nationale wettelijke kaders voor milieu en leefomgeving. Het provinciaal streekplan Noord-Holland Zuid stelt zich tot doel om de woon-, werk- en recreatiegebieden bereikbaar te houden, ondanks de aanhoudende mobiliteitsgroei. De belangrijkste opgaven zijn enerzijds een betere benutting van de bestaande wegen en openbaar vervoersverbindingen en anderzijds het goed op elkaar afstemmen van nieuwe verstedelijking en infrastructuur. Dit beleid komt ook terug in het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan van de 16 bij de Stadsregio Amsterdam (SRA) aangesloten gemeenten. Het plan maakt zo goed mogelijke afwegingen tussen het regionale en lokale belang van verkeer- en vervoersverbindingen.

In het Amsterdamse structuurplan – ten slotte – worden verschillende hoofdnetten voor infrastructuur onderscheiden (kaart Hoofdnetten infrastructuur 2010). De voor IJburg tweede fase relevante hoofdnetten zijn die van het Hoofdnet fiets, -auto en -openbaar vervoer.



Hoofdnetten infrastructuur uit structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid"

Locatiebeleid Amsterdam

Op 30 oktober 2007 stelde het college van Burgemeester en Wethouders de notitie *Locatiebeleid Amsterdam* vast. Daarin staan enkele uitgangspunten die voor IJburg tweede fase relevant zijn:

- Parkeernormen zijn een effectief en essentieel instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad te waarborgen. Het nieuwe locatiebeleid bevat parkeernormen voor kantoren, winkels, horeca, culturele voorzieningen, sport, zorgvoorzieningen, onderwijs, congresfaciliteiten, leisure, religie, begraafplaatsen en meer. De parkeernormen voor kantoren komen uit het eerder genoemde Verkeers- en Vervoersplan. IJburg wordt daarin aangemerkt als B-locatie met als richtsnoer een norm van 1:125 m² kantoorvloer. Voor andere functies gelden de CROW normen;
- De juiste functie op de juiste plek: bedrijven, kantoren en voorzieningen worden beoordeeld op hun arbeidsintensiteit, publieksaantrekkend karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties. Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties.

Voor woningbouw zijn nooit stedelijke parkeernormen vastgesteld, maar ontstond er een informele norm voor grootstedelijke gebieden. Tot voor kort was 1 parkeerplaats per woning gebruikelijk, met aanvullende ruimte voor bezoekersparkeren. Inmiddels wordt vaker een norm van 1,25 parkeerplaats per woning gehanteerd, maar dan inclusief bezoekers.

6.7.2 Onderzoeksresultaat

Door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling van IJburg tweede fase (rapport „Verkeer IJburg 2^e fase”, 9 juli 2008). De resultaten van dit onderzoek zijn mede gebruikt voor het luchtkwaliteits (par. 6.8) - en geluidsonderzoek (par. 6.9).

Voor het MER en het bestemmingsplan is de bereikbaarheid van het plangebied met auto, langzaam verkeer en openbaar vervoer onderzocht. Daarnaast gaat het MER in op de onderwerpen parkeren en verkeersveiligheid. De onderzoeksresultaten uit het onderzoeksrapport van DIVV en uit de MER worden voor deze vijf thema's hieronder kort belicht.

Autoverkeer

Aantal ritten en de vervoerswijze-keuze

In IJburg komen in de avondspitsperiode van een gemiddelde werkdag in 2020 ongeveer 14.675 ritten aan. Uit IJburg vertrekken 11.300 personen. Ongeveer 3350 personen maken een rit binnen IJburg. Van alle vertrekken uit IJburg wordt 41% met het openbaar vervoer gemaakt, 23% met de fiets en 37% met de auto. Van alle aankomsten in IJburg wordt 50% met de auto gemaakt, 34% met het openbaar vervoer en 16% met de fiets.

Autoverkeer op IJburg

In de avondspitsperiode komen omstreeks 2020 totaal ongeveer 6300 auto's IJburg binnen en gaan totaal ongeveer 3600 motorvoertuigen IJburg uit. Ongeveer 825 auto's maken een rit binnen IJburg. Inherent aan de ligging en functie van IJburg nemen de intensiteiten vanuit IJburg in de richting van de twee ontsluitingswegen steeds verder toe. Hoe verder van de ontsluitingswegen, hoe minder verkeer.

Aan het begin van de ontwikkeling van IJburg, de 1e fase, is een (westelijke) ontsluitingsweg voldoende. Op Enneüs Heermabrug ligt de trambaan aan de zijkant van de weg. Op de kruising van de IJburglaan met de Cas Oorthuyskade gaat die naar het midden van de weg. In combinatie met veel afslaande auto's zal dit kruispunt als eerste de intensiteiten niet meer aankunnen. In 2012, vlak voor openstelling van de OOIJ, rijden tussen 16.00 en 18.00 uur ongeveer 3450 motorvoertuigen over de Enneus Heermabrug IJburg binnen. Direct na openstelling daalt dat aantal tot 2250. In 2020, als de tweede fase van IJburg volledig is afgerond rijden 2700 motorvoertuigen langs de westzijde IJburg binnen. Op de Oostelijke Ontsluitingsweg van IJburg rijden in 2020 ongeveer 2400 voertuigen IJburg uit en 3600 IJburg in. Van de externe vertrekken uit IJburg 2e fase rijdt 75% over de OOIJ en slechts 1% over de Enneus Heermabrug. Ongeveer 77% van de externe, aankomende auto's rijdt over de OOIJ en 10% langs de westkant. Het overige autoverkeer gaat naar of komt uit de 1e fase van IJburg.

Doorgaand verkeer

Vanaf de A10 richting IJburg nemen de intensiteiten op de IJburglaan gestaag af. Pas ter hoogte van de kruising Pampus laan/Bergt Haanstrakade neemt de intensiteit weer toe. Er is duidelijk sprake van een waterscheiding: verkeer van en naar de eerste fase (tot en met Haveneiland-west) rijdt bijna uitsluitend over de westelijke ontsluitingsweg. De smalle rijbaan van de IJburglaan met verschillende verkeerslichtinstallaties en de bebouwing aan weerszijden legt het af tegen de route over de A1 en de A10, zelfs in het spitsuur. Verkeer van en naar het Centrum-eiland, het Midden-, Strand- en Buiteneiland rijdt voornamelijk over de Oostelijke ontsluitingsweg.

Filevorming

De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van een wegvak, de I/C-verhouding, is een maat om aan te geven hoe zwaar een wegvak wordt belast. Als de intensiteit boven 70% van de capaciteit komt wordt de verkeersafwikkeling kritisch. Dan is in de spitsuren kans op enige vertraging. Een verdere toename van het verkeer geeft een steeds slechter verkeersbeeld. Een berekende intensiteit die gelijk is aan de capaciteit zal dagelijks leiden tot een langdurige stilstand. De afwikkeling is dan problematisch. Op wegen met weinig kruisingen of met ongelijkvloerse kruisingen is de capaciteit van het wegvak maatgevend. Binnen de steden zijn niet de straten maar vooral de kruispunten bepalend voor de afwikkeling. GENMOD (het Amsterdams verkeersmodel wat door DIVV is gehanteerd) maakt daarom geen gebruik van wegvakcapaciteiten maar van een benadering van het aantal auto's dat vanuit het wegvak op het eerst volgende kruispunt weg kan rijden.

In GENMOD wordt na de berekening van de wegvakbelastingen langs de snelste route, de vraagberekening, naar alternatieve routes gezocht om knelpunten te omzeilen. Deze gegevens worden gebruikt in het gedetailleerde model LOCMOD, dat zelf alleen de snelste route berekent.

Uitgaande van deze mix van routes blijkt dat het IJburgs autoverkeer bijna nergens tot een overschrijding van de kritische of problematische grens leidt. Vergelijk tussen de berekeningen met een autonome situatie (zonder bebouwing 2e fase) en de plansituatie laat nauwelijks nieuwe problemen in de afwikkeling zien. De afwikkeling op de A10 tussen Watergraafsmeer en Diemen wordt problematisch (102%); de afwikkeling op de A10 tussen Zeeburg en Watergraafsmeer wordt beter. Uitbreiding van de A10-Zuid, de Gaasperdammerweg, dan wel nieuwe infrastructuur tussen de A6 en de A2 staat hoog op de politieke agenda.

Langzaam verkeer

De fiets krijgt een grote rol toebedeeld voor de interne verplaatsingen op IJburg. Het hoofdnet fiets op IJburg valt deels samen met de overige hoofdnetten. Deze bundeling van verkeerssoorten wordt op IJburg vaak toegepast, waardoor sprake is van sociaal veilige routes. Langs het hoofdnet auto en openbaar vervoer worden vrij liggende fietspaden aangelegd (in één- en twee richtingen) waarmee aan de eisen van het Hoofdnet Fiets wordt voldaan.

Daarnaast bestaat er fijnmaziger buurtnetwerk en een recreatieve hoofdfietsroute die kruisingsvrij aan de noordkant van de eilanden loopt. Alle belangrijke voorzieningen op IJburg zijn onderling verbonden door fietsroutes. Het Hoofdnet fiets van het structuurplan kent voor IJburg van drie belangrijke fietsverbindingen:

- Een fietsroute langs de IJburglaan en de Enneüs Heermabrug;
- Een route door het Diemerpark, over het Amsterdams Rijkkanaal (Nesciobrug) naar Amsterdam oost en Diemen noord;
- Een route langs de OOIJ, onder andere richting Amsterdam Zuidoost.

Openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer netwerk op IJburg wordt bepaald door het „Programma van Eisen exploitatie openbaar vervoer“. Het programma plaatst de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer voorop en stelt vier eisen aan de stedelijke inrichting van Amsterdam:

- Binnen een hemelsbrede straal van 400 meter beschikt elke woning over een halteplaats;
- Woonvoorzieningen voor ouderen beschikken over een halteplaats op max. 250 meter loopafstand;
- Ziekenhuizen en poliklinieken liggen in principe binnen een straal van 250 meter van een halteplaats;
- Er kunnen aanvullende eisen gelden bij functies zoals scholen, stadsdeelkantoren en begraafplaatsen.

Het openbaar vervoer op IJburg tweede fase voldoet aan deze eisen. IJburg tweede fase zal de volgende ov-verbindingen krijgen:

- IJtram

De IJtram rijdt 12x per uur van het Strandeiland naar het Centraal Station (en terug). In 2020 maken tussen 16.00 en 18.00 uur ruim 4150 reizigers gebruik van deze tram in de richting van het Centraal station; 5600 passagiers rijden dan naar IJburg. De IJtram is een echte eenzijdige lijn: vanaf het Centraal Station neemt het aantal passagiers gestaag af. De belangrijkste halte is Zeeburg, waar richting IJburg 1800 passagiers uitstappen en richting Centraal Station 875 instappen.

- Zuidtangent

De tweede belangrijke openbaar vervoerlijn is de Zuidtangent die vanaf Haarlem, over Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Amsterdam Zuidoost 8x per uur naar het Middeneiland rijdt. In het model rijdt de Zuidtangent over de oostelijke ontsluiting, maar heeft daar geen haltes. De laatste halte in Amsterdam Zuidoost is op de Karspeldreef ter hoogte van het metrostation. De eerst volgende halte is die op het Centrumeiland. Met de Zuidtangent komen bijna 1000 reizigers naar IJburg. Ruim 900 reizigers vertrekken met deze bus vanuit IJburg.

- Stadslijn IJburg-Amstelstation

De derde lijn is een stadsbus die vanaf het Amstelstation 7x per uur naar het Buiteneilandrijdt. Met deze buslijn rijden op de Schellingwouderbrug ruim 500 reizigers richting IJburg; op de Enneüs Heermabrug zijn dat er ongeveer 425, IJburg uit rijden op de Enneüs Heermabrug ongeveer 500 reizigers en op de Schellingwouderbrug ongeveer 850.

Parkeren

In de hele opzet van IJburg wordt autobezit afgeremd en het openbaar vervoergebruik juist gestimuleerd. Om dit te bereiken wordt een betaald parkeerregime ingevoerd, met vergunningen voor bewoners. Daarnaast gelden relatief strakke parkeernormen. Voor wonen wordt een parkeernorm gehanteerd van 1,25 parkeerplaats per woning, voor detailhandel 1,0 parkeerplaats per 35 m² bruto vloeroppervlak en voor bedrijven en kantoren 1,0 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak. Zie ook de passage over het parkeerbeleid in hoofdstuk 5.

Verkeersveiligheid

Alle wegen van het Hoofdnet Auto worden ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig, waarmee in heel Amsterdam wordt gewerkt. Daarmee is de verkeersonveiligheid op IJburg geminimaliseerd. Ook de oversteekbaarheid van de infrastructuur is conform de regels die daarvoor in heel Amsterdam gelden.

6.7.3 Conclusie

Uit het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de verkeer- en vervoerseffecten van IJburg tweede fase passen binnen het beleid van de gemeente. Hierdoor ontstaat een situatie die niet alleen in overeenstemming is met de uitgangspunten van het geldende beleid, maar ook met hetgeen een goede ruimtelijke ordening vereist.

6.8 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient in een bestemmingsplan uit het oogpunt van volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Door de implementatie van Europese regelgeving gelden grenswaarden voor diverse stoffen. In de ruimtelijke ordeningspraktijk zijn langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Deze grenswaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel: Grenswaarden maatgevende stoffen luchtverontreiniging

Stof	Bepaling concentratie in lucht	Grenswaarde	Geldig vanaf
Stikstofoxide(NO ₂)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2010
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	2005
	Dagnorm 24-uurs gemiddelde	max. 35 keer/jaar > 50 µg/m ³	2005

De dagnorm houdt in dat de norm voor fijn stof maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt die aftrek 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Stikstofdioxide (jaargemiddelde NO₂) is het meest maatgevend voor luchtverontreiniging door het wegverkeer, omdat concentratieniveaus van deze stof het meest direct reageren op de intensiteit van het wegverkeer – en dus ook het snelst de grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit overschrijden.

6.8.1 Toetsingskader

Op 15 november trad de nieuwe Wet Luchtkwaliteit in werking en verving daarmee het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 als toetsingskader. De wet voorziet in een beperkte ontkoppeling van ruimtelijke ordening- en milieuwetgeving. Dat doet zij op drie manieren: door introductie van gebiedssaldering, door het begrip „in betekenende mate”(IBM) en door het nieuwe rijksprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

De nieuwe wet biedt meer mogelijkheden om projecten te realiseren die een bron van luchtverontreiniging zijn. De bestuursorganen blijven echter verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening. Vanuit dat oogpunt kan het onaanvaardbaar zijn om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit reeds slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op relatief schone locaties kan bezwaarlijk zijn. Tevens is het aantal mensen dat blootgesteld een belangrijke factor - zeker als het kwetsbare groepen betreft. Voor deze laatste categorie is een algemene maatregel van bestuur „Gevoelige bestemmingen” in voorbereiding.

Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt in Nederland een planmatige en gebiedsgerichte aanpak geïntroduceerd om tijdig aan de Europese luchtkwaliteitseisen te voldoen. Het moet daarnaast een basis bieden om diverse ruimtelijke ontwikkelingen (bouwprojecten, infrastructuur) niet te hoeven blokkeren. Het NSL bevat onder andere afspraken over generieke rijksmaatregelen en locatiespecifieke maatregelen van gemeenten en provincies. De maatregelen in het NSL moeten ervoor zorgen dat negatieve effecten als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen ruim worden gecompenseerd. De (generieke) programmatische aanpak schept ruimte tussen de achtergrondconcentraties en de strikte normen. Zo draagt het bij aan een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Het NSL biedt het Rijk een basis om bij de EU derogatie aan te vragen, ofwel verlenging van de termijn om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen met 5 jaar, onder voorwaarde dat aan het einde van de derogatie termijn de grenswaarden in Nederland nergens meer worden overschreden. Concreet betekent dit dat de normen voor fijn stof pas in 2010 hoeven te worden behaald en voor stikstof pas in 2015.

Het NSL kan overigens pas in werking treden als de EU met een nieuwe richtlijn komt waarin de derogatie mogelijkheid is opgenomen en dat vervolgens Nederland heeft toegestaan. Het NSL zal naar verwachting in 2009 in werking treden en heeft een looptijd van vijf jaar.

Zoals al genoemd introduceert de Wet Luchtkwaliteit het begrip “in betekenende mate” bij ruimtelijke projecten. Het begrip draait om de vraag of bepaalde typen projecten in het algemeen de luchtkwaliteit nauwelijks negatief beïnvloeden en welke projecten dat wel doen. Het begrip laat zich beter uitleggen aan de hand van zijn

tegenstelling; in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) en de gelijknamige ministeriële regeling zijn de uitvoeringsregels vastgelegd. Voor de periode tussen het in werking treden van de Wet Luchtkwaliteit en van het NSL, is er sprake van een NIBM project als deze de luchtkwaliteit doet verslechteren met minder dan 1% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Na verlening van derogatie treedt het NSL in werking en wordt dat percentage opgerekt naar 3%.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën opgenomen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden worden uitgevoerd. Ook als het bevoegd gezag op andere wijze - bijvoorbeeld met berekeningen - aannemelijk maakt dat het om een NIBM project gaat, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Om te voorkomen dat grote IBM projecten worden opgeknipt in meerdere NIBM projecten, is een anticumulatie artikel opgenomen.

De totale bijdrage van alle NIBM projecten aan de luchtverontreiniging wordt binnen het NSL bijgehouden en gecompenseerd met generieke maatregelen. Ook IBM projecten worden meegenomen en bijgehouden in het NSL, waardoor negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit in de totale saneringsopgave worden opgenomen. Totdat het NSL in werking treedt kan een project doorgang vinden als:

- De luchtkwaliteit in het gebied per saldo verbetert door elders in het gebied maatregelen te treffen die het mogelijk negatieve effect van het project zelf compenseren (project saldering);
- Of als de luchtkwaliteit als gevolg van het project niet in betekende mate (NIBM) verslechtert.

Project saldering mag overigens alleen plaatsvinden in een gebied dat een onlosmakelijke functionele of geografische relatie heeft met het plangebied. Project saldering blijft ook na de inwerkingtreding van het NSL mogelijk voor IBM projecten die niet in het NSL zijn opgenomen. Zonder saldering zouden deze plannen niet uitgevoerd kunnen worden.

Op 19 december 2008 is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) gewijzigd, ook wel genoemd „toepasbaarheidsbeginsel“. Deze wijziging komt voort uit de Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa van 11 juni 2008. De wijzigingen hebben betrekking op twee aspecten. Ten eerste worden bepaalde locaties uitgezonderd van de beoordeling van de luchtkwaliteit, zoals locaties die zich bevinden in gebieden waartoe „Jeden van het publiek“ geen toegang hebben en waar geen vaste bewoning is. Ten tweede zijn de regels omtrent de situering van meet- en rekenpunten zodanig gewijzigd dat er rekening wordt gehouden met de duur van blootstelling van mensen aan de verontreinigde stoffen (met andere woorden: op plekken waar de duur van blootstelling niet significant is, hoeven de concentraties van stoffen niet berekend te worden). De wijziging betekent daarom een versoepeling van de Rbl 2007.

Hoewel de wijziging van de Rbl 2007 onmiddellijk in werking is getreden, is er een overgangsregeling opgenomen voor de gevallen waarin het luchtkwaliteitsonderzoek reeds in een vergevorderd stadium was ten tijde van de inwerkingtreding van de wijziging. In het bestemmingsplan kan aangegeven worden dat de Rbl 2007 van toepassing blijft zoals die gold voor 19 december 2008 (dit is mogelijk bij besluiten die worden bekendgemaakt tot een jaar na inwerkingtreding van de gewijzigde Rbl 2007). Gelet op het feit dat het luchtkwaliteitsonderzoek bij dit bestemmingsplan reeds voor 19 december 2009 is uitgevoerd en de actualisatie van dit onderzoek -zie hieronder in paragraaf 6.8.2- zich op dat moment reeds in een vergevorderd stadium bevond, blijft voor dit bestemmingsplan de ongewijzigde Rbl 2007 van toepassing. Aangezien de wijziging van het Rbl een versoepeling van de regeling betekent, bestaat er geen milieuhygiënisch bezwaar tegen toepassing van de overgangsregeling.

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen in werking getreden. Op grond van dit besluit gelden langs rijkswegen en langs provinciale wegen zones van 300 respectievelijk 50 meter gerekend vanaf de rand van de weg. Binnen deze zones mag een gevoelige bestemming niet gerealiseerd worden indien sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof, of stikstofdioxide en indien realisering van die gevoelige bestemming zou leiden tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Als gevoelige bestemming worden onder andere aangemerkt gebouwen ten behoeve van basisscholen, kinderdagverblijven of verzorgingstehuizen.

Binnen het plangebied van IJburg tweede fase worden gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt (middels uitwerking). Deze gevoelige bestemmingen bevinden zich echter op een zodanige afstand van rijks- en provinciale wegen zodat het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen geen rol speelt.

6.8.2 Onderzoeksresultaat

Het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA) heeft voor de realisatie van IJburg tweede fase en de Oostelijke Ontsluitingsweg de luchtkwaliteit berekend (rapport „Luchtkwaliteitonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2^{de} fase, juli 2008). In 2009 is het bovengenoemde onderzoek geactualiseerd: "Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2de fase; 12 februari 2009". Het luchtkwaliteitsonderzoek is geactualiseerd omdat – na het rapport uit juli 2008 - onder meer er een nieuw rekenmodel beschikbaar is gekomen (CAR II model versie 7.0.1), gebruik is gemaakt van de meest recente GCN-waarden en de Ministeriële regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007 op 25 juni 2008 op een aantal punten is gewijzigd.

Bij het luchtkwaliteitsonderzoek is gebruik gemaakt van verkeersprognoses die zijn aangeleverd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). De DIVV heeft voor de berekening van deze verkeersprognoses gebruik gemaakt van het aantal woningen en het aantal arbeidsplaatsen die het bestemmingsplan IJburg tweede fase maximaal mogelijk gemaakt. Met alle functies die in de nader uit te werken bestemmingen mogelijk worden gemaakt is dus in het luchtkwaliteitsonderzoek rekening gehouden.

Op basis van de uitgevoerde luchtkwaliteitsberekeningen van het IBA blijkt het volgende:

Stikstofdioxide

Voor stikstofdioxide wordt de jaargemiddelde concentratie van 40 microgram per kubieke meter op het lokale wegennet nergens overschreden. Ter plaatse van de snelwegen in het studiegebied is er wel sprake van een grenswaarde-overschrijding voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. Voornamelijk op de wegen zelf. Uitgaande van de Wet luchtkwaliteit 2007, die aangeeft op welke afstand van de weg toetsing van de luchtkwaliteit moet plaatsvinden en over welk traject (100 strekkende meter), is er één wegvak waar de grenswaarde worden overschreden. Zowel bij autonome ontwikkeling als bij realisatie van de OOIJ en IJburg tweede fase. Het betreft het wegvak ten noorden van de Zeeburgertunnel, direct bij de tunnelmond. Ter plaatse leidt planrealisatie tot verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de Autonome Ontwikkeling; de realisatie van de OOIJ en IJburg tweede fase zorgt voor een verslechtering van maximaal 0,1 microgram per kubieke meter (toetsjaar 2018). Deze verslechtering wordt wettelijk gezien als een "niet in betekenende mate" verslechtering en levert geen knelpunten op voor de realisatie van de OOIJ en IJburg tweede fase.

Fijn stof

Voor fijn stof wordt de norm voor de jaargemiddelde concentratie en de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie op het lokale wegennet nergens overschreden. Ter plaatse van de snelwegen in het studiegebied wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof nergens overschreden. De norm voor de etmaalgemiddelde concentratie fijn stof wordt plaatselijk wel overschreden. Voornamelijk op de wegen zelf. Uitgaande van de Wet luchtkwaliteit 2007, die aangeeft op welke afstand van de weg toetsing van de luchtkwaliteit moet plaats vinden en over welk traject, wordt de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof en de norm voor de etmaalgemiddelde concentratie nergens overschreden.

6.8.3 Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat binnen het bestemmingsplan IJburg tweede fase geen sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het plan ook in overeenstemming is met een „goede ruimtelijke ordening“. Immers de normen blijven zeker in de toekomstige woonwijk ver beneden de luchtkwaliteitsnormen. De plekken waar de normen „niet in betekenende mate“ worden overschreden liggen langs snelwegen (ter plaatse van het Knooppunt A1/A10 en ten noorden van de Zeeburgertunnel) op plekken waar geen of nauwelijks mensen komen, er is dan ook tevens geen strijd met het genoemde Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkelingen.

6.9 Geluid

Een belangrijk ordenend gegeven voor ruimtelijke projecten is de Wet geluidhinder. Zij bevat geluidnormen en richtlijnen voor geluidniveaus als gevolg van railverkeer, wegen en industrie. De wet onderscheidt in artikel 74 ook zones rond bronnen met een grote geluiduitstraling, zoals snelwegen, grote industrieterreinen en luchthavens.

6.9.1 Toetsingskader

De gewijzigde *Wet geluidhinder* is op 1 januari 2007 in werking getreden. Hierin zijn normen voor toelaatbare geluidniveaus opgenomen, waaraan ontvangers worden blootgesteld. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, die zich binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein bevinden. De wet vereist dat akoestisch onderzoek wordt gedaan bij het voorbereiden van een bestemmingsplan, als in het plangebied gevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt binnen een of meer van zulke geluidzones. Mocht na onderzoek blijken dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dan mag een hogere waarde (ontheffing) worden verleend door het college van B&W (in sommige gevallen door gedeputeerde staten). Ontheffingen mogen niet zomaar lukraak worden verleend. Eerst moet aangetoond worden dat geluidreducerende maatregelen onvoldoende effect sorteren, of dat bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, geen andere optie open laten dan een ontheffing. Bij de genoemde geluidreducerende maatregelen hebben bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing van wegverharding of spoor, lagere rijsnelheden) prioriteit. Daarna zijn pas overdrachtsmaatregelen (geluidschermen of geluidwallen) in beeld.

Overigens mag de wettelijk bepaalde binnenwaarde (het geluid dat in huis doordringt) nooit worden overschreden, of er nu een ontheffing is verleend of niet. Die binnenwaarde wordt vaak gegarandeerd door bijvoorbeeld zwaardere gevels, suskasten, isolerend glas of zogeheten „dove gevels“. Er doen zich namelijk wel nieuwe situaties voor waarin ook de hogere grenswaarde wordt overschreden en er geen redelijke geluidreducerende maatregelen voorhanden zijn. Dan biedt de wet de mogelijkheid om woningen te bouwen met een dove gevel, waarin geen deuren of ramen zitten die te openen zijn (of alleen incidenteel).

Voor het beperken van *industriegeluid* dient een geluidzone te worden vastgesteld rond industrieterreinen met inrichtingen die „in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken“ (artikel 40 Wet geluidhinder). Het gaat dan om echt grote lawaaimakers, zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit.

De Wet geluidhinder schrijft voor dat *verkeerswegen* (behalve woonerven en 30 km straten) standaard over een geluidzone beschikken aan weerskanten van de weg. De breedte van deze geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken, zoals onderstaande tabel laat zien.

Tabel: breedte van geluidzones langs autowegen

Aantal rijstroken	Geluidzones buitenstedelijke gebied	Geluidzones stedelijk gebied
Weg met 1 of 2 rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met 3 of 4 rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met 5 of meer rijstroken	600 meter	-

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Voor een nieuwe woning aan een nieuwe weg bedraagt de voorkeursgrenswaarde in de zone 48 dB. De maximaal toelaatbare hogere waarde is afhankelijk van de plansituatie, maar omdat er sprake is van een geheel nieuwe situatie is dat maximum beperkt tot niet meer dan 58 dB. In het Bouwbesluit is opgenomen dat de nieuwe woningen moeten worden geïsoleerd tot een binnenwaarde van 33 dB.

De wet laat ook de mogelijkheid van toe van een rekenkundige geluidaf trek. Anticiperend op het in de toekomst stiller worden van het verkeer, mag op de geluidbelasting van wegen of aan gevels een aftrek worden toegepast³⁹. Deze correctie is maximaal:

- Voor wegen waarop gemiddeld 70 km/uur wordt gereden: 2 dB;
- Als de vereiste gevelisolatie moet worden bepaald voor het halen van de binnenwaarde: 0 dB;
- Overige wegen: 5 dB.

Ook langs *spoorwegen* bevindt zich een geluidzone (Wet geluidhinder, artikel 106b) waarbinnen de geluidbelasting aan de normen moet worden getoetst. Voor nieuwe woningen bedraagt de voorkeursgrenswaarde hier 55 dB. Wordt die waarde overschreden, en geluidreducerende maatregelen blijken onvoldoende mogelijk, dan kan het college van B&W een hogere waarde vaststellen tot maximaal 68 dB. Ook bij spoorweglawaai schrijft het Bouwbesluit voor dat nieuwe woningen moeten worden geïsoleerd tot een binnenwaarde van maximaal 35 dB.

Bij blootstelling aan verschillende geluidbronnen tegelijk (bijv. spoor én weg) moeten de bronnen eerst bij elkaar worden opgeteld voordat een hogere waarde kan worden vastgesteld. De Wet geluidhinder geeft voor zo'n

39) Artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

cumulatieve geluidbelasting geen aparte grenswaarden en evenmin een standaard toetsingsmethode. Wel moet worden gemotiveerd op welke wijze het bevoegd gezag rekening houdt met deze samenloop. Overigens speelt het vraagstuk van de cumulatieve geluidbelasting alleen als er voor één of meer van de geluidbronnen een ontheffing wordt gevraagd. Dus als een woning zich in de invloedssfeer bevindt van twee wegen, die elk onder de voorkeursgrenswaarde blijven, dan bestaat er geen plicht tot cumulatie.

Gemeentelijk beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de nota „Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder - Amsterdams beleid" vastgesteld. Het gemeentebestuur vindt het belangrijk dat woningen een optimale leefkwaliteit bieden, ook op woonlocaties met geluidhinder van wegen, spoorbanen en/of industrie. Daarom is bepaald dat woningen waarvoor hogere grenswaarden worden vastgesteld, in principe ook dienen te beschikken over een stille zijde. Dit beleid geldt ook voor woningen die met dove gevels worden gebouwd. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Hoe groter de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, hoe zwaarder de motivatie moet zijn. Een stille zijde is een gevel - of geveldeel - met een geluidbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde. Dat maakt het mogelijk om in een woning altijd verblijfsruimten (met name slaapkamers) te realiseren met een natuurlijke ventilatie, zonder dat het geluidniveau in de woning de wettelijke binnenwaarde van 33 dB overschrijdt.

6.9.2 **Onderzoeksresultaat**

Ten behoeve van het bestemmingsplan IJburg tweede fase is uitvoerig geluidonderzoek⁴⁰ gedaan. De eerste opgave in het onderzoek was het bepalen van de te verwachten geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer en railverkeer. Daaruit konden plekken worden geïdentificeerd waar aanvullende geluidreducerende maatregelen nodig zijn. Vervolgens gaf het onderzoek aan in hoeverre deze extra maatregelen redelijkerwijs mogelijk zijn. Dat resulteerde in enkele locaties waarvoor toch een hogere waarde moet worden vastgesteld. Concreet waren de belangrijkste resultaten uit het akoestisch onderzoek:

1. Op vrijwel alle wegen overschrijdt het verkeersgeluid de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
2. De maximaal toelaatbare grenswaarde van 58 dB wordt overschreden langs delen van de Pampuslaan, Muiderlaan, Buiteneilandlaan en Strandlaan. Woningbouw langs deze wegvakken is slechts mogelijk als deze woningen worden voorzien van een dove gevel, of verder van de weg af worden gebouwd dan de bebouwingsgrens die het bestemmingsplan aangeeft. Deze teruglegging ten opzichte van de rooilijnen in het bestemmingsplan is per wegvak als volgt:

• Pampuslaan Centrumeiland:	6 meter
• Pampuslaan Middeneiland:	3 meter
• Buiteneilandlaan Middeneiland:	8.5 meter
• Buiteneilandlaan Middeneiland:	3 meter
• Muiderlaan Centrumeiland:	15 meter
• Strandlaan Centrumeiland:	3 meter
3. Het geluid van de IJtram overschrijdt langs het hele tracé de voorkeursgrenswaarde van 55 dB, maar de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde van 68 dB wordt nergens overschreden;
4. De geluidbelasting van 30 km zones hoeft volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst. Toch is de geluidbelasting van enkele buurtstraten onderzocht, om na te gaan of sprake is van een aanvaardbare situatie. Uit het onderzoek blijkt het geluid meer dan de voorkeursgrenswaarde, maar niet hoger dan de maximaal toelaatbare grenswaarde;
5. De maximale gecumuleerde waarde bedraagt 62 dB. Deze waarde is op grond van het Amsterdams geluidbeleid aanvaardbaar, mits deze woningen ook beschikken over een stille zijde.

Extra *geluidbeperkende maatregelen* zijn in de gegeven situatie maar zeer beperkt mogelijk. De aanleg van geluidreducerend asfalt (ook in de buurtstraten van het Centrumeiland) leidt tot een 2,5 dB lager geluidniveau, en op de Muiderlaan tot een 3,5 dB lager geluidniveau, maar met die maatregel was in het akoestisch onderzoek al rekening gehouden. Extra beperking van het autoverkeer is geen realistische optie. Die beperking is reeds onderdeel van het Amsterdamse verkeersbeleid en het nog sterker aan banden leggen van het verkeer op IJburg zou ten koste gaan van de bereikbaarheid. Ook een verdere vergroting van de afstand tussen de woningen en

40) Akoestisch onderzoek verkeerslawaaai en railverkeerslawaaai, Bestemmingsplan IJburg tweede fase, DRO 30 maart 2009.

de weg (het verbreden van alle wegprofielen) is ongewenst, omdat daardoor het totaal te realiseren woningaantal sterk terugloopt.

Om deze redenen is een hogere waarde procedure noodzakelijk om woningbouw op IJburg tweede fase mogelijk te maken. Hierbij zal het gemeentelijk geluidbeleid in acht worden genomen, zoals het uitgangspunt dat woningen in principe ook een stille zijde dienen te hebben. Deze en andere aanbevelingen zijn dan ook in het bestemmingsplan verankerd.

6.9.3 Conclusie

De geluidniveaus in de buurtstraten zijn ruim binnen de marges van de wettelijke kaders. Langs de hoofdwegen en trambaan worden de voorkeursgrenswaarde veelvuldig overschreden. Maar door de situering van geluidgevoelige bebouwing daarop af te stemmen en een hogere waarde procedure te doorlopen, kan voldaan worden aan de eisen die de Wet geluidhinder stelt. Gecombineerd met de uitgangspunten van het eigen Amsterdams geluidbeleid, is daarmee een goede woon- en leefomgeving verzekerd.

6.10 Externe veiligheid en aanvliegroutes

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Eventuele planbeperkingen in verband met aan- en uitvliegroutes rond luchthaven Schiphol, worden geregeld in het Luchthavenindielingsbesluit, dat eveneens sterk is gericht op het beperken van risico's. Daarom worden deze twee aspecten in één paragraaf bij elkaar besproken.

6.10.1 Toetsingskader

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het BEVI legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting.

Voor een hoge druk aardgasleiding is de circulaire Zonering langs hoge druk aardgasleidingen (VROM, 26 november 1984) van belang. De circulaire beschrijft een verantwoorde wijze van zonering langs nieuwe tracés van aardgastransportleidingen en voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving daarvan. Momenteel wordt de circulaire herzien.

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. Deze circulaire bevat het externe veiligheidsbeleid voor het gevaarlijke stoffentransport over water en wegen. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) regelt het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en binnenwateren. Daarin is vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie „gevaarlijke stoffen“. Het basisprincipe in de wet is dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk vermeden moet worden. Als uitvloeisel van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie trad op 19 juli 1999 het Besluit risico's zware ongevallen in werking. Het besluit stelt eisen aan bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen. Daartoe moeten bedrijven onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken. Sommige bedrijven moeten daarnaast ook nog een veiligheidsrapport bij de overheid.

Het Luchthavenindielingsbesluit (2002) beschrijft in diens bijlage 4 een gebied waarin hoogtebeperkingen gelden voor bouwwerken. In beginsel mogen daar geen objecten worden opgericht of geplaatst die hoger zijn dan de daar aangegeven maxima.

6.10.2 Onderzoeksresultaat

In de directe omgeving van IJburg tweede fase zijn er geen bedrijven die vanwege een veiligheidsrisico onder het BEVI besluit vallen. Bovendien maakt het bestemmingsplan vestiging van bedrijven met een milieucategorie II of hoger onmogelijk. Ook hoge druk aardgasleidingen bevinden zich niet in de directe omgeving van IJburg tweede fase; de dichtstbijzijnde hoge druk aardgasleiding ligt op het Zeeburgereiland.

De externe veiligheid wordt in hoofdzaak bepaald door de afstand tussen de vaargeul Amsterdam-Lemmer en de omringende bebouwing. Bij bouwactiviteiten dient de externe veiligheid binnen een afstand van 200 meter uit de oever te worden onderzocht. Aangezien de dichtstbijzijnde geprojecteerde bebouwing (die op het Buiteneiland) op een afstand van 400 meter ligt, is er op dit punt dus geen onderzoek naar de externe veiligheid nodig. Ook de wegen in of naar IJburg hebben - of krijgen - geen functie als gevaarlijke stoffenroute. Het plangebied ligt evenmin binnen het hoogtebeperkingen gebied rond Schiphol.

6.10.3 Conclusie

Het plangebied ligt niet in een van de hierboven genoemde veiligheidszones. De vaststelling van het bestemmingsplan is niet in strijd met de wetgeving of het beleid op het gebied van externe veiligheid. IJburg tweede fase bevindt zich evenmin binnen het hoogtebeperkingen gebied rond Schiphol. Het Luchthavenindelingsbesluit is dus niet van toepassing en werpt geen hindernissen op voor het bestemmingsplan.

7 Werking van het bestemmingsplan

In dit hoofdstuk worden een aantal onderdelen van de Voorschriften en de Plankaart van het bestemmingsplan nader toegelicht. De meeste voorschriften en bestemmingen zullen voor zichzelf spreken, maar anderen behoeven enige uitleg. Dit hoofdstuk belicht eerst de twee planvormen die binnen het bestemmingsplan zijn gecombineerd, met daarop volgend de consequenties voor eindbestemmingen en uit te werken bestemmingen. Tot slot wordt de werking van enkele belangrijke artikelen uit de voorschriften kort toegelicht.

7.1 Bestemmingsplanvorm

Het bestemmingsplan IJburg tweede fase combineert twee verschillende planvormen naast elkaar: een gedetailleerd *eindplan* en een *globaal plan*. In het eindplan zijn de contouren van de eilanden en de ligging van de hoofdinfrastructuur precies vastgelegd alsmede de bestemmingen Groen en Natuur. De nog in te vullen delen binnen de eilanden hebben de vorm van een globaal plan met uitwerkingsplicht, zoals bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

De nog uit te werken bestemmingsplandelen zijn desalniettemin gedetailleerder weergegeven dan in de voorgaande versie van het bestemmingsplan. Door de vorm en ligging van de eilanden concreet vast te leggen, is gewaarborgd dat de contouren van de eilanden precies vastliggen.

Onderdelen Bestemmingsplan IJburg, tweede fase

De onderdelen van het bestemmingsplan zijn wettelijk voorgeschreven:

- **Plankaart:** kaart met de precieze locatie van de eilanden, grenzen en een aantal gegevens over de bebouwing, infrastructuur en nader uit te werken bestemmingen;
- **Regels:** document dat uitsluitend uit bepalingen (artikelen) bestaat. Deze bepalingen (en drie bijlagen in totaal) zijn verdeeld over vier hoofdstukken:
 - Hoofdstuk 1 Inleidende regels
 - Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels
 - Hoofdstuk 3 Algemene regels
 - Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
 - Bijlagen: Dwarsprofielen en Staat van Inrichtingen
- **Toelichting:** een bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting. Dat dient ertoe om uitleg, achtergronden en argumenten te geven bij de regels en plankaart.

7.2 Relatie met de milieueffectrapportage

Ten behoeve van het bestemmingsplan IJburg tweede fase is een zogeheten milieueffectrapport gemaakt. Het voorgaande hoofdstuk gaat daar uitvoerig op in. Het rapport is het tastbare resultaat van een procedure die gekoppeld is aan die van het bestemmingsplan. Zoals uit het vorige hoofdstuk blijkt, zijn de (milieu)maatregelen die uit het milieueffectrapport komen, op diverse wijzen in het bestemmingsplan verankerd.

7.3 Inleidende regels

De regels bevatten een aantal niet alledaagse begrippen en meetregels; deze worden in de inleidende bepalingen nader gedefinieerd.

Voor veel begrippen die in de regels en op de plankaart voorkomen geeft artikel 1 een overzicht van definities. Daarmee kunnen onnodige interpretatieproblemen worden voorkomen. De genoemde definities volgen de Amsterdamse standaard voor bestemmingsplannen, behalve enkele begrippen die specifiek horen bij IJburg tweede fase.

Voor de definitiekwestie van horeca categorieën (I t/m V) wordt in het bestemmingsplan aangesloten bij het stelsel van horecaverunningen uit de Algemene Plaatselijke Verordening van Amsterdam. Conform de Amsterdamse standaard vallen hotels en vergelijkbare bedrijven onder categorie V. Voor een aantal begrippen is aangehaakt bij de Wet geluidhinder, ten behoeve van bijvoorbeeld de dove gevel en geluidsgevoelige functies. Een groot aantal andere begrippen (woning, detailhandel en dergelijke) is niet gedefinieerd omdat helder is wat daaronder wordt verstaan.

7.4 Bestemmingen algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening aan bestemmingsplannen stellen. De Wet- en het Besluit ruimtelijke ordening, vervangen de Wet- en het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en is op 1 juli 2008 in werking getreden. De Wet- en het Besluit ruimtelijke ordening leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen.

Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Hoewel de eisen wat betreft digitalisering en "standaardisering" (de plicht om het bestemmingsplan conform het SVBP 2008 op te stellen) pas per 1 januari 2010 gaan gelden, voldoet dit bestemmingsplan reeds aan deze regels.

Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels zijn opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn verplichtend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Zoals eerder al opgemerkt maakt dit bestemmingsplan gebruik van twee verschillende planvormen met ieder zijn eigen regels: het eindplan en het globaal plan. Als gevolg daarvan zijn bestemmingen onder te verdelen in eindbestemmingen en nog uit te werken bestemmingen. Laatstgenoemde bestemmingen dienen in uitwerkingsplannen te worden uitgewerkt en daar in de vorm van eindbestemmingen te worden vastgelegd. Pas daarna kunnen er bouwvergunningen afgegeven worden.

De regeling in dit bestemmingsplan met betrekking tot de waterkeringen is als volgt:

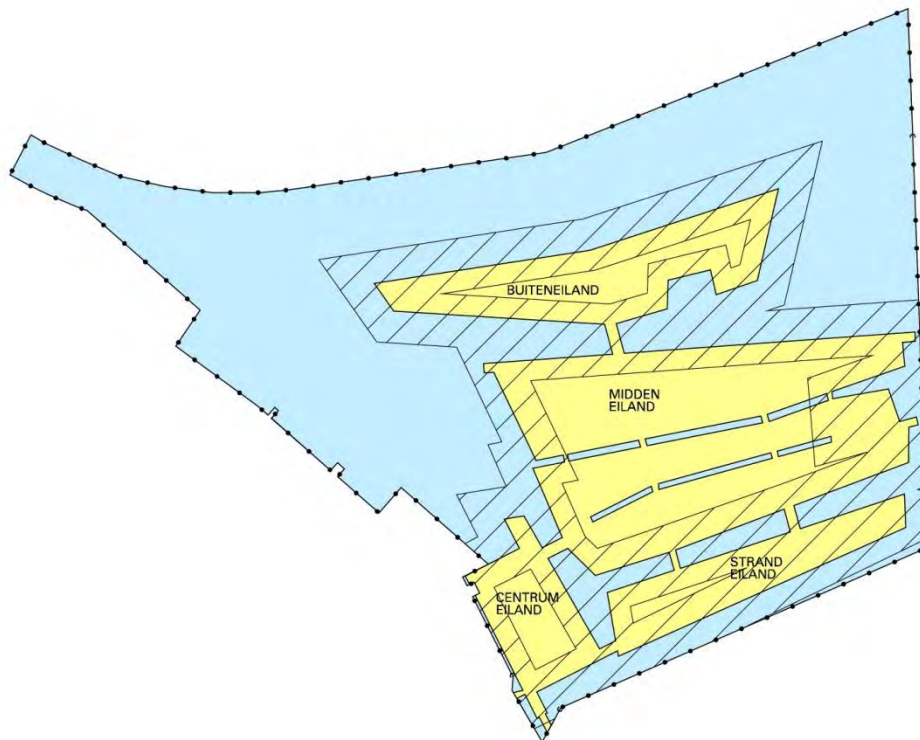
Bij de voorschriften is in bijlage 1 een dwarsprofielenkaart opgenomen waarop onder meer de dwarsprofielen van de waterkeringen en de locatie daarvan zijn aangegeven. De op deze kaart aangegeven afmetingen zijn voorgeschreven, hiervan kan zonodig onder voorwaarden door middel van een binnenplanse ontheffing of wijziging worden afgeweken.

Op de plankaart is hiertoe een aanduiding „Waterstaatkundig werk- waterkering” opgenomen. In de voorschriften is bepaald dat ter plaatse van deze aanduiding de desbetreffende dwarsprofielen in acht genomen dienen te worden als aangegeven in bijlage 1. Ook de begrenzing van deze aanduiding kan binnenplannen (onder voorwaarden) worden aangepast.

Op het moment dat de waterkeringen zijn aangelegd en de bouwplannen worden uitgewerkt en ontwikkeld, zal ook de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/ Waternet een rol gaan spelen. Laatstgenoemde instantie draagt zorg voor het waterbeheer (kwaliteit en kwantiteit) en het beheer van waterkeringen. In de Keur is aangegeven welke geboden en verboden er voor onderhoud en het gebruik van wateren, oevers en waterkeringen gelden. De Keur beschermt daarmee de waterstaatkundige werken: waterkeringen, watergangen, boezemwateren, gemalen, duikers en dergelijke. Op veel verboden en geboden van de Keur is een „ontheffing” mogelijk. Ontheffing betekent dat een vergunning kan worden aangevraagd om in een bepaald geval of een bepaalde plek iets te doen of te realiseren dat volgens de Keur verboden is.

In de onderstaande afbeelding is aangegeven binnen welke zone de Keur van toepassing zal zijn. Het gaat om een buitendijkse zone van 100 m (vanaf de grens buitengrens van de aanduiding „Waterstaatkundig werk-

waterkering") en een binnendijkse zone van 125 m. Initiatiefnemers dienen bij AGV/Waternet te informeren of voor een hierin geplande (bouw)activiteit Keurontheffing moet worden aangevraagd. Voor werken nabij, op en boven watergangen is een Keurzone van 5 meter van kracht. Voor meer informatie kan contact worden opgenomen met Waternet op 0900 93 94.



Keurzone IJburg tweede fase

Voordat verder op de bestemmingen wordt ingegaan, nog twee algemene opmerkingen vooraf. Binnen sommige bestemmingen staat een minimum aan wateroppervlakte aangegeven. Het gaat in dit geval om binnenwater dat volgens waterbeheerder Waternet noodzakelijk is voor de wateropvang en waterberging. Om aan deze eisen te voldoen worden op het Centumeiland bijvoorbeeld wadi's gerealiseerd⁴¹.

Als tweede moet worden opgemerkt dat de dwarsprofielen in bijlage 1 van het bestemmingsplan deel uitmaken van de regels. Deze profielen dienen dus bij het realiseren van eindbestemmingen en bij uitwerkingsplannen in acht te worden genomen. In de bestemmingsplanregels is een ontheffings- en een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om zo nodig van deze voorwaarde van het principeprofiel af te kunnen wijken.

Voorzover nodig wordt hieronder nog een toelichting weergegeven van de diverse (eind- en uit te werken) bestemmingen. De milieumaatregelen uit het MER - zoals die in paragraaf 6.2.4 reeds zijn uiteengezet - zijn vertaald in het bestemmingsplan. In die paragraaf is al een uitleg gegeven waarom welke milieumaatregelen nodig zijn. Om herhaling te voorkomen, wordt waar dit aan de orde komt, volstaan met een verwijzing naar deze paragraaf.

⁴¹) Wadi = Waterafvoer en zuivering door drainage en infiltratie.

7.5 Eindbestemmingen

Artikel 3 (Groen 1) en Artikel 4 (Groen 2)

De bestemmingen Groen omvatten niet alleen groenvoorzieningen, maar ook waterstaatkundige werken als dijken, spuisluizen en beschoeiingen, wegen en openbare ruimte, stranden en een begraafplaats (linksboven op het Buiteneiland).

In de bestemming Groen 1 vallen ook stranden die met een aanduiding (strand 1 en strand 2) op de plankaart staan aangegeven. Zoals in paragraaf 4.4, paragraaf 6.2.4 en paragraaf 6.3.2.2 aangegeven, is de locatie en de functie van de stranden zo gekozen dat verstoring door strandrecreatie van vogels wordt tegengegaan. De intensieve recreatie wordt geconcentreerd aan de IJburgerbaai, met mogelijkheden voor zwemmen en zeilen. Om verstoring van overwinterende watervogels op het water tussen het Strandeiland en de Diemervijfhoek te voorkomen gaat een vaarverbod in dit gebied gelden. Dit vaarverbod wordt zowel in artikel 13 (Water 3) als in het nog te nemen verkeersbesluit geregeld. Rijkswaterstaat heeft aangegeven bereid te zijn een dergelijk verkeersbesluit te nemen als de eilanden zijn aangelegd. Vanaf de stranden op het Strandeiland en het (kleine) standje ten oosten op het Middeneiland is het verboden af dan wel aan te meren (artikel 3.3.1 sub c).

Met het verbod tot het bouwen van schutsluizen in de bestemming Groen 1 wordt voorkomen dat bootjes vanaf de interne watergangen op het Middeneiland naar het buitenwater kunnen varen.

De bestemming Groen 2 is bedoeld voor een park. Er worden – op een kinderboerderij na – geen gebouwen toegestaan. Samen met het aansluitende natuurpark (Natuur 1) vormt dit gebied het “groene” deel van het Middeneiland.

Artikel 5 (Natuur 1), Artikel 6 (Natuur 2) en Artikel 7 (Natuur 3)

De bestemming Natuur 1 bevat het buitendijkse natuurpark aan de oostelijke rand van het Middeneiland en daar waar aangeduid een strand, zoals beschreven in paragraaf 4.4.

De bestemming Natuur 2 bevat het Natuureiland. Dit eiland is gevormd door het maken van een coupure in de strekdam. Het tot eiland verworpen deel van de strekdam vormt samen met een aan de zuidzijde gemaakte vooroever het natuureiland. Voor dit project is reeds een planologische procedure afgerond waarmee de feitelijke bestemming is geregeld (een artikel 19, lid 1 vrijstelling).

Ten slotte vormt de bestemming Natuur 3 een natuurstrook aan de zuidzijde van het Middeneiland.

Artikel 8 (Verkeer 1), Artikel 9 (Verkeer 2) en Artikel 10 (Verkeer 3)

De hoofdinfrastructuur is opgenomen binnen de bestemming Verkeer. Vanwege de ongelijke functie van de verschillende wegen en straten is de bestemming Verkeer op zijn beurt opgedeeld in drie soorten bestemmingen (verkeer 1, 2 en 3).

- Verkeer 1

In de bestemming Verkeer 1 zijn ook trambanen toegestaan; de IJtram (zie ook paragraaf 6.7) wordt in deze bestemming mogelijk gemaakt. In de aanduiding „trambaan toegestaan” in de uit te werken bestemming Gemengd 6 krijgt de „keerlus” van de IJtram een plaats.

- Verkeer 2

De bestemming Verkeer 2 is - op de genoemde trambaan na - grotendeels gelijk aan de bestemming Verkeer 1. In zowel de bestemming Verkeer 1 als Verkeer 2 zijn wegen niet toegestaan waar een hogere maximum snelheid geldt dan 50 km/h.

- Verkeer 3

De bestemming Verkeer 3 aan de noordrand van het Centumeiland is bestemd voor een 30 km/h weg. Rondom de eilanden (op het strand in de IJburgbaai na) is het verboden af- of aan te meren. In de bestemming Verkeer 3 is dit wel mogelijk gemaakt op de daartoe aangegeven plaatsen. Dit aangezien (zoals hierboven bij de bestemming Groen 1 uiteengezet) de (water)recreatie wordt geconcentreerd aan de IJburgbaai.

In het derde lid van artikel 10 is ten behoeve van horeca I, III en IV een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Onder de daar opgesomde voorwaarden kunnen burgemeester en wethouders voor horeca (beperkt) ontheffing verlenen.

Artikel 11 (Water 1), Artikel 12 (Water 2), Artikel 13 (Water 3) en Artikel 14 (Water 4)

Het water is onderverdeeld in vier bestemmingen.

- **Water 1**
Het meeste water binnen het plangebied heeft de bestemming Water 1. De waterkeringen (voor zover de aanduiding „waterstaatkundig werk“ ook in het water valt) behoort ook tot de toegestane functies binnen deze bestemming.
- **Water 2**
De bestemming Water 2 is voor het stedelijk binnenwater op het Midden-eiland dat naast een waterborgende functie een recreatieve functie voor de bewoners vervult. Het is niet mogelijk vanuit dit binnenstedelijk binnenwater met bootjes naar het buitenwater te varen.
- **Water 3**
In de bestemming Water 3 is het verboden te varen (met uitzondering voor vaartuigen van nood- en hulpdiensten). Hiermee wordt een van de natuurmaatregelen uit het MER (zie ook paragraaf 6.2.4) geborgd.
- **Water 4**
De bestemming Water 4 is bestemd voor de mosselbanken⁴². Zoals onder meer in paragraaf 6.3.2.2. beschreven worden in deze bestemming mosselbanken mogelijk gemaakt. De mosselbanken worden gefaseerd met het landmaken aangelegd, zodanig dat per saldo het voedselareaal voor de vogels gelijk blijft.

7.6 Uit te werken bestemmingen

Algemeen

Voor al de „uit te werken bestemmingen“ geldt het volgende: per uit te werken bestemming is aangegeven hoe deze uitgewerkt moet worden. In het eerste lid van elk artikel is aangegeven welke eindbestemmingen zijn toegestaan en waarover in de latere uitwerking keuzes moeten worden gemaakt. In het derde lid worden maximum oppervlaktes per bestemmingsonderdeel gegeven met specifieke regels over situering van bouwwerken, bouwhoogtes en bebouwingspercentages. Op elke uitwerking zijn bovendien nog de Algemene uitwerkingsregels van toepassing (zie onder 7.7).

Zoals in artikel 32 voorgeschreven worden bij uitwerkingen van het bestemmingsplan gebruik gemaakt van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals geregeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. In alle uit te werken bestemmingen is een bouwverbod opgenomen; er mag pas worden gebouwd als een uitwerkingsplan in werking is getreden. De ervaring leert dat het soms toch wenselijk kan zijn om - vooruitlopend op de inwerkingtreding van een uitwerkingsplan - te kunnen beginnen met de bouw. Daarin wordt voorzien door een afwijkingsprocedure. In die procedure kunnen Burgemeester en wethouders ondanks het bouwverbod toch een bouwvergunning afgeven, mits het bouwplan past binnen een concept-uitwerkingsplan. Van een dergelijk plan is sprake als het conform de Algemene wet bestuursrecht ter inzage is gelegd.

Artikel 15 tot en met 20 (Gemengd 1 – uit te werken tot en met Gemengd 6 – uit te werken)

In de bestemmingen Gemengd - uit te werken is voor het gebied als geheel geen hoofdbestemming aan gewezen. Daarom is gekozen voor een gemengde bestemming waarbinnen verschillende functies mogelijk zijn. Voor de functie gebouwde parkeervoorzieningen – zoals die is opgenomen in de bestemming Gemengd 1 – geldt dat hieronder ook parkeergarages vallen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de maximaal toegestane diepte van -1 meter N.A.P.

De bestemmingen Gemengd 1 en 2 liggen beide op het Centru-eiland, wat is beschreven in paragraaf 4.4. Het is niet toegestaan dat hier grootschalige culturele of toeristische voorzieningen worden gevestigd. Daarom is in de uitwerkingsregels opgenomen dat deze functies niet zijn toegestaan voorzover ze zelfstandig m.e.r.- (beoordelings)plichtig zijn. In het Besluit m.e.r. 1994 (Besluit m.e.r.-1994, categorie 10.1 onder bijlage D) is bepaald dat voor een recreatieve of toeristische functie als drempelwaarden geldt dat zij m.e.r.-beoordelingsplichtig is als zij meer dan 250.000 bezoekers per jaar aantrekt of een oppervlakte heeft van 25 hectare of meer.

In de bestemming Gemengd 1 zijn, evenals in de bestemmingen Gemengd 3, 4 en 5, stedenbouwkundige accenten toegestaan tot 36 meter. Dit in afwijking van de maximale bouwhoogte van 25 meter. Deze stedenbouwkundige accenten zijn beperkt tot een bepaald aantal m² bruto vloeroppervlakte.

⁴²) Blijkens de begripsbepaling: een „standplaats voor mosselen, dienend als voedselbron voor vanwege de speciale beschermingszone IJmeer beschermde vogelsoorten, die mede in het plangebied foerageren.

Artikel 21 (Sport – uit te werken)

In deze bestemming is een sport c.q. recreatieve functie voorzien.

Artikel 22 tot en met 25 (Wonen 1 – uit te werken tot en met Wonen 4 – uit te werken)

Een groot deel van het Middeneiland bevat de bestemming Wonen 1. Binnen deze bestemming liggen twee (grote) aanduidingsvlakken, „water verplicht” en „verkeer 2 toegestaan”. De zone „water verplicht” op het noordelijke gedeelte van het Middeneiland vormt een van de drie oost-west gelegen watergangen. De andere twee watergangen zijn reeds met de eindbestemming Water 2 als binnenwater op het Middeneiland weergegeven. Deze watergangen zullen tezamen met twee nog in te richten noord-zuidverbindingen het intern oppervlaktewater op het Middeneiland vormen van 10,7 ha (op deze noord-zuidverbindingen ziet de bepaling zoals deze is geformuleerd in artikel 22.3.1 sub g). Dit oppervlaktewater heeft ten doel de infiltratie van neerslag op het eiland op te vangen. Het benodigd aantal vierkante meters (10,7 ha) aan oppervlaktewater wordt gerealiseerd doordat in een aantal bestemmingen op het Middeneiland als uitwerkingsregel is opgenomen dat een minimale hoeveelheid aan oppervlaktewater gerealiseerd dient te worden.

Het verschil tussen de bestemmingen Wonen 2 en Wonen 3 is dat de bestemming Wonen 2 voor de woningen en andere geluidsgevoelige functies nadere akoestische voorschriften in de uitwerkingsregels zijn opgenomen.

Op het hele Buiteneiland is - op de westelijke punt na waar de begraafplaats is gepland en het deel van het eiland waar de bestemming Verkeer 2 ligt – de bestemming Wonen 4 gelegd. De bouwhoogte is hier beperkt gehouden tot 16 meter, zoals in paragraaf 6.5.3 is toegelicht. De woonfunctie overheerst hier, in de bestemming zit weinig ruimte voor andere functies.

7.7 Algemene regels

De algemene regels uit hoofdstuk 3 in de voorschriften gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen, of het nu om eindbestemmingen gaat of om nog uit te werken bestemmingen. Sommige bepalingen maken daarbij melding van een voorwaarde waaraan moet worden voldaan, maar met de toevoeging dat een gelijkwaardige oplossing ook is toegestaan. Een voorbeeld hiervan is het voorschrift in de algemene gebruiksregel dat de oostkoppes droog moeten zijn aangelegd, of door gebruik te maken van effectief gelijkwaardige technieken. Op die manier wordt eventueel voortschrijdend inzicht en technische innovatie niet belemmerd.

Artikel 26: Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de „standaardregels” die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. De bepaling is vooral voor de uitwerkingsplannen opgenomen. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 27: Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een ontheffingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel ontheffingsprocedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt „bij wijze van recht”. Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Daarnaast bevat dit voorschrift in lid twee een aantal – specifiek voor de waterkering bedoelde – verbodsbepalingen. Het doel hiervan is om de primaire waterkering tegen ongewenste bebouwing te beschermen.

Lid drie bevat een aantal specifieke voorschriften die bij de bouw in acht genomen moeten worden. De genoemde voorschriften zijn een vertaling van bepaalde maatregelen uit het MER (zie ook paragraaf 6.2.4).

Artikel 28: Algemene gebruiksregels

In dit voorschrift zijn veel belangrijke milieumaatregelen die uit de MER voortvloeien geborgd. Deze maatregelen zijn inhoudelijk reeds in de paragrafen 6.2.4 en 6.3.2.2 uiteen gezet; volstaan wordt met een verwijzing hiernaar. De bepalingen opgenomen in het tweede lid zijn voorwaardelijk geformuleerd. Voordat de gronden mogen

worden gebruikt ten dienste van het realiseren van de eilanden dient aan deze bepalingen te zijn voldaan. De bepalingen in het derde lid zien op de inrichting van de eilanden (zoals de eis die aan wegen wordt gesteld).

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, deze regeling maakt onderdeel uit van de algemene gebruiksregels. De regeling wordt veelal aangeduid met „bedrijvenregeling”, hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie. Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Voor het gebied waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een „rustige woonwijk”. Dit omgevingstype „rustige woonwijk” houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een „rustig buitengebied”, een stiltegebied of een natuurgebied. In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het omgevingstype „gemengd gebied”. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Vanuit het streven om van IJburg een levendige wijk te maken, kan, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, een wat ruimer regime worden toegepast.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan.

Binnen de betreffende bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Voor functies die vallen in deze subcategorie geldt als eerste extra voorwaarde dat zij op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof niet hoger scoren dan functies uit categorie 2. Dit betekent dus dat functies uit categorie 3.1 alleen zijn toegestaan als zij op grond van geluid in categorie 3.1 vallen. Aanvullende voorwaarden zijn daarbij dat de activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden (in de Staat van Inrichtingen zijn deze functies indicatief aangegeven met een „C”), dat het hoofdzakelijk in pandige activiteiten moet betreffen en dat de betreffende functie niet direct mag grenzen aan (lees: een gedeeld plafond of een gedeelde muur hebben met) een geluidgevoelige functie. Met deze extra voorwaarden hoeft binnen een gemengd gebied ook voor deze categorie geen fysieke scheiding te worden aangehouden ten opzichte van milieugevoelige functies.

Functies die ten aanzien van het aspect gevaar categorie 2 scoren worden overigens, anders dan in de VNG-methodiek waar ten aanzien van gevaar het maximum op categorie 1 is gesteld, ook aanvaardbaar geacht. Het gaat dan bijvoorbeeld om bedrijven die in beperkte mate olie of verf hebben opgeslagen. Deze bedrijven, niet vallend onder het BEVI of het Vuurwerkbesluit, vormen geen onaanvaardbaar risico voor de milieugevoelige functies en zijn goed inpasbaar in een gemengd gebied.

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen functie zal in eerste instantie door middel van een indicatieve toets aan de Staat van inrichtingen plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatste functie. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de ontheffingsregels kunnen worden toegepast op grond waarvan een functie voor wat betreft de milieuhindercategorie lager kan worden ingeschaald dan indicatief aangegeven.

Artikel 29: Algemene ontheffingsregels

Met dit voorschrift kunnen Burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van onderdelen van bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden ondermeer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan eerder in artikel 29 en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een ontheffing kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd. Omdat dit bestemmingsplan vooral globale regels kent, zal het in de praktijk niet veel voorkomen dat zulke ontheffingen moeten worden verleend. Dit artikel werkt door in de nog te maken uitwerkingsplannen.

Artikel 30: Algemene wijzigingsregels

Dit artikel maakt het onder bepaalde voorwaarden mogelijk de afmetingen en hoofdvorm van de waterkering te wijzigen. Beoogd wordt enige flexibiliteit te creëren, waarbij het veiligheidsbelang van de waterkering voorop staat.

Artikel 31: Algemene uitwerkingsregels

Naast uitwerkingsregels per voorschrift en de algemene bouw- en gebruiksvoorschriften, zijn ook in de algemene uitwerkingsregels inhoudelijke voorschriften opgenomen. Deze hebben uitsluitend betrekking op de uit te werken bestemmingen.

Artikel 32: Algemene procedureregels

Bij de toepassing van (binnenplanse) ontheffingen, zoals bedoeld in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, wordt de zogeheten uniforme openbare voorbereidingsprocedure, zoals geregeld in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht voorgeschreven.

Artikel 33: Overige regels

In de Voorschriften wordt een enkele keer verwezen naar andere regelgeving. Landelijke regelgeving kan bijvoorbeeld gedurende de looptijd van het bestemmingsplan veranderen, terwijl in het plan nog oude regels worden gehanteerd. Als in de komende jaren de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht bijvoorbeeld wordt gewijzigd, dan werkt dat niet automatisch door in de uitwerkingsplannen van IJburg tweede fase, aangezien die nog vallen onder een vigerend bestemmingsplan met de oude voorbereidingsprocedure. Alleen de gemeenteraad kan vervolgens het bestemmingsplan of uitwerkingsplan herzien en aanpassen op nieuwe regelgeving.

7.8 Overgangs- en slotregels

Op het moment dat dit bestemmingsplan werd vastgesteld bestond vrijwel het gehele gebied⁴³ uit water. Van bestaande bebouwing is dan ook geen sprake. Wel blijft het huidige gebruik van het water en de strekdam deels mogelijk binnen de nieuwe bestemmingen. Daarom zijn in artikel 34 van dit bestemmingsplan overgangsregels opgenomen die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro. De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

7.9 Plankaart

Uit de plankaart is op te maken dat het plangebied aan westelijke kant aansluit op het bestemmingsplan IJburg eerste fase. Aan de noordzijde is het midden van de vaargeul de grens en aan de oostelijke en zuidelijke zijde vormt de gemeentegrens de afbakening. De nadere aanduiding „strekdam“ op de plankaart geeft aan waar - in afwijking van de bestemming „water“ - een strekdam is toegestaan.

Op de plankaart is geen topografische ondergrond aangegeven, omdat vrijwel het gehele plangebied vooralsnog een watervlakte is.

De plankaart vervult twee specifieke rollen als het gaat om de bestemmingen in de voorschriften. Ten eerste worden bouwhoogten en bebouwingspercentages meestal alleen op de plankaart vermeld, waar ze per bestemmingsvlak staan aangegeven. Daarnaast is belangrijk te vermelden dat de contouren van de eilanden in de plankaart zijn vastgelegd en niet in de planregels.

43) Behoudens de oude strekdam en een klein deel van het toekomstig Centrumeiland dat reeds was opgespoten.

8 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beknopt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat de investeringen financieel verantwoord zijn. Daarnaast bevat dit hoofdstuk (paragraaf 8.2) een beschrijving van het gevoerde vooroverleg. Ook worden in dit hoofdstuk de ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan weergegeven en beantwoord (paragraaf 8.3). Tenslotte is het toetsingsadvies van de commissie MER en de reactie van de wettelijke adviseurs samengevat weergegeven en voorzien van een reactie (paragraaf 8.4).

8.1 Economische uitvoerbaarheid

De belangrijkste investeringen die moeten worden gedaan om IJburg tweede fase te realiseren zijn het maken van land met de waterkeringen, de maaiveldinrichting, civieltechnische kunstwerken, de hoofdinfrastructuur en technische voorzieningen in het buitenwater. Deze investeringen moeten allemaal worden gedaan, ongeacht de omvang of samenstelling van het programma van de tweede fase van IJburg. Voor de genoemde investeringen bestaan ramingen die worden gedekt uit de opbrengsten uit gronduitgiften. Het resultaat van de deelgrondexploitatie tweede fase IJburg wordt verrekend met de grondexploitatiebegroting van IJburg als geheel (eerste en tweede fase). Overigens kan de gemeente Amsterdam eventuele financiële risico's of tekorten binnen het plan opvangen. Daarnaast is er sprake van aanvullende afspraken met andere overheden:

- De aanleg van (de 2^e en 3^e fase van) de oostelijke ontsluitingsweg naar IJburg heeft geen invloed op het resultaat van de grondexploitatie. Uit hoofde van de Wet Brede Doel Uitkering (BDU) is de Stadsregio Amsterdam voornemens hiervoor een financiële bijdrage te verlenen;
- Ook de aanleg van de IJtram tweede fase (vanaf IJburg eerste fase naar de eindhalte op het Strandeiland) wordt grotendeels gedekt door een subsidie van de Stadsregio Amsterdam;

Koopovereenkomst Staat der Nederlanden/ kostenverhaal

Ingevolge artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan.

In het geval van IJburg tweede fase is de Staat der Nederlanden eigenaar van de gronden (de waterbodem) waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Aangezien de gemeente Amsterdam met de Staat der Nederlanden vóór vaststelling van het bestemmingsplan een koopovereenkomst heeft gesloten, kan worden afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In deze overeenkomst is namelijk vastgelegd dat partijen de koop van de gronden overeenkomen en onder welke voorwaarden dit geschiedt.

Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is door volledige grondeigendom verzekerd via eerste gronduitgifte in erfpacht.

Planschade

Redelijkerwijs te verwachten en te honoreren planschadeclaims dienen bij de beoordeling van de economische uitvoerbaarheid meegewogen te worden. Als gevolg van het bestemmingsplan IJburg tweede fase wordt echter in redelijkheid geen planschade verwacht.

8.2 Maatschappelijk overleg en participatie

Op 19 november is er een informatieavond belegd waar belanghebbenden zijn geïnformeerd over dit bestemmingsplan. Ook is daar gelegenheid geboden tot het stellen van vragen.

Mede op deze wijze zijn burgers en maatschappelijke organisaties bij de planvorming betrokken.

Conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het concept bestemmingsplan toegestuurd aan de volgende artikel 3.1.1 partners:

1. Kamer van Koophandel Amsterdam;
2. Waternet/ AGV;
3. Burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen;
4. Burgemeester en wethouders van de gemeente Muiden;
5. Stadsregio Amsterdam;
6. Provincie Noord-Holland;
7. Provincie Flevoland;
8. Rijksdienst Oudheidkundig bodemonderzoek;
9. Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland;
10. Rijkswaterstaat IJsselmeergebied;
11. Ministerie van Economische Zaken;
12. Ministerie van Financiën;
13. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
14. Vrom-Inspectie, Regio Noord-West;
15. Inspectie Verkeer en Waterstaat.

De instanties genoemd onder 8, 11, 12 en 13 geven in hun reactie aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder 4, 9, 10 en 15 is geen reactie ontvangen.

1. Kamer van Koophandel Amsterdam:

Waterrecreatie

De Kamer van Koophandel geeft aan te begrijpen dat de gemeente een nieuw bestemmingsplan heeft opgesteld dat naar zekerheid streeft voor wat betreft de bescherming van de omliggende natuur, om de toets van de Raad van State te doorstaan. Zij wijzen er op dat de Raad van State het vorige plan echter heeft verworpen vanwege het ontbreken van gedegen onderzoek. Zij verzoeken de gemeente de keuzes uit de MER-maatregelen toe te lichten die een ongunstig effect hebben op de mogelijkheden voor waterrecreatie, te weten de verbodszones en het schrappen van de jachthaven op het Centrumeiland. Het schrappen van de jachthaven gaat voorbij aan de gebleken behoefte aan ligplaatsen en verdient een betere onderbouwing. In de studie van DRO „Amsterdam Watersportstad aan het IJ“ uit 2007 wordt de haven nog vermeld.

Zij verzoeken de gemeente haar voorlichting te herzien: de jachthaven staat nog op verschillende websites.

Reactie:

In het onderhavige bestemmingsplan voor IJburg tweede fase is geen jachthaven opgenomen, dit is een beleidsmatige keuze.

Verder vloeien uit het MER een aantal noodzakelijke milieuvriendelijke maatregelen voort die zijn omschreven in paragraaf 6.2.4 van de toelichting van dit bestemmingsplan, zoals het jaarrond vaarverbod tussen het Strandeiland en Diemervijfhoek. Deze maatregelen zijn geborgd in dit bestemmingsplan ter voorkoming van significant negatieve effecten op de natuurwaarden in de Speciale Beschermingszone IJmeer.

Ruimte voor bedrijven en detailhandel

Het Middeneiland biedt ruimte voor bedrijven categorie I en II, met een maximum van 500 m² bvo per vestiging. KvK verzoekt daarbij de passage „uitgezonderd de in de voorschriften als zodanig specifiek bestemde functies“ te verhelderen. Verder wensen zij dat B&W de bevoegdheid krijgt om ontheffing te mogen verlenen indien de omvang van het bedrijf groter dan 500 m² is.

Voor het toelaten van bedrijven uit milieucategorie III kan B&W al een uitzondering maken. Het bestemmingsplan stelt dat de regels en locaties voor bedrijven in milieucategorie III nog nader moeten worden bepaald. Ditzelfde geldt voor de nadere uitwerking waar het de toevoeging van hotels (aantal en omvang) en de hoeveelheid, soort en de grootte van de horeca betreft. Zij vertrouwen erop betrokken te worden bij deze nadere uitwerking.

Reactie:

De passage „uitgezonderd de in de voorschriften als zodanig specifiek bestemde functies” is inderdaad ten onrechte opgenomen en zal dan ook uit de bestemmingsplanregels worden verwijderd.

Er is gekozen voor een maximale omvang van 500 m² per bedrijfsvestiging (zonder ontheffingsmogelijkheid) vanwege de aard van het plangebied. IJburg tweede fase is namelijk in eerste instantie een woningbouwlocatie. De combinatie met bedrijvigheid en voorzieningen heeft als doel om van IJburg een levendige, gemengde stedelijke wijk te maken.

Het locatiebeleid van Amsterdam gaat uit van het principe: de juiste functie op de juiste plek. Hierbij wordt gekeken naar de arbeidsintensiteit, publieksaantrekkend karakter en afhankelijkheid van vrachtvervoer. Arbeidsintensieve en publieksaantrekkende activiteiten worden gesitueerd op goed per openbaar vervoer ontsloten locaties. Bedrijven met relatief weinig arbeidsplaatsen en die afhankelijk zijn van vrachtvervoer dienen zich te vestigen op goed per (vracht)auto bereikbare locaties.

In dit bestemmingsplan wordt gewerkt met uit te werken bestemmingen. Dit betekent dat de hoofdkeuzes met betrekking tot het ruimtelijke programma nu al worden vastgelegd. Ten tijde van het opstellen van de uitwerkingsplannen zullen nog nadere regels en detailleringen worden opgenomen met betrekking tot bijvoorbeeld de regeling voor bedrijven en horeca. Bij de voorbereiding van deze plannen zal toepassing gegeven worden aan de uniforme openbare voorbereidingsprocedure: dat betekent dat het ontwerp van deze uitwerkingsplannen ter inzage zal worden gelegd, zodat men zijn reactie (zienswijze) kan indienen.

KvK merkt op dat in het nieuwe plan het metrage voor bedrijven aanzienlijk is afgenomen: van 250.000 m² voor kantoren en bedrijven (waarvan 100.000 m² voor kantoren) naar 84.000 m² kantoren/ 32.500 m² bedrijven. Dit terwijl aan bedrijvenlocaties een tekort bestaat. Komt dit door de plotselinge reservering voor maatschappelijke voorzieningen met een omvang met 138.000 m²? Wat is de onderbouwing hiervoor?

Reactie:

In het vorige plan waren de metrages minder gedetailleerd uitgewerkt dan in het onderhavige bestemmingsplan. Met de metrages in het huidige plan voldoet het plan aan de doelstelling om op IJburg (eerste en tweede fase) 12.000 arbeidsplaatsen te realiseren. Wat betreft de voorzieningen kan worden gemeld dat in het vorige plan geen maxima waren opgenomen. Het maximum in het huidige plan is gebaseerd op berekeningen van de metrages die nodig zijn voor een wijk van deze omvang met een flexibiliteitsmarge.

Zij onderstrepen de brede definitie van maatschappelijke voorzieningen, waardoor ook commerciële bedrijven hiertoe gerekend kunnen worden.

Zij juichen de opgenomen regeling voor praktijk- en of vrije beroepsuitoefening aan huis toe.

De toevoeging van 20.000 m² detailhandel op het Middeneiland dient te worden voorgelegd aan de Regionale Commissie Winkelplanning. Zij verzoeken aan te geven hoe de relatie is met deze ontwikkeling en de onlangs gerestylde Maxis in Muiden.

Reactie:

Waarschijnlijk doelt de KvK op de toevoeging van detailhandel op het Centrumeiland. Op het Middeneiland biedt dit bestemmingsplan overigens enige ruimte voor detailhandel, maar niet zoveel dat een zelfstandig winkelcentrum mogelijk is.

Het winkelprogramma, met daarin een hoofdwinkelcentrum (20.000 m² bvo) op het Centrumeiland, is gebaseerd op detailhandelonderzoek en regelmatig uitgevoerde marktconsultaties, waarbij ook de detailhandel in de omgeving (waaronder Maxis Muiden) is betrokken. Deze consultaties onderschrijven dat het winkelprogramma op het Centrumeiland wenselijk en ook economisch uitvoerbaar is.

In het kader van de uitwerkingsplannen op basis van dit bestemmingsplan zullen nadere regels en detailleringen worden opgenomen met betrekking tot de regeling voor detailhandel.

Verkeer en vervoer

De KvK hecht zeer aan een tweede IJmeerverbinding tussen Almere en Amsterdam, zij wensen wat dit betreft een reservering voor inpassing van deze verbinding in dit bestemmingsplan.

Reactie:

Een mogelijk in de toekomst te realiseren treinverbinding naar Almere wordt planologisch en feitelijk niet onmogelijk gemaakt, maar omdat aanleg daarvan niet binnen de planperiode wordt voorzien, is deze niet opgenomen in de planregels of op de plankaart en is er wat dit betreft geen onderzoek gedaan naar de (milieu)effecten van een dergelijke verbinding.

Ook vertrouwen zij erop dat er aandacht zal zijn voor de combinatie fiets-ov, in de zin dat de fiets makkelijk meegenomen kan worden in het ov en dat de IJburglaan goed wordt gemonitord. De IJburglaan is nu al een drukke route, het parkeren hier ziet er dorps uit en opstoppen zijn ongewenst. In de parkeerbehoefte moet dan wel op een andere manier worden voorzien.

Reactie:

In de hele opzet van IJburg wordt autobezit afgeremd en het openbaar vervoergebruik gestimuleerd. Om dit te bereiken wordt een betaald parkeerregime ingevoerd, met vergunningen voor bewoners. Daarnaast gelden relatief strakke parkeernormen.

In de IJtram kunnen per tramstel twee fietsen worden meegenomen.

2. Waternet/ AGV:

Algemeen

Waternet complimenteert de gemeente met de volledigheid van de watergerelateerde onderdelen in het bestemmingsplan en het MER.

Functionele kenmerken (blz 32, par 4.5 toelichting)

Bij de zinsnede "Het kiezen... ontoereikend is" moet worden opgemerkt dat de eilanden afdoende moeten worden opgehoogd om de infiltratie-eis van 93% (Buiten-, Centrum-, Strandeiland) en 70% (Middeneiland) te kunnen realiseren.

Reactie:

Deze infiltratie-eis is opgenomen en geborgd in artikel 28.3 van de bestemmingsplanregels. Er wordt derhalve in strijd met het plan gehandeld als hier niet aan wordt voldaan. De passage waar Waternet op doelt, bevat een meer (stedenbouwkundige) beschrijving van de eilandenstructuur (het binnenwater). Ook komt deze infiltratie-eis ook voor in de „maatregelentabel“ in paragraaf 6.2.4.

Het verdient verder aanbeveling om uit te gaan van duikerbruggen in plaats van duikers. Duikerbruggen zijn bevaarbaar en vormen ecologisch geen belemmering.

Reactie:

De betreffende zin in de toelichting zal als volgt worden aangepast: "De doorstroming en functionaliteit van het binnenwater van het Middeneiland wordt bevorderd door een combinatie van fietsbruggen, duikers en duikerbruggen."

Tabel noodzakelijke maatregelen, conclusie/verwerking in het bestemmingsplan (blz 44, par 6.2.4 toelichting)

Het uitgangspunt voor het Middeneiland is dat er een gemaal en een inlaatvoorziening komt, geen spuisluis. Vallen deze voorzieningen onder "waterstaatkundig werk". Het gemaal zal in ieder geval aan de luwe zijde gerealiseerd moeten worden. Graag ontvangen zij hierover nadere informatie.

Reactie:

In dit bestemmingsplan vallen deze voorzieningen inderdaad onder „waterstaatkundig werk“ en worden dus op deze wijze mogelijk gemaakt. Het overleg over dit onderwerp zal op de tot nu toe gebruikelijke wijze worden gecontinueerd.

Verwerking in bestemmingsplan (blz 47, 7^e alinea toelichting)

Naast het verbod op ondergronds bouwen dieper dan NAP -1 m (inclusief de kadeconstructies) en het bouwen met kruipruimten is het uitgangspunt dat ondergrondse bouwwerken (kelders e.d.) waterdicht worden uitgevoerd. Zij verzoeken dit op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie:

Een dergelijke eis kan niet worden opgenomen in bestemmingsplanregels, dit is een uitvoeringsmaatregel die op andere wijze wordt gewaarborgd.

Onderzoeksresultaat, punt 1, 3^e alinea (blz. 66, par 6.4.2 toelichting)

Op de genoemde overige drie eilanden is niet het streven om het hemelwater merendeels te infiltreren, maar een eis om invulling te kunnen geven aan het geldende standstillbeginsel voor het IJmeer. Van de neerslag dient 93% geïnfiltreerd te worden op de genoemde eilanden.

Reactie:

In de bestemmingsplanregels (art. 28.3) is deze eis geborgd. Inderdaad is dit geen na te streven doel, maar een eis die als zodanig in de planregels is geborgd. Ook de toelichting is op dit punt aangescherpt.

Bestemmingen algemeen (blz 83, par. 7.4 toelichting)

Opgemerkt moet worden dat tevens voor werken nabij, op en boven watergangen een Keurzone van 5 meter van kracht is.

Voor de eilanden is per eiland een keuze gemaakt hoe met het hemelwater om te gaan: ophogen en (maximale) infiltratie (Centrum-, Strand-, en Buiteneiland) of intern water en (beperkte) infiltratie (Middeneiland). De Wadi's op het Centumeiland moeten vooral worden benoemd als zuiverende voorziening.

Reactie:

In de toelichting zal deze aanvulling op de toepasselijkheid van de Keur worden opgenomen. Op blz 83 wordt in voetnoot nummer 41 reeds vermeld dat de wadi's bedoeld zijn voor "waterafvoer en zuivering door drainage en infiltratie".

Bestemmingen Water en overige artikelen waar water in wordt ge-/benoemd (blz 84, toelichting)

Niet geheel duidelijk is op welke wijze de noordelijk gelegen watergang en de N-W verbindingen aantakken op de rest van het watersysteem. Waternet kan instemmen onder het voorbehoud dat de bedoelde verbindingen en de watergang worden gerealiseerd.

Reactie:

Dat deze watergang en de diverse verbindingen met bestemming „Water 2" moeten worden gerealiseerd is geregeld in de uitwerkingregels van de bestemmingen „Gemengd 3-uit te werken", „Wonen 1- uit te werken", „Groen 2" en „Sport-uit te werken". Het bepalen van de exacte locaties zal bij uitwerking aan de orde zijn.

Bestemmingsplanregels

Blz 12, punt 38, wadi: de wadi's op het Centumeiland hebben een bergende functie maar moeten vooral worden benoemd als zuiverende voorziening.

Reactie:

Begrip 38 zal wat dit betreft worden aangevuld.

Punt 39, waterstaatkundig werk: onduidelijk is of hier het benodigde gemaal en de inlaatvoorziening (Middeneiland) onder vallen. Deze ook in begrip 39 opnemen.

Reactie:

In begrip 39 zijn de genoemde begrippen toegevoegd.

Blz. 51, hoofdstuk 3 algemene regels, 27.2 algemene bouwregels, punt b, bebouwingsdiepte:

Onduidelijk is om welke uitzonderingen in de specifieke voorschriften het gaat. Uitgangspunt is: niet dieper dan NAP -1 m. dit uitgangspunt is gehanteerd bij de grondwaterberekeningen en de uiteindelijke maaiveldhoogte van de eilanden.

Reactie:

Akkoord. Deze passage zal uit de planregels worden verwijderd.

Blz. 52, algemene gebruiksregels, 28.3, punt a, infiltratie:

Wat hier staat is onjuist: 93% van de jaarlijkse neerslag dient geïnfiltreerd te worden. Van afvoeren is geen sprake daar er geen oppervlaktewater aanwezig is en afvoeren naar het IJmeer niet door RWS word toegestaan (standstillbeginsel).

Reactie:

In deze bestemmingsplanregels zal het de passage "of afgevoerd" verwijderd worden.

Blz. 55, artikel 30, algemene wijzigingsregels, 30. 1, wijziging waterstaatkundig werk: opgemerkt moet worden dat het, reeds bekende, „standaardprofiel“ waterkering overal inpasbaar moet blijven zijn.

Bijlage dwarsprofielen waterkeringen bij bestemmingsplanregels

De bijgeleverde profielen van de waterkeringen geven slechts een indicatie van de uiteindelijke waterkering. Dit zal nader uitgewerkt worden in het VO en DO voor de waterkeringen.

Reactie:

De regeling in dit bestemmingsplan met betrekking tot de waterkeringen is als volgt: bij de planregels is in bijlage 1 een dwarsprofielenkaart opgenomen waarop de dwarsprofielen van de waterkeringen en de locatie daarvan zijn aangegeven (uitgaande van het reeds bekende „standaardprofiel“ waterkering).

De op deze kaart aangegeven afmetingen zijn voorgeschreven (en dus géén indicatie!), hiervan kan zonodig onder voorwaarden door middel van een binnenplanse ontheffing of wijziging worden afgeweken. Op de plankaart is hiertoe een aanduiding "Waterstaatkundig werk- waterkering" opgenomen. In de regels is bepaald dat ter plaatse van deze aanduiding de desbetreffende dwarsprofielen in acht genomen dienen te worden als aangegeven in bijlage 1. Ook de begrenzing van deze aanduiding kan binnenplans (onder voorwaarden) worden aangepast.

3. Burgemeester en wethouders van de gemeente Diemen

Algemeen

De gemeente Diemen wil graag een overzicht ontvangen welke aanbevelingen in het MER hebben geleid tot concrete maatregelen die zijn opgenomen in het bestemmingsplan als het gaat om het beschermen van de natuurwaarden op de Diemer Vijfhoek (inclusief het water tussen IJburg tweede fase en de Diemer Vijfhoek). Hierbij is het voorkomen van lichthinder richting de Diemer Vijfhoek een specifiek aandachtspunt voor de gemeente Diemen.

Reactie:

Paragraaf 6.2.4 van de toelichting bevat een overzicht welke milieumaatregelen er uit het MER voortvloeien en hoe deze maatregelen in het bestemmingsplan zijn geborgd. Deze maatregelen zijn in het bestemmingsplan opgenomen mede om de natuurwaarden in de rond IJburg tweede fase liggende Speciale Beschermingszone (SBZ) IJmeer te beschermen. Deze maatregelen zullen derhalve ook de natuurwaarden in de Diemer Vijfhoek (hetwelk overigens géén onderdeel uitmaakt van de genoemde SBZ) beschermen. Over de maatregelen in het bestemmingsplan (inclusief het water) die mede de natuurwaarden op de Diemer Vijfhoek zullen beschermen, kan het volgende worden opgemerkt:

- In het water tussen IJburg tweede fase en de Diemer Vijfhoek geldt, voor zover het betreft het water gelegen in de bestemming Water 3, een vaarverbod. Dit vaarverbod is enerzijds geborgd in de bestemmingsplanregels (Water 3), alsmede in een verkeersbesluit. Rijkswaterstaat heeft hiervoor reeds een ontwerp beschikking ter inzage gelegd, waardoor het (onder meer) aan de zuidzijde van het Strandeiland verboden is te varen. In de bestemming Water 1 geldt geen vaarverbod. De reden*

hiertoe is dat dit water zich minder leent als rustgebied voor watervogels (zie afbeelding op blz. 55 van de toelichting). Hierdoor is het niet zinvol hier een vaarverbod in te stellen.

- Daarnaast worden alle oevers/dijkvakken rondom de eilanden (met uitzondering van de stranden) dusdanig aangelegd dat het(aangrenzende) water ontoegankelijk wordt voor mensen. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld onmogelijk vanaf het Centumeiland naar de Diemer Vijfhoek te zwemmen.
- Voor wat betreft de lichthinder kan het volgende worden opgemerkt. Uit onderzoek van Alterra blijkt dat verlichting vanuit bebouwing (statische verlichting) niet verstorend is voor (foeragerende) vogels. Hinder op natuurwaarden van bewegende autolichten in de Diemer Vijfhoek is niet aannemelijk. De Diemer Vijfhoek is een bebost gebied. Hierdoor zal lichthinder niet ver doordringen. Dit is anders dan de lichthinder van autolichten over water. Dergelijke lichtbundels zijn over een grote afstand waarneembaar. Daarom zijn er, waar relevant, beschermende maatregelen opgenomen (zie blz. 53 van de passende beoordeling).

Bestemming Groen 1 en Water 1

Aan de oostkant van het Strandeiland volgt de waterkering niet de oeverlijn. Daarnaast heeft een deel van de oeverlijn de aanduiding strand. Hierdoor is het lastig te begrijpen wat nu precies waar van toepassing is.

Vanwege de natuurwaarden van de Diemer Vijfhoek en het aansluitend water wordt het wenselijk bevonden in artikel 3.3.1 een afmeerverbod op te nemen langs de oostelijke oeverlijn van het Strandeiland, alsmede voor de bestemming Water 1. Ook wordt het wenselijk bevonden het water in het zuidelijk deel, daar waar de afstand tot de Diemer Vijfhoek het kleinst is, niet toegankelijk te laten zijn voor mensen en dat in het hele watervlak tussen de Diemer Vijfhoek en het Strandeiland een aan- en afmeerverbod geldt en bij voorkeur ook een vaarverbod. Voor de bestemmingsvlakken G1 wordt opgemerkt dat het onduidelijkheid geeft dat hier niet in alle vlakken een maximale bouwhoogte en bebouwingspercentage is opgenomen.

Ten slotte wordt de vraag gesteld waarom – gelet op de aanwezige natuurwaarden – de oostelijke rand van het plangebied geen natuurbestemming heeft gekregen.

Reactie:

Aan de oostkant van het Strandeiland ligt in de bestemming Groen 1 tevens daar waar aangeduid met „strand 2” een strand. Dit strand ligt deels buiten de waterkering, hetgeen voor een strand gebruikelijk is. Over een op te nemen afmeerverbod langs de oostelijke oeverlijn van het Strandeiland vanwege de natuurwaarden van de Diemer Vijfhoek kan worden opgemerkt dat dit reeds geregeld is in de bestemmingsplanregels (bestemming Groen 1). Zoals hierboven uiteengezet zijn alle oevers (op de stranden na) ontoegankelijk voor mensen. Vanaf het strand op het Strandeiland is het niet verboden te zwemmen, maar wel verboden aan- dan wel af te meren met vaartuigen van welke aard dan ook (met uitzondering van vaartuigen van nood- en hulpdiensten). Voor de bestemming Water 3 (grenzend aan de oostelijke oeverlijn van het Strandeiland) geldt een vaarverbod (zie hierboven).

Voor de ontoegankelijkheid van het water alsmede het aan-en afmeerverbod en vaarverbod voor het watervlak tussen de Diemer Vijfhoek en het Strandeiland wordt ook verwezen naar hetgeen hierover reeds is opgemerkt.

Over (het ontbreken van) de maximale bouwhoogte en bebouwingspercentage kan worden opgemerkt dat gebouwen alleen (beperkt) mogelijk zijn op de begraafplaats van het Buiteneiland. Verder is in de bestemming Groen 1 de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouw zijnde gemaximeerd tot 6 meter. Een bebouwingspercentage wordt niet zinvol geacht; bebouwing is op de waterkering niet, althans zeer beperkt mogelijk.

De oostelijke rand van het plangebied maakt deel uit van de „Boog om de Oost”, een ecologische verbinding tussen de Diemer Vijfhoek en de IJdoornpolder (zie ook paragraaf 6.3.3.4 van de toelichting). De oostelijke koppen van alle eilanden worden ingericht met geleidelijke land/water overgangen. Het Buiten- en Midden-eiland heeft hiertoe deels de aanduiding „natte natuurontwikkeling” gekregen. Het gebied met de aanduiding „strand 2” leent zich met haar geleidelijke land/water overgangen ook goed voor deze natuurfunctie.

Bestemming Gemengd 1 en 6 uit te werken

In deze bestemmingsbepalingen wordt een parkeernorm gemist.

Artikel 15.3.1 sub f biedt de mogelijkheid stedenbouwkundige accenten toe te staan tot 36 meter. Hiervoor is op de plankaart geen nadere locatiebepaling opgenomen. Het wordt wenselijk bevonden aan de oostkant van het Centrumeiland alsmede het zuidelijk deel van het Strandeiland deze bouwhoogte niet mogelijk te maken vanwege de korte afstand tot de Diemer Vijfhoek.

Reactie:

In de algemene uitwerkingsregels zijn wel degelijk parkeernormen opgenomen.

Wat betreft het ontbreken van een nadere locatieaanduiding voor de stedenbouwkundige accenten kan het volgende worden opgemerkt. Op het Strandeiland (de bestemming GD6-U) zijn deze accenten niet mogelijk. De bestemming GD1-U is één uit te werken bestemming, waarbij het nu nog niet mogelijk is een nadere detaillering van de stedenbouwkundige accenten aan te geven. Dit zal geschieden in het daarvoor op te stellen uitwerkingsplan. De aan te brengen stedenbouwkundige accenten zijn landschappelijk gezien acceptabel. Overigens is statische verlichting, zoals reeds gezegd, niet hinderlijk voor vogels.

Bestemming Verkeer

Niet duidelijk is welke bestemming de wegen hebben aan de oost en zuidkant van het Centrumeiland inclusief de oostelijke Ontsluitingsweg. Daarnaast wordt een dwarsprofiel van de Oostelijke Ontsluitingsweg gemist.

Reactie:

De weg aan de zuidzijde van het Centrumeiland heeft de bestemming „Verkeer 2” en is bestemd voor wegen (met een maximum snelheid van 50 km/h) met de daarbij behorende dwarsprofielen. In de bestemming GD1-U worden louter 30 km/h wegen mogelijk gemaakt.

De Oostelijke Ontsluitingsweg heeft ook de bestemming „Verkeer 2”. Een dwarsprofiel is voor dit stukje weg alsnog op de profielenkaart toegevoegd (profiel 26).

Zuidtangent

De toelichting over de Zuidtangent (blz. 33) spoort, aldus Diemen, niet met de laatste stand van zaken. De bus zal niet via de Gooiseweg rijden en krijgt tussen Amsterdam Zuidoost en IJburg niet overal een vrije busbaan.

Reactie:

Wat betreft de Zuidtangent en de vrije busbaan kan worden opgemerkt dat de bus vanaf IJburg tot het knooppunt Diemen zonder vertraging kan meerijden met het autoverkeer. In het kader van duurzaamheid wordt rekening gehouden met een reservering voor de Zuidtangent. Mocht voor de Zuidtangent gekozen worden voor een aparte rijstrook, dan kan in het wegprofiel van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een extra rijstrook worden gevoegd. In de toelichting is de zinsnede geschrapt dat de bus via de Gooiseweg zal rijden.

5. Stadsregio Amsterdam:

Algemeen/ Programma van Eisen OV

Op blz 72 van de toelichting wordt de positie van het PvE voor de exploitatie van het OV vermeld. Er wordt aangegeven dat het OV op IJburg tweede fase voldoet aan de eisen uit het PvE. Het huidige PvE is geldig tot en met 31 december 2011. Uitgaande van de oplevering van de eerste woningen in 2013, zal de eerste OV-ontsluiting van dit deel van IJburg geschieden op basis van een volgend PvE dat zal gelden van 2012 tot en met 2017 of 2019. Zij verwachten hierover in het voorjaar van 2009 meer duidelijkheid te kunnen geven. De bereikbaarheidsfunctie en de reeds in het bestemmingsplan genoemde maatschappelijke functie van het OV zullen in ieder geval centraal blijven staan.

Reactie:

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan IJburg tweede fase is het huidige Programma van Eisen voor het openbaar vervoer gehanteerd.

Dit houdt onder meer in dat elke woning binnen een straal van 400 m over een halteplaats beschikt en woonvoorzieningen voor ouderen/ ziekenhuizen en poliklinieken binnen 250 m afstand.

Niet verwacht wordt vooralsnog dat het volgende PvE wat dit betreft zal leiden tot geheel andere of nieuwe uitgangspunten, zoals ook de stadsregio zelf al constateert.

De stadsregio vindt het een goede zaak dat op IJburg het gebruik van het OV bevordert wordt door relatief hoge dichtheden van wonen en werken in de buurt van OV-haltes. In dat kader vinden zij het opvallend dat op het Middeneiland de bestemmingen „Sport” en „Groen” dicht bij de OV-lijnen zijn geprojecteerd. Naar hun mening zou een bestemming „Wonen” of „Gemengd” op deze locatie nog meer bijdragen aan de doelstelling van een intensief OV-gebruik.

Reactie:

De bestemming „Sport- uit te werken” is opgenomen om sportvoorzieningen mogelijk te maken onder andere ten behoeve van een school (voor voortgezet onderwijs) die mogelijk wordt gemaakt in de naastgelegen bestemming „Gemengd 4- uit te werken.” Ook voor een dergelijke bestemming is het belangrijk om dicht bij OV-lijnen geprojecteerd te zijn.

Op blz 72 wordt gerefereerd aan de PvE-eis dat woonvoorzieningen voor ouderen beschikken over een halteplaats op 250 m loopafstand. Voor de volledigheid geven zij aan dat deze eis alleen geldt indien er sprake is van een collectieve woonvoorziening voor minimaal 50 ouderen in één gebouw of cluster van gebouwen.

Reactie:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

De specifieke lijnvoering en frequenties op blz 72 van de toelichting kunnen zij niet zonder meer omschrijven:

- Uiteraard zal de exploitatie van de IJtram worden voorgeschreven in het PvE. De minimale frequentie van de IJtram zal waarschijnlijk- net als nu- afhangen van het aantal reizigers dat zich per dagdeel aandient, met een bepaalde ondergrens qua frequentie. In de toekomst kan het vanwege de groei van IJburg nodig zijn om per rit met twee gekoppelde tramstellen te rijden op de IJtram. De infrastructuur van IJburg tweede fase moet daar dan ook op voorbereid zijn.
- De bediening van de oostelijke ontsluiting d.m.v. een hoogwaardige busverbinding (Zuidtangent Oost) zal ook voorgeschreven worden. Ook hier zullen de specificaties afhangen van de vervoervraag. De buslijn zal in elk geval IJburg direct met station Bijlmer Arena verbinden, voor de precieze bestemmingen zijn verschillende opties denkbaar. Het is echter nog onzeker of het Zuidtangent gedeelte IJburg- Bijlmer Arena in de exploitatie wordt doorgekoppeld aan de Zuidtangent tussen Bijlmer Arena en Haarlem.

De stadsregio streeft ernaar dat in de eerste helft van 2009 een nieuwe directe buslijn van start zal gaan tussen IJburg en Bijlmer Arena, als voorloper van de Zuidtangent. Daarvoor is het nodig dat deze buslijn via het nu beschikbare deel van de oostelijke ontsluiting kan rijden.

Reactie:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen, de oostelijke ontsluitingsweg valt overigens buiten de scope van dit bestemmingsplan.

- Zij kunnen nog niet aangeven of en wanneer er vanaf IJburg een directe stadslijn naar het Amstelstation zal komen. Om voldoende oppervlakte-ontsluiting van IJburg te bieden is naast de IJtram en de Zuidtangent in principe een extra busverbinding nodig (o.a. naar het Buiteneiland). Voor een dergelijke busverbinding is het noodzakelijk dat er voldoende voor busverkeer beschikbare wegen aanwezig zijn op IJburg.

Reactie:

In het bestemmingsplan is op afdoende wijze rekening gehouden met de benodigde tram- en busverbindingen.

Belangrijk voor de OV-exploitatie is dat er voldoende goede keerfaciliteiten zijn voor tram- en buslijnen. Dit geldt ook in tijdelijke situaties. Bij deze keerfaciliteiten is doorgaans ook een voorziening voor personeel nodig.

Reactie:

De reservering voor de tramkeerlus is opgenomen binnen de bestemming „Gemengd 6- uit te werken“, door middel van de aanduiding „sv-1“. Keerfaciliteiten voor de buslijnen zullen bij de nadere uitwerkingsplannen worden meegenomen.

Infrastructuur Zuidtangent

Op blz 33 is vermeld dat de Zuidtangent via de zuidoostelijke ontsluiting van IJburg zal rijden. De stadsregio pleit ervoor om deze buslijn zowel op IJburg als op de toeleidende route zoveel mogelijk een vrije baan te geven voor zover deze niet reeds is opgenomen in de plannen. Daarnaast is prioriteit bij verkeerslichten wenselijk.

Zij verzoeken om bij de uitwerking van het ontwerp van de Pampuslaan er rekening mee te houden dat de Zuidtangent en de IJtram (en een eventuele andere buslijn) gezamenlijk een vrije OV-baan kunnen gebruiken.

Aan het einde van de tweede alinea van de paragraaf „verkeersontsluiting“ op blz 33 staat dat de Zuidtangent via de Gooiseweg zal rijden. Volgens hen wordt hier de Gaasperdammerweg (A9) bedoeld.

Reactie:

Wat betreft de Zuidtangent en de vrije busbaan kan worden opgemerkt dat de bus vanaf IJburg tot het knooppunt Diemen mee kan rijden met het autoverkeer. In het kader van duurzaamheid wordt rekening gehouden met een reservering voor de Zuidtangent. Mocht voor de Zuidtangent gekozen worden voor een aparte rijstrook, dan kan in het wegprofiel van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een extra rijstrook worden gevoegd. In de toelichting is de zinsnede geschrapt dat de bus via de Gooiseweg zal rijden.

Subsidie voor infrastructuur

In par 8.1 van de toelichting is opgenomen dat de stadsregio uit hoofde van de Weg Brede Doeluitkering (BDU) een financiële bijdrage heeft toegezegd voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg naar IJburg en voor de aanleg van de IJtram tweede fase. Omdat een definitieve toekenning van subsidie nog afhankelijk is van een aantal factoren, is er wat betreft de stadsregio op dit moment nog sprake van een situatie van overleg, waarbij de stadsregio voornemens is een subsidie te verlenen. Zij verzoeken de tekst daarop aan te passen.

Reactie:

De tekst in de toelichting is op dit punt aangepast.

6. Provincie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland wil op een punt reageren en wel over het ontwerp Beeldkwaliteitsplan en voorlopig Ruimtelijk beleidskader Stelling van Amsterdam. In de toelichting wordt, aldus de provincie, op dit aspect onvoldoende ingegaan. De provincie stelt vast dat de zichtlijn tussen de kustbatterij bij Durgerdam (het Vuurtoreneiland) en de kustbatterij bij Diemerdam vanwege de inmiddels vergevorderde planvorming en inrichting van beide projecten (IJburg 1^e en 2^e fase) niet meer is in te passen in de ontwikkeling van het gebied.

Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan vindt de provincie het echter wel van belang dat waar mogelijk nog wordt voorzien in een zichtlijn op het Vuurtoreneiland vanaf één van de nog te ontwikkelen/in te richten eilanden.

Ten slotte merkt de provincie op dat de zichtlijnen vanuit Pampus naar beide kustbatterijen nog wel open en herkenbaar zijn. De provincie merkt op het van belang te vinden dat deze zichtlijnen behouden blijven.

Reactie:

Een aantal zichtlijnen op het Vuurtoreneiland vanuit bijzondere plekken op IJburg zijn reeds in de uitwerkingsplannen van IJburg eerste fase verwerkt: vanaf de oostpunt van het Steigereiland en vanaf de bruggen over de smalle Noordzuid gracht op het Haveneiland.

Het is echter zeker ook de bedoeling in de nadere uitwerkingen van het onderhavige bestemmingsplan vanaf de noordrand van het Middeneiland tenminste een zichtlijn op het Vuurtoreneiland te behouden. De toelichting is hierop aangepast.

Voor wat betreft de zichtlijnen vanuit Pampus naar beide kustbatterijen wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan hier niets aan verandert; het plangebied valt buiten deze zichtlijnen.

Overigens zijn zichtlijnen (mede naar Pampus) een belangrijk uitgangspunt bij de vormgeving van de eilanden geweest; verwezen wordt naar paragraaf 6.5.3 (Visueel-ruimtelijke structuur) van het MER.

7. Provincie Flevoland

De provincie Flevoland merkt op dat de publicatie van het ontwerp aanwijzingsbesluit onder artikel 10a Natuurbeschermingswet van het Natura 2000 gebied „IJmeer en Markermeer” is gepasseerd, waarmee eerdere aanwijzingen van onder meer het IJmeer als speciale beschermingszone onder de Vogelrichtlijn worden vervangen. Meer dan in eerdere aanwijzingen het geval was, worden in de Natura 2000 aanwijzing IJmeer en Markermeer, specifieke en actuele instandhoudingsdoelstellingen beschreven. De provincie acht de kans aanwezig dat bij voorgang van de planvorming onder de Wro en na afronding van de her-aanwijzing tot Natura 2000 gebied in de toekomst, alsnog een formele toetsing aan deze nieuwe geformaliseerde instandhoudingsdoelstellingen noodzakelijk is. Een aanvraag om goedkeuring onder artikel 19j Natuurbeschermingswet is daarnaast veel eerder, gelet op de wettekst van de Natuurbeschermingswet 1998 en de daar op gebaseerde jurisprudentie, geboden. Dit ondanks de reeds verleende vergunning onder artikel 19d, waar gedeputeerde staten van Flevoland, op verzoek van gedeputeerde staten van Noord-Holland, mee hebben ingestemd.

Naar de opvatting van de provincie Flevoland betreft de beoordeling van de aanvraag alsdan een handeling ter voldoening aan een louter juridisch-administratieve verplichting, die geen ander oordeel over het plan op zichzelf meer tot gevolg kan hebben. Dit onder voorwaarde dat het MER, en meer in het bijzonder de passende beoordeling daarin, door de Commissie voor de MER als toereikend in kwaliteit voor besluitvorming wordt beoordeeld, aangezien het MER thans nog niet de volledige MER-procedure heeft doorlopen.

De provincie verwacht niet dat de Commissie voor de MER in haar oordeel tot andere conclusies kan komen dan gedeputeerde staten van Noord-Holland en Flevoland eerder deden bij de reeds verleende vergunning.

Reactie:

Het is bekend dat de derde tranche ontwerp aanwijzingsbesluiten waar het Natura 2000 gebied IJmeer en Markermeer onderdeel vanuit maakt tot 22 oktober 2008 tervisie heeft gelegen en dus reeds in procedure is. Bij de door gedeputeerde staten van Noord-Holland en Flevoland verleende Natuurbeschermingswet vergunning (bij besluit van 31 juli 2008 (kenmerk: 2008-41903), is het besluit tot aanwijzing Vogelrichtlijngebied én het concept-aanwijzingbesluit tot Natura 2000-gebied als referentiekader gehanteerd. Dit referentiekader bevat mede de specifieke en actuele instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000 gebied Markermeer en IJmeer. Het ontwerp aanwijzingsbesluit wijkt overigens voor wat betreft de instandhoudingsdoelstellingen niet af van het concept aanwijzingsbesluit.

Wat betreft de goedkeuring onder 19j Natuurbeschermingswet 1998 wordt het volgende opgemerkt.

Het besluit tot vaststelling van het plan, dat gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een op grond van artikel 10a, eerste lid, aangewezen gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het aangewezen gebied kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, behoeft de goedkeuring van gedeputeerde staten, zo volgt uit artikel 19j, eerste en tweede lid Natuurbeschermingswet 1998. Indien het plan een bestemmingsplan betreft als bedoeld in de Wro, kan hieraan goedkeuring worden onthouden voor zover dat plan of besluit de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het in het plan of besluit begrepen gebied verslechtert of een verstorend effect heeft op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen (artikel 19j, zesde lid Natuurbeschermingswet 1998).

Gedeputeerde staten brengen een zienswijze, bedoeld in artikel 3.8, eerste lid, onder d, van de Wro, naar voren ter zake van een ontwerp voor een bestemmingsplan, indien geen passende beoordeling overeenkomstig artikel 19f is gemaakt (artikel 19j, zevende lid Natuurbeschermingswet 1998).

Indien gedeputeerde staten geen zienswijzen hebben ingediend en het plan ongewijzigd wordt vastgesteld, of een zienswijze hebben ingediend en deze volledig worden overgenomen, wordt de goedkeuring geacht te zijn verleend (artikel 19f, achtste lid Natuurbeschermingswet 1998).

Uit bovenstaande volgt dat de goedkeuring op grond van artikel 19j Natuurbeschermingswet aan de orde komt bij

de procedure van het bestemmingsplan.

De Natuurbeschermingswet vergunning is verleend door gedeputeerde staten van Noord-Holland in overeenstemming met (artikel 2, vijfde lid Natuurbeschermingswet 1998) gedeputeerde staten van Flevoland op basis van een passende beoordeling. Deze passende beoordeling maakt onderdeel uit van het MER. Evenals de provincie Flevoland opmerkt, bestaat thans niet de verwachting dat de Commissie MER, het MER, onderdeel passende beoordeling niet in overeenstemming acht met de Natuurbeschermingswet 1998, mede aangezien beide provincies de passende beoordeling voldoende hebben bevonden aangezien zij haar als basis voor de Natuurbeschermingswet vergunning hebben gehanteerd.

14. Vrom-Inspectie

Luchtkwaliteit

Opgemerkt wordt dat het bestemmingsplan is aangemeld bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Zodra dit programma onherroepelijk wordt zullen alle projecten die aangemeld zijn doorgang kunnen vinden omdat de verslechtering van de luchtkwaliteit gecompenseerd wordt door nationale, regionale en lokale maatregelen, aldus de VROM-Inspectie.

Verder constateert de VROM-Inspectie dat de grenswaarden voor stikstofdioxide op twee plaatsen worden overschreden namelijk langs de A10 ten zuiden van het knooppunt A10/A1 en ten noorden van de Zeeburgertunnel, direct bij de tunnelmond. Voor deze laatste plek geldt dat de verslechtering ten opzichte van de autonome situatie maximaal $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt in het toetsjaar 2018. De VROM-Inspectie geeft aan dat indien geprefereerd wordt door te gaan met het plan vóórdat het NSL in werking is getreden te motiveren, voor zover nodig, in hoeverre er (concrete) compenserende maatregelen worden genomen zoals aangegeven in de Ministeriële regeling projectsaldering 2007.

Daarnaast blijkt volgens de VROM-Inspectie niet uit de aangeleverde stukken of in het luchtkwaliteitsonderzoek voldoende rekening is gehouden met de functies die de uit te werken bestemmingen mogelijk maken, het verzoek is de toelichting hierop aan te passen.

Ten slotte wordt verzocht na te gaan wat de consequenties voor de uit gevoerde berekeningen zijn van het rekenmodel Car II versie 7.0.1 en zonodig het luchtkwaliteitsonderzoek hierop aan te passen. Dit aangezien het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd met het rekenmodel Car II versie 6.1.1.

Reactie:

De „Wet luchtkwaliteit“ heeft het begrip Niet In Betekenende Mate (NIBM) geïntroduceerd. Volgens het op artikel 5.16, vierde lid Wet milieubeheer gebaseerde Besluit nibm (art. 2, 2^e lid) wordt een toename van maximaal $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als NIBM aangemerkt. Deze 1%-grens geldt vanaf de inwerkingtreding van de „Wet milieubeheer“ tot dat het NSL wordt vastgesteld.

Er zijn twee mogelijkheden om aan te tonen dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- 1. Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling nibm valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM. Dit volgt uit artikel 4, lid 1 van het Besluit nibm.*
- 2. Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 1%-criterium. Dit kan middels berekeningen. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling nibm, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 1%-grens niet wordt overschreden. Als deze grens niet wordt overschreden hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.*

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van het Ingenieursbureau Amsterdam blijkt dat het project IJburg / Oostelijke Ontsluitingsweg beneden deze 1% grens blijft. Derhalve wordt aan artikel 5.16, eerste lid onder c aan de Wet milieubeheer voldaan en wordt – anders dan de VROM-Inspectie lijkt te suggereren – niet aan projectsaldering (artikel 5.16, eerste lid onder b Wet milieubeheer) en aan de Ministeriële regeling projectsaldering 2007 toegekomen.

Bij het luchtkwaliteitsonderzoek is gebruik gemaakt van verkeersprognoses die zijn aangeleverd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV). De DIVV heeft voor de berekening van deze verkeersprognoses gebruik gemaakt van het aantal woningen en het aantal arbeidsplaatsen die het

bestemmingsplan IJburg tweede fase maximaal mogelijk gemaakt. Met alle functies die in de nader uit te werken bestemmingen mogelijk worden gemaakt is dus in het luchtkwaliteitsonderzoek rekening gehouden. De toelichting (paragraaf 6.8.2) is op dit punt nader verduidelijkt.

Ten slotte zal worden nagegaan wat de eventuele consequenties voor de uitgevoerde berekeningen zijn van het rekenmodel Car II versie 7.0.1; zonodig zal vóór vaststelling van het bestemmingsplan, het luchtkwaliteitsonderzoek hierop aanpassen.

8.3 Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan „IJburg, tweede fase” heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening met ingang van donderdag 27 november 2008 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen.

De volgende zienswijzen zijn naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan ingediend:

1. M. Dumoulin, bij brief van 2 december 2008;
2. Nuon Power Generation BV, bij brief van 29 december 2008;
3. A. Lemmers, bij brief van 6 januari 2009;
4. A. De Jong, bij brief van 6 januari 2009;
5. Dorpsraad Durgerdam, vertegenwoordigd door H. Smit (voorzitter), bij brief van 6 januari 2009;
6. R. Haffmans, bij brief van 7 januari 2009;
7. Stichting Verantwoord Beheer Ysselmeer (VBY) en de vereniging Ysselmeervereniging, vertegenwoordigd door mr. L.D.H. Hamer van Hamer Weesing Bollekamp advocaten, bij brief van 8 januari 2009;
8. X. Lammers; bij brief van 7 januari 2009;
9. G.Visser, C.Verhaar en J.A. Dorrepaal-Staas, J.A. Dorrepaal, bij brief van 27 november 2008.

I Formele aspecten zienswijzen

De door de adressanten ingediende zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn, volgens de wettelijke eisen ingebracht.

Het onderdeel van de zienswijze van R. Haffmans (zie onder nummer 6), voor zover deze betrekking heeft op het ontwerp besluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder, is in het kader van dat besluit behandeld.

Door G.Visser en anderen is een zienswijze (zie onder nummer 9) ingediend tegen de plannen voor de Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg. Deze heeft tevens deels betrekking op het MER „Plan- en besluitMER IJburg 2^e fase + passende Beoordeling IJburg 2^e fase + BesluitMER OOIJ 2^e en 3^e fase”. Daarom is het betreffende deel van deze zienswijze ook betrokken bij de beantwoording van zienswijzen omtrent het bestemmingsplan „IJburg, tweede fase”.

II Inhoudelijke behandeling zienswijzen

De zienswijzen zijn hierna samengevat weergegeven en inhoudelijk behandeld:

Zienswijze nr. 1 M. Dumoulin

Inhoudelijke behandeling

1. De uitbreiding, met voornamelijk woon- en gemengde bestemmingen legt extra druk op de infrastructuur van IJburg: op dit moment is er al een te geringe capaciteit van het netwerk van wegen en openbaar vervoer, resulterend in files en overvolle trams in de spits, terwijl de eerste fase van IJburg nog niet af is. Dit bestemmingsplan zal deze situatie verergeren.

Reactie:

Door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer is een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van IJburg tweede fase (9 juli 2008). Voor het MER en het bestemmingsplan is de bereikbaarheid van het plangebied met auto, langzaam verkeer en openbaar vervoer onderzocht. De bereikbaarheid en de aansluiting op het omliggende (rijks-)wegennet is gerealiseerd via de westelijke ontsluiting. Deze ene ontsluiting zal volgens de verkeersprognoses bij bewoning van circa 7.000 woningen (dus ook al bij voltooiing van IJburg eerste fase) niet meer voldoen, een tweede, oostelijke ontsluiting op het rijkswegennet (A1 bij de afrit Diemen) is dan ook noodzakelijk. Bij de oplevering van circa 13.000 woningen op IJburg is ook de aansluiting via een boogviaduct op de rijksweg A9 noodzakelijk. Parallel aan de procedure voor IJburg tweede fase zijn daarom de ruimtelijke procedures ten behoeve van de Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg in gang gezet. De gemeente Diemen heeft hiertoe een wijzigingsplan en twee bestemmingsplanherzieningen opgesteld. Het MER dat ten grondslag ligt aan de ruimtelijke besluiten voor IJburg tweede fase, ligt ook ten grondslag aan de Diemense ruimtelijke besluiten.

Voor de bereikbaarheid van IJburg is een hoog openbaar vervoeraandeel in de verplaatsingen noodzakelijk. IJburg tweede fase zal hiertoe afdoende ov-verbindingen krijgen: de IJtram (rijdt twaalf keer per uur van het Strandeiland naar het Centraal Station (en terug), de Zuidtangent (rijdt vanaf Haarlem, over Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Amsterdam Zuidoost acht keer per uur naar het Middeneiland) en een stadsbus (rijdt vanaf het Amstelstation zeven keer per uur naar het Buiteneiland). Daarbij kan voor de IJtram nog worden vermeld dat deze wordt verlengd (de haltes zijn hiervoor reeds geschikt) en zal rijden met een hogere frequentie ten opzichte van de huidige frequentie.

2. Adressant is van mening dat het plan beperkte mogelijkheden voor sport en recreatie bevat. Op IJburg zijn geen sportvelden en een zeer gering aantal sporthallen. Het zou een goed idee zijn deze sportvelden te realiseren op de te ontwikkelen eilanden. Ook is het een prima plek om extra recreatiecapaciteit te realiseren voor alle Amsterdammers: buiten de spits goed bereikbaar en gelegen midden in de natuur. Adressant stelt voor het plan te wijzigen zodat er minder bebouwing plaatsvindt en meer ruimte wordt gereserveerd voor sport en recreatie ten behoeve van alle Amsterdammers. Daarnaast dient er voldoende ruimte te worden gereserveerd voor scholen, kinderopvang, parkeergelegenheid en winkels.

Reactie:

IJburg tweede fase is gericht op het wonen en kunnen recreëren, hierbij rekening houdend met de omringende natuurwaarden. Om de wijk vitaal te maken is er daarnaast ruimte opgenomen voor diverse niet-woonfuncties.

Onder de bestemming maatschappelijke dienstverlening vallen alle voorzieningen op het gebied van onderwijs, welzijn, gezondheid, cultuur, religie en sport en recreatie. Voor deze subbestemming zijn mogelijkheden opgenomen binnen vrijwel alle uit te werken bestemmingen. Daarnaast is op het Middeneiland de specifieke bestemming "Sport- uit te werken" opgenomen, met nadrukkelijk ruimte voor veldsport en zijn voor sportvoorzieningen binnen de bestemmingen Wonen 1 en 3- uit te werken en Gemengd 6- uit te werken hiervoor tevens mogelijkheden opgenomen (met een maximum voor deze drie bestemmingen van 6 ha).

Op het Middeneiland en Strandeiland zullen stranden worden aangelegd met de daarbij behorende voorzieningen (zie aanduidingen strand 1 en 2), er is voldoende ruimte voor groen gereserveerd en aan de oostkant van het Middeneiland is een specifieke natuurbestemming opgenomen. Bovendien is men door de eilandenstructuur altijd in nabijheid van water en kan men de openheid hiervan ervaren. Het plan biedt derhalve ruime mogelijkheden voor sport en recreatie.

Zienswijze nr. 2 Nuon Power Generation BV

Inhoudelijke behandeling:

Nuon schetst in de aanhef van haar zienswijze het volgende:

Nuon produceert op de locatie Diemen electriciteit voor het openbare net. Sinds 1996 levert de Warmtekrachtcentrale Diemen daarnaast ook daadwerkelijk stadswarmte.

Verder wijzen zij op het Structuurschema Electriciteitsvoorziening (SEV) met PKB-status en dat op dit moment wordt gewerkt aan het SEV III.

In het structuurschema is Diemen destijds opgenomen met een opmerking ten aanzien van de ligging nabij VINEXlocaties, maar ook met de aantekening dat de koelmogelijkheden zouden toenemen als er in plaats van op het Amsterdam Rijnkanaal op het IJmeer gekoeld zou worden. Daarbij zouden de lozingsmogelijkheden tot 3000 MWth kunnen toenemen.

Nuon anticipeert op de verplichte aansluiting op stadswarmte bij nieuwe wijken. Nuon wil daarom een tweede eenheid (Diemen 34) naast de bestaande (Diemen 33) te plaatsen. Nuon heeft daartoe in april 2008 een startnotitie gepubliceerd en zal in februari 2009 het MER en de vergunningaanvragen indienen bij het bevoegde gezag. De vigerende Wvo vergunning staat toe maximaal 250 MWth in het IJmeer te lozen. De nieuwe eenheid vereist een vergroting tot maximaal 550 MWth.

De huidige centrale loost koelwater aan de westzijde van de Diemer Vijfhoek. Naar verwachting van Nuon, zal de nabije ligging van de toekomstige eilanden de noodzakelijke afvoer van dit koelwater gaan belemmeren. Hierdoor zal naar hun verwachting de watertemperatuur tussen de eilanden teveel toenemen, waardoor de waterkwaliteit in bepaalde perioden achteruit gaat. RWS heeft in de vigerende Wvo-vergunning voor Nuon voorschriften opgesteld waarin zij zich het recht voorbehoudt Nuon te sommeren de bestaande eenheid in vermogen terug te regelen of stil te leggen, indien de waterkwaliteit door opwarming teveel verslechtert. Hierdoor wordt de bedrijfsvoering direct geraakt, aldus Nuon. Ook komt de bouw van de nieuwe centrale in het gedrang.

Verwezen wordt naar bijlage 17 van het MER, blz 54: een brief van hoofdingenieur-directeur RWS IJsselmeergebieden, gericht aan het IBA, met adviezen t.a.v. te onderzoeken wateraspecten die opgenomen dienen te worden in het MER en bestemmingsplan IJburg tweede fase. Hierbij wordt gewag gemaakt van de nieuwe beoordelingssystematiek en het feit dat een aanvraag tot wijziging van de bestaande vergunning noodzakelijk is; Het MER moet aangeven wat de gevolgen zijn voor de lozing van koelwater van de Centrale conform de vigerende Wvovergunning van 1993 van het aanleggen van IJburg tweede fase op basis van de NBW.

In de vergunning wordt de toelaatbare warmte-emissie bepaald op 700 MWth. Dit is een studie van het RIZA waaraan de minister van V&W zich heeft geconformeerd.

Aanbevolen wordt met Nuon in overleg te treden over hun plannen.

In het overleg dat heeft plaatsgevonden heeft Nuon aangeraden onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de vormgeving van de eilanden te veranderen en het water tussen de eilanden te verbreden of te verdiepen. Voorzover zij kunnen nagaan zijn deze mogelijkheden niet onderzocht en in ieder geval niet in het MER beschreven.

De wensen van RWS zijn wel besproken en uitgevoerd, maar de resultaten zijn niet of slechts ten dele opgenomen in het MER. PBIJ heeft wel onderzoek laten doen en berekeningen laten uitvoeren naar de thermische lozing van de Centrale Diemen. Een van de conclusies van dat onderzoek is dat temperaturen van meer dan 30 graden Celsius mogelijk zijn tussen de eilanden. Nuon wil niet verantwoordelijk worden gehouden voor deze situatie en vindt dat PBIJ moet zorgen voor mitigerende maatregelen, waarin zij bereid zijn mee te denken.

De zienswijze is gezien het voornoemde gericht op de volgende onderdelen:

- A Het MER moet gecompleteerd worden met studies naar de toename van thermische lozingen door Nuon in combinatie met de bouw van eilanden van IJburg tweede fase, in relatie tot de waterkwaliteit.

Reactie:

In het MER is afdoende onderzocht wat de effecten van IJburg tweede fase op de waterkwaliteit zijn. Verwezen wordt naar de bijlage daarbij (Analyse invloed IJburg 2^e fase op de waterkwaliteit in het IJmeer, WL/Delft Hydraulics, december 2006).

Als uitgangspunt bij dit onderzoek is de huidige situatie voor wat de thermische lozing betreft gehanteerd (thermische lozing van 249 MWth). Daarnaast is een aanname gedaan voor een mogelijke uitbreiding van de lozing naar 724 MWth. Hier is sprake van een aanname, omdat thans nog onbekend is hoeveel de centrale wordt uitgebreid en welke mitigerende maatregelen Nuon neemt om de negatieve effecten van de thermische lozing op de ecologie en waterkwaliteit afdoende te verzachten. Voor beide scenario's zijn de „worst case” omstandigheden gehanteerd.

In relatie tot de thermische lozing concludeert WL/Delft Hydraulics samengevat als volgt:

-In dit onderzoek is uitsluitend nagegaan wat het effect is van de aanleg van de vier eilanden van IJburg tweede fase op de waterkwaliteit. Eenzelfde analyse is uitgevoerd voor een grotere koelwaterlozing.

Beide analyses geven aan dat de aanleg van IJburg tweede fase geen merkbare invloed op de waterkwaliteit van het IJmeer zal hebben, en dat de doelstellingen van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water niet in gevaar komen door de aanleg van de eilanden in IJburg tweede fase. -

In aanvulling op het bovenstaande merkt de gemeente op dat door Nuon ten behoeve van de uitbreiding van de centrale een MER wordt opgesteld. Hierin dient zij onder andere aan te geven welke mitigerende maatregelen nodig zijn, om aan de vigerende wet- en regelgeving te voldoen (o.a. aan de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn water) en om te voorkomen dat onaanvaardbare effecten optreden voor de huidige situatie (IJburg eerste fase), én de autonome situatie (met IJburg tweede fase).

Dit laatste is het geval gezien de status van planvorming van IJburg tweede fase:

een op 9 en 1 oktober 2008 door respectievelijk de gemeente Diemen en gemeente Amsterdam aanvaard MER, een concessie landmaken (17 september 2001) , en een ter visie gelegd ontwerpbestemmingsplan (27 november 2008). Bovendien is de ontwikkeling van IJburg tweede fase in de Nota Ruimte opgenomen.

In het kader van de planvorming voor IJburg tweede fase zijn de effecten van een mogelijke uitbreiding van de lozing, zoals hierboven geschetst, dus wel degelijk onderzocht.

Het plan voor een nieuwe electriciteitsproductie-eenheid te Diemen kon echter in het MER ten behoeve van IJburg tweede fase niet als autonome ontwikkeling worden meegenomen, eenvoudigweg omdat de effecten op het moment van aanvaarding van het MER IJburg 2^e fase (oktober 2008) nog onbekend zijn: het MER voor de uitbreiding van de centrale is (begin april 2009) nog niet aanvaard/ter visie gelegd en er zijn nog geen (ontwerp)vergunningen ter visie gelegd.

Uit overleg met Nuon (begin april 2009) kan overigens de laatste stand van zaken worden afgeleid: het MER voor de uitbreiding van de energiecentrale is door Nuon voor de aanvaardbaarheidsbeoordeling bij de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat ingediend en naar verwachting zal de tervisielegging van de ontwerpvergunningen in juli/augustus 2009 plaatsvinden. Uitgangspunt in dit MER is dat ten opzichte van de bestaande lozingssituatie de koelwaterstroomrichting zal worden omgedraaid (koeling niet meer aan IJburgzijde/Diemer Vijfhoek, maar aan Muidense zijde met plaatsing van een damwand). Dit zou betekenen dat in het MER voor IJburg tweede fase zelfs rekening is gehouden met een ongunstigere situatie voor wat betreft de thermische lozingen dan nu beoogd door Nuon.

- B** Projectbureau IJburg moet aangeven op welke manier zij de verhoogde kans op een slechtere waterkwaliteit zal voorkomen.

Reactie:

Omdat er als gevolg van de realisatie van de eilanden geen verhoogde kans op een slechtere waterkwaliteit ontstaat, hoeft dit niet te worden aangegeven.

Overigens is de kans op een verslechterende waterkwaliteit als gevolg van een toename van de lozing van koelwater als gevolg van de uitbreiding van de energiecentrale van de Nuon niet uit te sluiten. De Nuon zal de effecten daarvan moeten onderzoeken (o.a. in de vorm van een MER en een passende

beoordeling), en de noodzakelijke mitigerende maatregelen moeten bepalen, én er zorg voor te dragen dat deze mitigerende maatregelen worden uitgevoerd.

- C Het projectbureau IJburg en Nuon moeten in overleg treden om beide projecten (IJburg tweede fase en uitbreiding Nuoncentrale) in harmonie te realiseren onder aanvaardbare milieuaspecten en kostenverdeling.

Reactie:

Als gevolg van de realisatie van IJburg tweede fase zijn er geen merkbare effecten op de waterkwaliteit en als gevolg hiervan geen mitigerende maatregelen noodzakelijk.

Nuon dient zorg te dragen voor de financiering van maatregelen die noodzakelijk zijn vanwege de negatieve effecten als gevolg van de uitbreiding van de energiecentrale.

Overigens voeren Nuon en Amsterdam regelmatig overleg over deze en andere onderwerpen. Dit overleg wordt gecontinueerd.

- D Bij conflicterende belangen heeft de uitbreiding van de elektriciteitscentrale voorrang boven de realisatie van IJburg tweede fase.

Reactie:

De uitbreiding van de energiecentrale dient zodanig plaats te vinden dat voldaan wordt aan de voorwaarden die voortvloeien uit onder andere de Kader Richtlijn Water en de Vogel- en Habitatrichtlijn. Bovendien moet in het door Nuon op te stellen MER naar de effecten als gevolg van de uitbreiding van de energiecentrale, IJburg 2^e fase als autonome situatie worden beschouwd.

Gezien het bovenstaande en maatschappelijk belang van IJburg, én de status van het project op Rijks- provinciaal en gemeentelijk niveau, is het prioriteren van de uitbreiding van de energiecentrale boven de realisatie van IJburg tweede fase niet aan de orde.

De Commissie MER heeft op 21 januari 2009 het toetsingsadvies "Woningbouwlocatie Amsterdam, IJburg 2^e fase, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport" uitgebracht. In dit advies worden bovenstaande gemeentelijke standpunten door de Commissie onderschreven. Zij geven met betrekking tot de zienswijze van Nuon aan dat het duidelijk is dat er (tijdig) en in goed overleg een oplossing voor de problematiek moet komen. De commissie mer schrijft hierover: "Nu het MER voor IJburg op dit moment voorligt en de omvang en wijze van uitbreiding van de centrale nog niet duidelijk is, acht de Commissie het redelijk dat de cumulatie van deze projecten (in detail) pas in het MER voor de uitbreiding van de centrale aan de orde kan komen en ook daar pas ten volle zal kunnen worden beoordeeld inclusief de eventueel benodigde maatregelen (waarbij de gemeente Amsterdam vanzelfsprekend een belangrijke gesprekspartner zal zijn)."

Zienswijze nr. 3 A. Lemmers

Inhoudelijke behandeling:

- 1 Adressant stelt dat de waterkwaliteit van het IJmeer en aangrenzende Markermeer achteruit gaat. Het totale watervolume wordt geringer en daardoor kwetsbaarder voor bevuilding door lozing van oppervlaktewater, zwerfafval, botenverkeer, opwarming door toegenomen energieverbruik, de daaraan gekoppelde vissterfte, vogelsterfte en de verhoogde kans op botulisme en de risico's daarvan voor de volksgezondheid. Tevens stelt adressant dat strandrecreatie een volstrekte farce is. De kwaliteit van het bouwzand draagt daar in negatieve zin aan bij. Het verlies aan watervolume is desastreus voor de opvangcapaciteit van wateroverlast en onttrekt waterareaal dat beschikbaar moet blijven ten behoeve van drink- en zoetwatervoorziening van Nederland in tijden van watertekort. Het plan brengt een belangrijk verlies van wateroppervlak met zich mee. Dit heeft meervoudige negatieve gevolgen: voor de luchtkwaliteit (minder zuiverende werking), volstrekte overbelasting door recreatie, verkeer en bewoning, en verlies van natuurlijke habitat voor vele diersoorten in dit gebied. Het verlies aan natuurlijk gebiedsoppervlak is onvervangbaar. Met de gevolgen voor de

volksgezondheid voor de bewoners van het geplande gebied, omliggende gemeenten en stadsdelen (Diemen, Muiden, Zeeburg, Amsterdam-Noord en Waterland) is onvoldoende rekening gehouden.

Reactie:

Ter onderbouwing van de te nemen ruimtelijke besluiten is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Hieruit blijkt dat het plan voldoet aan de normen die de Kader Richtlijn water stelt; het plan leidt niet tot een verslechtering van de waterkwaliteit. Daarnaast zijn er in het bestemmingsplan geen mogelijkheden voor extra recreatievaart opgenomen. De kwaliteit van het bouwzand volstaat; verwezen wordt naar hetgeen hieromtrent onder zienswijze vijf, punt vier uiteen is gezet.

Wat betreft het gevreesde verlies aan wateroppervlak kan worden opgemerkt dat reeds bij de verlening van de concessie ten behoeve van de landaanwinning in 2001 door de staatssecretaris van Verkeer en waterstaat hierover werd opgemerkt dat door de aanleg van IJburg slechts een marginaal deel van de totale watercapaciteit van het IJsselmeergebied verloren gaat. Zoals in het MER beschreven is, is in vergelijking met de concessie, het oppervlak van de vier eilanden van 330 hectare verkleind tot 218 hectare. Op het totale open waterareaal van ruim 68.000 hectare in het IJsselmeergebied is de afname van dit waterareaal die de aanleg van de eilanden veroorzaakt 0,3 %. Het verlies aan watervolume voor de opvangcapaciteit van wateroverlast is dan ook verwaarloosbaar klein. Daar komt bij dat door de aanleg van de eilanden landoppervlak ontstaat waar regenwater kan infiltreren. Dit heeft een positief effect op de waterbuffering.

Daarnaast kan in dit kader nog worden vermeld dat de bouw van IJburg tweede fase ook beoogd wordt in het toekomstig (landelijk) beleid. In het ontwerp Nationaal Waterplan dat het Rijk op 22 december 2008 openbaar heeft gemaakt wordt aangegeven dat op drie locaties grootschalige buitendijkse bebouwing mogelijk is; namelijk in de gemeenten Amsterdam, Almere en Lelystad met respectievelijk 350 ha., 700 ha., en 150 ha.

In het MER zijn alle relevante milieuonderwerpen in beeld gebracht. Uit het oogpunt van volksgezondheid dient rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de plannen gerealiseerd kunnen worden zonder in strijd te komen met de geldende luchtkwaliteitsnormen. Verwezen wordt naar het luchtkwaliteitsonderzoek "Rapportage Luchtkwaliteit OOIJ en IJburg 2e fase", Ingenieursbureau Amsterdam, juli 2008. In 2009 is het genoemde onderzoek geactualiseerd. Dat is het onderzoek "Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2de fase; 12 februari 2009".

- 2 Adressant vreest dat de geplande landwinning en bouwactiviteiten afbreuk doen aan de cultuurhistorische kwaliteit en toeristische beleving. Zichtlijnen over water vanuit Durgerdam, Ransdorp, Diemen en Muiden verdwijnen hetgeen een aantasting van het beschermd dorpsgezicht van onder meer Durgerdam vormt, aldus adressant.

Reactie:

In het onderzoek naar de landschappelijke inpasbaarheid van IJburg tweede fase zijn zowel de gevolgen voor cultuurhistorische waarden als de effecten op de visueel-ruimtelijke structuur betrokken. Hierbij is onder meer naar Durgerdam gekeken hetwelk de status van beschermd dorpsgezicht bezit. De afstand tussen IJburg tweede fase en Durgerdam is zo groot (afstand van circa 1.500 m) dat het karakter van deze oude dijk niet verandert en de aanleg van IJburg tweede fase dus niet strijdig is met de Monumentenwet (de Monumentenwet kent geen „externe werking“). De bouwhoogte op het Buiteneiland is beperkt tot 15 meter en door de lage bebouwingsdichtheid oogt dit eiland relatief groen. Vanuit Durgerdam en Waterland gezien zal het Buiteneiland daardoor een zachte, groene rand van IJburg zijn. De cultuurhistorische eenheid van Waterland en de Waterlandse dijk (Durgerdam) wordt met de aanleg van IJburg tweede fase dan ook niet aangetast. Dit geldt ook voor de afstand tot het Vuurtoreneiland en Pampus.

Zichtlijnen zijn een belangrijk uitgangspunt bij de vormgeving van de eilanden geweest. Door het maken van ruimten - brede waterlopen tussen de eilanden - zijn er duidelijke zichtlijnen tussen IJburg eerste fase en bijvoorbeeld het eiland Pampus gewaarborgd.

Een aantal zichtlijnen op het Vuurtoreneiland vanuit bijzondere plekken op IJburg zijn reeds in de uitwerkingsplannen van IJburg eerste fase verwerkt: vanaf de oostpunt van het Steigereiland en vanaf de bruggen over de smalle Noordzuid gracht op het Haveneiland. Daarnaast is het ook de bedoeling in de nadere uitwerkingen van het onderhavige bestemmingsplan vanaf de noordrand van het Middeneiland tenminste een zichtlijn op het Vuurtoreneiland te behouden (deze zichtlijn is dan ook als voorwaarde opgenomen in de algemene uitwerkingsregels van het bestemmingsplan IJburg tweede fase).

De planvorming van IJburg tweede fase past hiermee ook binnen het Beeldkwaliteitsplan en het Ruimtelijk Beleidskader Stelling van Amsterdam, zoals vastgesteld op 23 september 2008 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Zie hiervoor ook de beantwoording van de 3.1.1. Bro-reactie van de provincie in hoofdstuk 8 van de toelichting.

Anders dan adressant stelt, leidt dit bestemmingsplan derhalve noch tot een onaanvaardbare aantasting van de cultuurhistorische waarden van het gebied, noch tot een doorkruising van relevante zichtlijnen.

- 3 Het argument voor de aanleg van IJburg eerste fase (woningnood) wordt door de moeizame woningaftrek ontkracht. Uitbreiding van dit woongebied zal bovendien de aantrekkelijkheid van woningaankoop op het eerste deel niet bevorderen.
- De verkeersontsluiting van IJburg eerste fase voldoet nu al niet, laat staan als er nog meer bewoning bijkomt. Er ontstaat een onaanvaardbare overbelasting van de verkeersaders A1 en A10, met gevolgen voor het verkeer vanuit het oosten en noorden naar de hoofdstad, Schiphol en het zuiden.

Reactie:

De woningbehoefte in Amsterdam is groot; dit zal ook in de toekomst zo blijven. Volstaan wordt met een verwijzing naar hetgeen hieromtrent bij zienswijze zeven, punt acht a uiteen is gezet.

Wat betreft de verkeersontsluiting kan worden opgemerkt dat parallel aan de procedure voor IJburg tweede fase de ruimtelijke procedures ten behoeve van de Oostelijke Ontsluitingsweg IJburg in gang zijn gezet. De gemeente Diemen heeft hiertoe een wijzigingsplan en twee bestemmingsplanherzieningen opgesteld. Hierdoor kan het verkeer van en naar IJburg tweede fase gebruik maken van zowel een westelijke ontsluiting (via IJburg eerste fase) als een oostelijke ontsluiting (richting de A1 en A10). Zoals uit het MER blijkt, leidt een toename van 9.200 woningen op IJburg tweede fase niet tot verslechtering van de verkeerssituatie op het Rijkswegennet. Op geen van de onderzochte wegvakken (van de A1, A9 en A10) ontstaat ten gevolge van de aanleg van IJburg tweede fase een onaanvaardbaar hoge filekans.

IJburg tweede fase zal dan ook niet tot een overbelasting van genoemde verkeersaders leiden.

- 4 Adressant vreest voor precedentwerking: toekomstige plannen voor aansluiting via rail en snelweg met Almere.

Reactie:

Wat betreft de precedentwerking kan worden opgemerkt dat in het bestemmingsplan (louter) een ruimtelijke reservering voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn is opgenomen. Om deze echter juridisch/planologisch mogelijk te maken dienen separate r.o.-besluiten te worden genomen waarvan de invloed op de natuur nader dient te worden onderzocht. Hiervoor zal bovendien een MER (met passende beoordeling) opgesteld dienen te worden. Een IJmeerlijn wordt gedurende de planhorizon van dit bestemmingsplan niet voorzien. Daarbij kan worden opgemerkt dat het plan wat betreft de vervoersafwikkeling onafhankelijk is van een eventuele IJmeerlijn.

- 5 Gemeente Amsterdam is onvoldoende bereid om mogelijkheden voor uitbreiding woningarsenaal binnen de bestaande stad te verkennen (bouwen over ringweg, leegstand boven winkels, bestrijden oneigenlijk

woninggebruik). Het aantal woningzoekenden zal verminderen naarmate de afstand en bereikbaarheid van de centrale stad toenemen. De kosten voor IJburg zullen pas na decennia of misschien eeuwen worden gedekt uit verkoop van de woningen en extra gemeentebelastingen.

Reactie:

In de bestaande stad zijn onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe woningen te kunnen bouwen.

Verwezen wordt naar hetgeen hieromtrent onder zienswijze vijf, onder een uiteen is gezet.

Wat betreft de kosten kan worden opgemerkt dat zoals in hoofdstuk 8 van de bestemmingsplantoelichting uiteengezet is gezet, het plan financieel uitvoerbaar is. De investeringen die gedaan moeten worden voor het maken van land met de waterkeringen, civielrechtelijke kunstwerken etc. worden gedekt uit de opbrengsten uit de gronduitgiften.

Zienswijze nr. 4 A. de Jong

Inhoudelijke behandeling:

- 1 De gemeente Amsterdam doet enorme uitgaven, die achteraf nog een veelvoud hoger zullen liggen (zie Noord-Zuidlijn). Hoe wordt o.a. de waterkering gefinancierd?

Reactie:

De belangrijkste investeringen die moeten worden gedaan om IJburg tweede fase te realiseren zijn het maken van land met de waterkeringen, de maaiveldinrichting, civieltechnische kunstwerken, de hoofdinfrastructuur en technische voorzieningen in het buitenwater. Voor de genoemde investeringen bestaan ramingen die worden gedekt uit de opbrengsten uit gronduitgiften. Overigens kan de gemeente Amsterdam eventuele financiële risico's of tekorten binnen het plan opvangen.

- 2 Het project veroorzaakt onomkeerbaarheid van de vervuiling van landschap en milieu. IJburg eerste fase is nog geen groot succes.

Reactie:

In verband met de beoogde ontwikkeling van IJburg, tweede fase, is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Het MER dient als onderzoeksrapport voor het vast te stellen bestemmingsplan. Uit dit MER blijkt dat realisering van het bestemmingsplan géén nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Daarbij komt dat, anders dan adressant stelt, IJburg eerste fase tot nu toe succesvol is. Er zijn inmiddels ruim 4.000 woningen opgeleverd en er wordt nog steeds gebouwd. De woonwijk wordt door de huidige bewoners gewaardeerd. Recent onderzoek (O&S, 2008) wijst uit dat de bewoners hun buurt in zijn algemeenheid gemiddeld een rapportcijfer van 7,4 geven en hun eigen woning zelfs gemiddeld een 8,0.

- 3 Adressant is bevreesd voor de waterhuishouding (ijskappen smelten, gletsjers verdwijnen). Wat is de gemeentelijke visie op het opvangen van rivierwater, als water waar zich dat verzamelt verdwijnt door IJburg tweede fase. De plannen om Amsterdam met Almere over water te verbinden zullen weer uit de kast komen.

Reactie:

Wat betreft het gevreesde verlies aan wateroppervlak: zie beantwoording zienswijze 3, onder punt 1. Voor wat betreft de verbinding met Almere kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplan louter een ruimtelijke reservering biedt voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn. Besluitvorming hieromtrent dient verder plaats te vinden in nader op te stellen ruimtelijke besluiten, doch dit wordt gedurende de planhorizon van dit bestemmingsplan niet voorzien. Een eventuele IJmeerlijn maakt (evenals eilanden bij Almere) geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

- 4 Gemeente Amsterdam laat zich leiden door illusies en niet door de realiteit en luistert niet naar de burgers. Woningnood voor Amsterdammers is niet het argument voor de plannen.

Reactie:

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet is de woningbouwbehoefte van de gemeente Amsterdam groot. De tweede fase zal voor 40-60% bestaan uit laagbouw; een woonmilieu waar veel vraag naar is. Door de variatie in woningtypes en prijsklassen levert IJburg tweede fase een belangrijke bijdrage aan de doorstroming op de woningmarkt: ruim 80% van de huidige IJburg bewoners komt uit de bestaande stad. IJburg leidt dan ook tot doorstroming en biedt daarmee ruimte op de (krappe) onderkant van de woningmarkt.

Anders dan adressant beweert luistert het gemeentebestuur naar de wens van haar burgers; IJburg tweede fase voorziet in een belangrijke bijdrage in de krapte aan woningen binnen Amsterdam.

Zienswijze nr. 5 Dorpsraad Durgerdam, namens deze, H. Smit (voorzitter)

Inhoudelijke behandeling:

1. Adressant merkt op dat dichterbij het centrum nog voldoende mogelijkheden (Noordelijke IJoevers, westkant Amsterdam, Westelijk Havengebied/Westpoort, leegstaande kantoren, kantoren Zuidas) zijn voor woningbouw.
De gemeente maakt onvoldoende duidelijk waarom er geen alternatieven voor woningbouw elders in de stad worden benut, aangezien er aldus adressant juist behoefte bestaat aan woningen dicht bij de stad. IJburg tweede fase is daarom niet nodig; er wordt derhalve onnodig natuur en cultuurhistorisch landschap opgeofferd.

Reactie:

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan uiteen is gezet, is de woningbouwbehoefte van de gemeente Amsterdam groot. De voorkeur heeft het om nieuwe woningen te kunnen bouwen in de bestaande stad. De gemeente doet er al alles aan om in de bestaande stad (de belangrijkste zoeklocaties hiervoor zijn de naoorlogse woongebieden, in west, Noord en Zuidoost, de zones langs de A10, A2 A4 en langs het IJ) nieuwe woningen te bouwen. De plekken in de stad waar verdicht kan worden zijn echter niet onbeperkt. Daarom wil Amsterdam deze locaties, waar stedelijke georiënteerde bewoners graag willen wonen, goed benutten door in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen. Een groot deel van de binnenstedelijke locaties biedt echter niet waarnaar ook veel vraag is; een eengezinswoning. Afgezien van dit kwalitatief probleem ondervinden binnenstedelijke locaties tal van complicaties die de woningbouw hinderen of blokkeren, waaronder: complicaties bij de onteigeningsprocedures, kostbare saneringsoperaties van bestaande milieuhinder of verontreiniging en dergelijke.

De conclusie is dan ook dat IJburg tweede fase nodig is enerzijds omdat er in de bestaande stad niet genoeg locaties zijn om de benodigde woningen te kunnen bouwen en anderzijds er behoefte is aan eensgezins- / laagbouwwoningen (en ruime appartementen).

2. Adressant stelt dat de nieuwe eilanden liggen op het grensgebied van Amsterdam, het IJmeer en het landschappelijke karakter van Waterland met unieke cultuurhistorische dorpen aan het Marker/IJmeer. De gemeente zou de Stelling van Amsterdam moeten beschermen en ontwikkelen in plaats van visieloos te doorkruisen. De zichtlijnen tussen forten worden aangetast.
De plannen leiden tot aantasting van de cultuurhistorische waarden van het gebied, waaronder de Stelling van Amsterdam, het historisch stadsgezicht Durgerdam, het landschappelijk karakter van de IJsselmeerdorpen en Muiden en het Muiderslot;
De gemeente maakt zich ongeloofwaardig richting de Unesco door het schaden van de zichtlijnen tussen de forten van de Stelling.
Daarnaast zal IJburg de natuurhistorische ruimtelijke kwaliteit van het gebied schaden. Het IJmeer is een laatste overblijfsel van een natuurhistorische lagune, die zich ooit uitstreckte tot Zaandam, dit landschap dient behouden te blijven.

Reactie:

Verwezen wordt naar hetgeen hieromtrent onder zienswijze drie, punt twee uiteen is gezet. Wat betreft de gestelde aantasting van de natuurhistorische ruimtelijke kwaliteit van het gebied kan worden opgemerkt dat de natuurhistorische lagune inmiddels niet meer bestaat door bijvoorbeeld de aanleg van het Westelijk Havengebied. Bovendien wordt IJburg zodanig aangelegd dat er per saldo meer natuurwaarden aan het IJmeer worden toegevoegd dan er verdwijnen.

3. De plannen beperken de scheepsvaart en veiligheid. Er ontstaat een grotere kans op ongelukken in het IJmeer voor de beroeps- en pleziervaart vanwege het beperkte oppervlaktewater. Daarnaast zal met het doortrekken van de hoofdweg op IJburg tweede fase in de vorm van een brug naar Almere de zeilvaart-/ watersportmogelijkheden vanuit Muiden en Muiderberg worden belemmerd. Ook neemt door de bouw van IJburg de recreatieve druk op het gebied enorm toe. De plannen om eilanden bij Almere aan te leggen verhogen de druk op natuur en recreatie nog meer.

Reactie:

IJburg tweede fase creëert geen extra ligplaatsen voor (plezier)vaartuigen. De pleziervaart op het IJmeer zal dan ook ten gevolge van dit bestemmingsplan niet toenemen. Wat betreft de beroepsvaart kan worden opgemerkt dat deze doorgaans gebruik maakt van de vaargeul die Amsterdam verbindt met Lelystad/Lemmer, Enkhuizen en met het Gooimeer. De aanleg van IJburg tweede fase verandert hier niets aan.

Wat betreft de brug naar Almere kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplan louter een ruimtelijke reservering biedt voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn. Besluitvorming hieromtrent dient verder plaats te vinden in nader op te stellen ruimtelijke besluiten, doch dit wordt gedurende de planhorizon van dit bestemmingsplan niet voorzien. Een eventuele IJmeerlijn maakt (evenals eilanden bij Almere) geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

4. Adressant vreest dat de waterkwaliteit wordt aangetast. Dit aangezien er bouwzand wordt gewonnen uit de zee, het uitspoelen van chlorides zal het water extra vervuilen en het kwetsbare gebied aantasten. Daarnaast wordt er gevreesd voor bevuilding door lozing van oppervlaktewater, afvalwater en zwerfvuil.

Reactie:

Uitgangspunt bij de planvorming is dat wordt voldaan aan het „stand-still beginsel“. Dat wil zeggen dat IJburg zodanig aangelegd en gebruikt wordt dat IJburg geen effect op de omliggende wateren heeft.

Door gebruik van zand voor het landmaken dat voldoet aan de classificatie schone grond uit het Bouwstoffenbesluit, zal het uitspoelingeffect van chloride uit onzilt zeezand binnen de natuurlijke seizoensfluctuaties van chloride in het IJmeer blijven; de natuur wordt hierdoor dus niet aangetast. Voor wat betreft de vrees omtrent het effect van lozing op het oppervlaktewater kan worden opgemerkt dat het proceswater dat bij het opspuiten van slibrijk zand boven water vrijkomt door slibbezinkingsvelden wordt geleid voordat het op het IJmeer wordt geloosd. Dit laatste is expliciet in de bestemmingsplanregels geborgd.

Als de eilanden eenmaal zijn aangelegd en in gebruik genomen, geldt dat door de inrichting van het water- en infiltratiesysteem op de eilanden wordt tegengegaan dat verontreinigde stoffen het buitenwater belasten.

5. De aanleg heeft een verhoging tot gevolg van de dagelijkse fijnstofhoeveelheid die vrij gaat komen. Dit betekent een overschrijding van de PM10 norm zoals gesteld in 2005. De plannen vormen een aantasting van de luchtkwaliteit.

Reactie:

Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de plannen gerealiseerd kunnen worden zonder in strijd te komen met de geldende luchtkwaliteitsnormen. Verwezen wordt naar het luchtkwaliteitsonderzoek "Rapportage Luchtkwaliteit OOIJ en IJburg 2e fase", Ingenieursbureau Amsterdam, juli 2008. In 2009 is het genoemde onderzoek geactualiseerd. Dat is het onderzoek "Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2de fase; 12 februari 2009". Ook uit dit onderzoek blijkt dat IJburg 2^e fase gerealiseerd kan worden zonder strijdigheid met normen voor luchtkwaliteit.

6. Nederland zoekt naar gebieden om drinkwateropslag te realiseren, alsmede wateroverschot op te slaan. Bouw van IJburg onttrekt deze natuurlijke aanwezige ruimte, die in het gebied zelf niet gecompenseerd kan worden. Daar komt bij dat de Waterlandse zeedijk verhoogd/ versterkt moet worden. Onduidelijk is hoe aan dezelfde normen voldaan kan worden in (relatie tot) IJburg tweede fase.

Reactie:

Het verlies aan oppervlaktewater is verwaarloosbaar klein. Verwezen wordt naar hetgeen hieromtrent onder zienswijze drie, punt een uiteen is gezet. Het ophogen/versterken van de Waterlandse zeedijk maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan; de voor IJburg benodigde (primaire) waterkering zal voldoen aan de veiligheidsnormen die de Wet op de Waterkeringen hieraan stelt.

7. De gemeente schaaft haar toezegging het IJmeer/Markermeer niet verder aan te tasten. Ook komt zij niet na om milieuvriendelijk en architectonische kwaliteit in IJburg I neer te zetten. Toezeggingen over laagbouw op IJburg II worden niet nagekomen (minimale bouwhoogte 15 meter). De burgers van de Durgerdammerdijk zijn niet direct per brief geïnformeerd over de mogelijkheden hun zienswijze kenbaar te maken. De plannen hebben zij achterhaald uit het Parool, de stukken waren moeilijk benaderbaar via internet. De gemeente dient een goede verkeerstechnische onderbouwing aan te leveren over de ontsluiting van IJburg tweede fase, waarbij er geen brug nodig is over het IJ. Gevreesd wordt dat de verkeerstechnische problemen van IJburg tweede fase straks misbruikt worden om een brug naar Almere te verdedigen.

Reactie:

Aangenomen wordt dat adressant doelt op toezeggingen over een maximale bouwhoogte in plaats van een minimale bouwhoogte. In de Nota van Uitgangspunten IJburg die in 1996 voor het referendum voor IJburg is opgesteld, is beschreven dat de maximale bouwhoogte op het Buiteneiland 15 meter zou zijn. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming. Daarbij komt dat gemiddeld 50% van de woningen op IJburg tweede fase zal bestaan uit laagbouw. Ook dit is conform de uitgangspunten zoals die zijn geformuleerd in de genoemde nota.

Wat betreft de informatievoorziening kan worden opgemerkt dat de gemeente de bewoners en gebruikers rond IJburg tweede fase op een aantal manieren over de ontwikkelingen in het gebied heeft geïnformeerd. Zo is er op 19 november 2008 - voorafgaand aan de tervisielegging van het bestemmingsplan - een informatieavond belegd. De bekendmaking van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan is op de gebruikelijke (wettelijke) wijze gedaan; middels publicaties in huis-aan-huisbladen, het Parool en de Staatscourant, alsmede via internet. Het bestemmingsplan is digitaal raadpleegbaar via de site www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl.

Wat betreft de IJmeerlijn wordt verwezen naar hetgeen hierover onder punt drie uiteen is gezet. Deze lijn is zeker niet noodzakelijk voor de ontsluiting van IJburg tweede fase. Wel is de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg IJburg – een aantakking op het rijkswegennet A1 en A10 – noodzakelijk. Een goede verkeerstechnische onderbouwing is te vinden in het rapport „Verkeer IJburg 2^e fase” van 9 juli 2008, uitgevoerd door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer: hierin zijn de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling van IJburg tweede fase in beeld gebracht. Dit rapport vormt een bijlage bij dit

bestemmingsplan en heeft dan ook mede ter visie gelegen. Een samenvatting van de hoofdpunten uit het rapport zijn opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

8. Adressanten zijn tegen de aanleg van nieuwe eilanden, maar als ze er toch komen, dan dient de gemeente ervoor te zorgen dat het een visueel visitekaartje wordt dat mooi past in het karakter van het IJsselmeer en de historische dorpen in de omgeving.

Reactie:

De opzet van het Buiteneiland is gebaseerd op de tegenoverliggende historische dorpen. Hier is een lage bouwhoogte voorzien met veel groen. Zowel door middel van de ruimtelijke kaders uit het bestemmingsplan IJburg tweede fase als door het welstandskader zal ervoor worden zorggedragen dat de nieuwe bebouwing op de eilanden ook zal passen in het karakter van het gebied.

9. Verkeersoverlast IJburg: Ontsluiting van IJburg op rondweg A10 zal voor extra verkeer gaan zorgen die de A10 richting afslag S114 (Piet Heintunnel) gaat verstoppert. Hierdoor zullen extra files gaan ontstaan en zullen de dagnormen van PM10 en NO2 overschreden gaan worden. Er is naar hun mening weinig concreets beschreven in het ontwerpbestemmingsplan aangaande stimulering OV en ontsluiting voor dit te plannen gebied met 20.000+ inwoners.

Reactie:

Zoals uit het MER blijkt, leidt een toename van 9.200 woningen op IJburg tweede fase in combinatie met een oostelijke ontsluitingsweg niet tot verslechtering van de verkeerssituatie op het Rijkswegennet.

De normen voor PM10 en NO2 zullen niet worden overschreden.

Uit onderzoek naar de luchtkwaliteit blijkt dat de plannen gerealiseerd kunnen worden zonder in strijd te komen met de geldende luchtkwaliteitsnormen. Verwezen wordt naar het luchtkwaliteitsonderzoek "Rapportage Luchtkwaliteit OOIJ en IJburg 2e fase", Ingenieursbureau Amsterdam, juli 2008. In 2009 is het genoemde onderzoek geactualiseerd. Dat is het onderzoek "Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2de fase; 12 februari 2009".

Wat betreft het OV kan worden vermeld dat hiervoor het „Programma van Eisen exploitatie openbaar vervoer“ is opgesteld. Het programma plaatst de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer voorop en stelt vier eisen aan de stedelijke inrichting van Amsterdam:

- *Binnen een hemelsbrede straal van 400 meter beschikt elke woning over een halteplaats;*
- *Woonvoorzieningen voor ouderen beschikken over een halteplaats op max. 250 meter loopafstand;*
- *Ziekenhuizen en poliklinieken liggen in principe binnen een straal van 250 meter van een halteplaats;*
- *Er kunnen aanvullende eisen gelden bij functies zoals scholen, stadsdeelkantoren en begraafplaatsen.*

Het openbaar vervoer op IJburg tweede fase voldoet aan deze eisen. IJburg tweede fase zal qua openbaar vervoer worden ontsloten door de IJtram (rijdt twaalf keer per uur van het Strandeiland naar het Centraal Station (en terug), Zuidtangent (rijdt vanaf Haarlem, over Hoofddorp, Schiphol, Amstelveen en Amsterdam Zuidoost acht keer per uur naar het Middeneiland) en een stadsbus (rijdt vanaf het Amstelstation zeven keer per uur naar het Buiteneiland).

10. Er is elders in de stad voldoende bouwruimte om te voldoen aan de werkelijke woonbehoefte van Amsterdammers. Verder zijn er goede alternatieven voor een verbinding naar Almere. Er is met een kleinere investering dan voor de nieuwe verbinding nodig zou zijn, een even grote of grotere verbetering van de vervoersmogelijkheden haalbaar door de bestaande verbinding frequenter bruikbaar te maken.

Reactie:

Dat er elders in de stad onvoldoende locaties beschikbaar zijn om in de benodigde woningbouw te kunnen voorzien is hierboven reeds uiteen gezet (onder een). Een eventuele verbinding met Almere valt buiten de kaders van dit bestemmingsplan. Het biedt slechts een ruimtelijke reservering voor een eventuele toekomstige IJmeerlijn, doch dit wordt in de planperiode niet voorzien. Eventuele alternatieven hiervoor zijn dan ook niet aan de orde.

11. Adressanten leiden graag wethouders en gemeenteraadsleden langs de plekken die we als erfgoed moeten nalaten. Zij verzoeken de gemeente om burgers actief te informeren en nu de termijn te verlengen om een zienswijze in te dienen.

Reactie:

Als gezegd heeft het ontwerp bestemmingsplan de gebruikelijke wettelijke procedure doorlopen. Het plan zal daarom ook niet nogmaals ter visie worden gelegd.

Zienswijze nr. 6 R. Haffmans*Inhoudelijke behandeling v.w.b. ontwerpbestemmingsplan :*

- 1 Het plan kent een groot aantal bestemmingen die onderling minimaal verschillen, dat maakt het plan onnodig minder toegankelijk en overzichtelijk. Een eenvoudig toegankelijke digitale kaart en tekst van dit bestemmingsplan ontbreekt, hetgeen strijdig met de wet is.

Reactie:

De benodigde stedenbouwkundige uitgangspunten zijn vertaald in de diverse verschillende bestemmingen, hierin liggen de minimum en maximum bouwhoogten, maximum bebouwingspercentages en dergelijke vast. De eilanden en de diverse daarop beoogde (woon) gebieden hebben verschillende karakters. Verschillende bestemmingen zijn dan ook noodzakelijk. Daar komt bij dat wanneer gewerkt zou worden met slechts enkele bestemmingen juist geen beeld gegeven zou worden van de beoogde opzet van de eilanden; het plan zal dan juist tot rechtsonzekerheid leiden. Het bestemmingsplan is conform de vereisten die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) hieraan stelt beschikbaar gesteld op de website www.bestemmingsplannen.amsterdam.nl. Strijdigheid met de Wro is dan ook niet aan de orde.

- 2 Bij de vaststelling hogere waarden zijn voorwaarden gesteld voor zowel 50 als 30 km wegen met verwijzing naar het bestemmingsplan. Hierin zijn de voorwaarden slechts deels terug te vinden. Ook het wegennet van de hogere waarden aanvraag verschilt met die van het bestemmingsplan, waar een deel van de hoofdwegen niet die bestemming kent. Met een keuze voor een centrale route zonder nevenroutes kan de aanvraag voor hogere waarden beperkt blijven. Vastgesteld moet worden dat de aanvraag voor hogere waarden vaag, onvoldoende gemotiveerd en gebrekkige samenhang met het bestemmingsplan vertoont en daarom niet in stand kan blijven.

Reactie:

Al de voorwaarden genoemd in het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere grenswaarden die voortvloeien uit de Wet geluidhinder en uit het Amsterdams beleid hieromtrent zijn in de bestemmingsplanregels (bijvoorbeeld in de bestemming „Wonen 2 – uit te werken” en in de „Algemene uitwerkingsregels”) geborgd.

Figuur 1 bij de „wegenkaarten bij ontwerp besluit vaststelling hogere waarden Wet geluidhinder” (bijlage 35) geeft de 50 km/uur wegen weer die geluidszones kennen in de zin van de Wet geluidhinder. Deze wegen zijn ook als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen („Verkeer 1”, „Verkeer 2” en met de aanduiding „verkeer 2 toegestaan”). Het ontwerp hogere waarden besluit en het

ontwerpbestemmingsplan sluiten wat dit betreft op elkaar aan. Het hogere waarden besluit (en het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek) voldoet verder aan de vereisten die de wet hieraan stelt.

- 3 De ontsluiting van het Buiteneiland voor fietsers of openbaar vervoergebruiker is onvoldoende. Ook voor het bereiken van voorzieningen in IJburg zelf zal men vaak aangewezen zijn op het gebruik van de auto. Dat geeft onevenredig veel overlast in de rest van het gebied. Overwogen moet dan ook worden om dit eiland te schrappen en elders in IJburg met hogere dichtheden te voorzien in het gewenste vloeroppervlak.

Reactie:

Het Buiteneiland zal worden ontsloten door een hoofdverbinding voor de auto, de bus en de fiets. Daarnaast bevat het bestemmingsplan een zoekgebied voor een (extra) fietsbrug. De voorzieningen zijn dusdanig in de nabijheid van het Buiteneiland gesitueerd (voor zover ze niet al op het Buiteneiland zelf zijn gelegen hetgeen bijvoorbeeld bij basisonderwijs en kinderopvangvoorzieningen het geval is) dat voor onevenredig gebruik van de auto niet wordt gevreesd. Het schrappen van het Buiteneiland en de daar geprojecteerde woningen verdelen over de overige drie eilanden zou overigens geen optie zijn. De woningdichtheden op de andere eilanden zijn dusdanig hoog dat toevoeging van de woningen van het Buiteneiland tot een onaanvaardbare woningdichtheid zal leiden.

- 4 Het karakteristieke gebied GD2 krijgt de bestemming parkeergarage, waarbij blijkbaar ook een bovengrondse garage mogelijk is en de bestemming bioscoop. Dergelijke bestemmingen passen niet in deze karakteristieke plek. Als hier al gebouwd moet worden -de motivering ontbreekt- zou deze beperkt moeten blijven tot laagbouw met een functie die past op deze plek.

Reactie:

De waarde van deze locatie wordt ingezien. Juist daarom is hier een culturele voorziening voorzien. Hierbij moet niet aan een grootschalige bioscoop worden gedacht aangezien het bestemmingsplan in de algemene uitwerkingsregels dit uitsluit. De bereikbaarheid van dit gebied is uitstekend (zowel voor de huidige bewoners van de eerste fase als voor de toekomstige bewoners). Hierdoor is deze plek zeer geschikt voor functies met een stedelijk karakter. Wat betreft de bouwhoogte kan worden opgemerkt dat deze lager is dan die van de omliggende bestemmingen (zoals "Gemengd 1 uit te werken" en "Gemengd 3 uit te werken").

- 5 Voor de bestemming Wonen 2 en 3 ontbreekt iedere nadere aanduiding van de omvang van de hoofdfunctie. Voor het hele gebied geldt een bouwhoogte van maximum 25 meter met uitzondering van G5 waar als ontheffing een hoogte van 36 meter mogelijk is. Waar, op welke plekken en waarom wordt niet duidelijk. De omvang van de bijzondere bestemming SU is ongebruikelijk groot op een centrale plek, zonder dat deze gemotiveerd wordt.
- Vele bestemmingen zoals Wonen, Groen en dergelijke omvatten ook de functie wegen zonder enige nadere aanduiding over de aard en omvang van deze bestemming. Dat maakt deze bestemmingen onzeker en daarmee minder toepasbaar.
- De bebouwingsomvang is niet voor elke bestemming duidelijk vastgelegd. Dat maakt een grote variatie bij de invulling mogelijk. De bestemming voorzieningen die de meeste bezoekers trekt, kent maar gedeeltelijk een parkeernorm. Blijkbaar is deze voor andere bestemmingen vrijgelaten. Met betrekking tot parkeren - onder-of bovengronds -, in gebouwen of op maaiveld, is niets geregeld. Nu aard en omvang van parkeren ontbreekt kan de mate van overlast niet worden ingeschat en evenmin de mate van overlast door het rijdende verkeer. Daarmee ontbreekt de basis voor bruikbare berekeningen voor geluids-/luchtvervuilingsoverlast e.d.

Reactie :

Een nadere invulling van de uit te werken bestemmingen vindt plaats in de uitwerkingsplannen. Hierin wordt – binnen de begrenzing die dit (moeder)bestemmingsplan aangeeft - een nadere detaillering voor de bestemmingsvlakken gemaakt. De beoogde functies zijn nu reeds in het moederplan per bestemming vastgelegd en gemaximeerd. Verwezen wordt in dit kader naar hoofdstuk vijf van de toelichting waar het bouwprogramma in het bestemmingsplan kwantitatief is beschreven. De uitwerkingsplannen zullen overigens te zijner tijd de daarvoor gebruikelijke procedure doorlopen.

De (locatie voor de) bestemming “Sport uit te werken” is in de bestemmingsplantoelichting uitgebreid gemotiveerd (onder andere in paragraaf 5.3). Op deze locatie wordt veldsport voorzien. De locatie is goed bereikbaar onder meer door de IJtram. Daarnaast is gebleken dat Amsterdammers vooral in hun deel van de stad (willen) sporten. In de directe nabijheid zijn geen geschikte locaties voor uitbreiding van bestaande sportvelden. Een andere reden dat hier de sportvoorzieningen zijn geprojecteerd is dat op deze locatie diverse onderwijsfuncties zijn voorzien die van de aan te leggen sportvoorzieningen gebruik kunnen maken.

Wat betreft de wegen wordt opgemerkt dat de genoemde wegen, met uitzondering waar dit als zodanig is aangeduid, alleen kunnen worden aangelegd voor zover dit 30 km/uur wegen zijn. Ook hier geldt dat de nadere invulling plaatsvindt in de nog op te stellen uitwerkingsplannen.

Het bestemmingsplan kent parkeernormen. In de algemene uitwerkingsregels zijn parkeernormen voor wonen, voor detailhandel, bedrijven en kantoren opgenomen. Voor maatschappelijke voorzieningen, horeca en dergelijke worden conform het Amsterdams beleid hieromtrent (Locatiebeleid Amsterdam) de CROW normen gehanteerd. Anders dan wordt aangevoerd, is het parkeren derhalve wel gereguleerd. De verkeerscijfers ten behoeve van de geluids- en luchtonderzoeken ten slotte zijn gebaseerd op het maximum aantal arbeidsplaatsen en het maximaal aantal woningen.

Inhoudelijke behandeling v.w.b.MER :

- 1 In het MER ontbreken de herkomsten en bestemmingen van het verkeer op IJburg tweede fase van fiets, openbaar vervoer en auto en de omvang van het sluipverkeer, dat met de komst van een tweede aansluiting verwacht mag worden. Ook maatregelen om het autogebruik te beperken en hoe met (de omvang van) de parkeer ruimte wordt omgegaan ontbreken. Gezien de ligging en ontsluiting van het Buiteneiland mag verwacht worden dat juist hier het autoverbruik hoog zal zijn. Aangegeven zou moeten worden of de aard en omvang van de bebouwing hierop aangepast moet worden en de elders voorziene sportvelden niet beter hier gevestigd kunnen worden. Een dergelijke benadering ontbreekt in het MER.

Reactie:

De herkomst en bestemmingen van verkeer worden in het rapport “Verkeer IJburg 2^e fase”, hetwelk een bijlage van het MER vormt, beschreven (paragraaf 5.1).

De verkeerscijfers zijn berekend met behulp van het Amsterdamse verkeersmodel GENMOD. Dit model berekent verkeersstromen op basis van onder andere het aantal inwoners en de werkgelegenheid, ervaringen van verplaatsingsgedrag in vergelijkbare wijken en uitgangspunten die specifiek voor IJburg gelden, zoals de verkeersnetwerken en specifiek beleid. Voor de prognosejaren is de ritproductie (hoeveel), de distributie (waarheen en waarvandaan) en de vervoerswijzekeuze (OV, fiets of auto) voor verschillende functies als wonen, werken, voorzieningen en onderwijs berekend.

Uit deze berekeningen blijkt dat de route over IJburg geen reëel alternatief biedt voor sluipverkeer van de route over de A1 en de A10. Als het op de rijkswegen druk is, zal het ook op IJburg druk zijn (ochtend- of avondspits). Indien noodzakelijk zullen ter voorkoming van sluipverkeer de nodige verkeersmaatregelen worden getroffen.

Maatregelen om het autogebruik te beperken zijn onder meer het invoeren van een betaald parkeerregime en het hanteren van parkeernormen. Voor wat betreft de opmerkingen omtrent het

parkeren, het Buiteneiland en de situering van de sportvelden wordt verwezen naar hetgeen hierboven daarover uiteen is gezet.

- 2 Gekozen is voor een soort dubbele (auto)ontsluiting van IJburg tweede fase. Zicht op de milieugevolgen bij keuze van één hoofdontsluiting ontbreekt.

Reactie:

De Oostelijke ontsluiting van IJburg tweede fase is reeds decennia lang in de planvorming betrokken; reeds in het Structuurplan Amsterdam uit 1993 en in het provinciale omgevingsplan ANZKG uit 1996 is het tracé opgenomen. De reeds bestaande westelijke ontsluiting van IJburg eerste fase zou tekort schieten voor zowel IJburg eerste fase en IJburg tweede fase. Daarbij valt uit het MER op te maken dat het meeste verkeer vanuit IJburg tweede fase richting A9 en A1 zal rijden, en dat dus een ondergeschikt deel van het verkeer richting Amsterdam zal rijden. Een vergroting van de capaciteit van de westelijke ontsluiting zou daarom niet voor de hand liggen, omdat dan al het verkeer van en naar IJburg tweede fase via IJburg eerste fase en vervolgens de A10-Oost richting de A9 en de A1 zou rijden. Hieruit kan worden geconcludeerd dat een onderzoek naar de milieugevolgen van één ontsluitingsweg niet zinvol zou zijn en om die reden daarom ook niet aan bod is gekomen in het MER.

- 3 Voor de A10 geeft de aanleg van IJburg tweede fase op enkele plekken een verdere overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen. Of en op welke wijze filevorming hierbij betrokken is, is niet duidelijk. Evenmin is duidelijk „welke maatregelen genomen kunnen worden om zoveel mogelijk te voldoen aan de grenswaarden”. De ontsluitingswegen met IJburg tweede fase vallen buiten het luchtonderzoek, alleen de wegen in IJburg tweede fase zijn beoordeeld. Aanvulling is gewenst.

Reactie:

In de emissieberekeningen is het aantal auto's met (enige) vertraging een van de invoergegevens. De geraamde filevorming is een standaard onderdeel van de berekening.

Met betrekking tot luchtkwaliteit kan worden opgemerkt dat wordt voldaan aan de normen die de Wet milieubeheer stelt. Los hiervan worden er zowel op landelijk niveau als op gemeentelijk niveau (actieplan luchtkwaliteit) maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Anders dan wordt aangevoerd, zijn de ontsluitingswegen met IJburg tweede fase ook in het luchtkwaliteitsonderzoek ("Rapportage Luchtkwaliteit OOIJ en IJburg 2e fase", Ingenieursbureau Amsterdam, juli 2008) onderzocht; op kaart 5.1.1 is het studiegebied weergegeven. Dit omvat aanzienlijk meer dan alleen de wegen op IJburg tweede fase. Een aanvulling is dan ook niet aan de orde.

- 4 Voor de warmtelevering zijn de normen ten opzichte van eerdere doelen versoepeld en lijkt de grootschalige warmtelevering door de centrale Diemen onbetwist. In vergelijking met individuele HR-ketels zou een besparing van 40% bereikt worden. Een koude/warmteopslag voor een blok woningen kan een veel grotere besparing geven, zeker indien gekozen wordt voor passieve woningen met lage temperatuur verwarming. Het MER geeft niet aan „hoe de ambities met betrekking tot duurzaam omgaan met energie worden gerealiseerd” noch of de beoogde “duurzame stedenbouw” in voldoende mate bereikt wordt. Met de te verwachten verscherping van de EPC naar 0,6 in 2011 en 0,4 in 2015 ligt de aanleg van een grootschalig warmtenet niet voor de hand (Warmlopen voor warmte, CE juli 2008). Bij deze het verzoek om deze variant te onderzoeken.

Reactie:

Door adressant wordt gerefereerd aan een onderzoek dat is opgesteld door CE voor de planontwikkeling van Haaglanden in Den Haag. De feitelijke situatie aldaar verschilt echter fundamenteel met de situatie van IJburg tweede fase. Het verschil tussen Haaglanden en IJburg tweede fase is dat er bij de planontwikkeling van Haaglanden, anders dan bij IJburg tweede fase, geen gasgestookte elektriciteitscentrale met restwarmte in de nabijheid aanwezig is waardoor restwarmte geen optie is. Bij restwarmte is het net als bij energie-opslag ook mogelijk om gebruik te maken van laagtemperatuurs-verwarmingssystemen en andere bouwkundige maatregelen/ technieken waardoor de gewenste energieprestatie behaald wordt en kan worden voldaan aan de vereisten omtrent Energie Prestatie Coëfficiënt uit het (vigerende) Bouwbesluit.

Het MER geeft overigens in hoofdstuk 6.7 aan hoe invulling gegeven wordt aan het aspect Duurzame Stedenbouw, mede op basis van het door WE adviseurs (het onderzoeksbureau dat adressant noemt) uitgevoerde onderzoek voor de energievoorzieningen voor IJburg 2^e fase. Hierin adviseert dit bureau om op IJburg gebruik te maken van de restwarmte uit de naastgelegen energiecentrale. Bovendien bevat de toekomstige woonwijk IJburg tweede fase op inrichtingsniveau vele duurzame elementen, zoals natuurvriendelijke oevers, relatief beperkt grondgebruik door hoge bouwdichtheden en hoge dichtheden bij OV-haltes om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen.

Zienswijze nr. 7

De stichting Verantwoord Beheer Ysselmeer en de vereniging Ysselmeervereniging, vertegenwoordigd door mr. L.D.H. Hamer van Hamer Weesing Bollekamp advocaten

De bezwaren zijn gericht tegen het gehele plan, in al zijn onderdelen.
Adressant stelt dat de inhoud van de zienswijze tegen het ontwerp projectbesluit landmaken IJburg tweede fase en het MER als geheel herhaald dient te worden beschouwd. Deze punten alsmede een reactie hierop, worden dan ook onder het kopje Projectbesluit (B) en MER (C) beschreven.

A Bestemmingsplan:

1. Het is onterecht dat de locatie voor IJburg tweede fase de enige realistische keuze is aangezien de locatie ten onrechte niet is aangewezen als speciale beschermingszone.

Reactie:

IJburg tweede fase ligt buiten de SBZ. De vraag of de grenzen van de SBZ IJmeer juist zijn vastgesteld, kan geen rol spelen bij het onderhavige bestemmingsplan. Tegen de bedoelde aanwijzingsbesluiten (uit 2000 en 2005) stonden eigen rechtsmiddelen (bezwaar en beroep) open, waarvan destijds (bij herhaling) geen gebruik is gemaakt. Het aanwijzingsbesluit is thans onherroepelijk. Bij de beoordeling van de gevolgen van IJburg tweede fase is terecht als uitgangspunt genomen dat IJburg tweede fase geen onderdeel uitmaakt van de SBZ IJmeer.

De begrenzing van het gebied is overigens bij het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied "Markermeer & IJmeer" ongewijzigd gebleven. Er is geen reden om aan de juistheid van de begrenzing te twijfelen.

2. **Woningbehoefte** (zie zienswijze MER onder 8) De indieners zullen dit bezwaar zo spoedig mogelijk nader toelichten in een aanvullende notitie.

Reactie:

Zie onder 8. Overigens is er geen aanvullende notitie hierover van adressanten ontvangen.

3. **Beleidskader** Voor zover het beleidskader op rijks- en provinciaal niveau geen of onvoldoende rekening houdt met een correcte bepaling van de Speciale Beschermingszone, lijdt dit aan hetzelfde gebrek als het ontwerp. Typerend is dat onder 3.3 als gesproken wordt over het opnemen van een reservering voor de IJmeerlijn, waarbij het zou gaan om een verbinding dwars door de SBZ.

Reactie:

Voor de correcte bepaling van de SBZ wordt verwezen naar de reactie onder 1. In dit bestemmingsplan kan reeds vastgesteld beleid van andere overheden niet ter discussie worden gesteld; het bestemmingsplan dient hiermee (juist) in overeenstemming te zijn.

Wat betreft de IJmeerlijn zoals die in het vigerende structuurplan staat beschreven, kan worden opgemerkt dat het onderhavige bestemmingsplan deze niet juridisch mogelijk maakt; in het plan zit wel een ruimtelijke reservering voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn, doch hiervoor dienen separate r.o.-besluiten te worden genomen waarvan de invloed op de natuur nader dient te worden onderzocht. Een IJmeerlijn wordt overigens gedurende de planhorizon van dit bestemmingsplan niet voorzien.

4. Het project betekent een zware visuele inbreuk, in het bijzonder in het zicht van de cultuurhistorische omgeving van Durgerdam/Waterland (beschermd dorpsgezicht in de zin van de Monumentenwet).

Reactie:

Zoals in het MER beschreven wordt het beeld vanaf Waterland/Durgerdam met name bepaald door het Buiteneiland. Hiertussen bestaat een afstand van 1.500 meter. Daarbij komt dat op het Buiteneiland tot maximaal 15 meter gebouwd mag worden. Tevens zal door de lagere bebouwingsdichtheid van het Buiteneiland hierop veel groen aanwezig zijn. Hierdoor zal vanuit Waterland/Durgerdam gezien het Buiteneiland een zachte groene rand van IJburg vormen. Het voert derhalve te ver te stellen dat de aanleg van IJburg tweede fase een zware inbreuk heeft op de cultuurhistorische waarden van Durgerdam.

5. Ten onrechte is het nulalternatief niet als realistisch alternatief aangemerkt. Gezien de situering te midden van beschermd gebied zou dit nu juist het uitgangspunt moeten zijn.

Reactie:

Een alternatief is pas een realistisch alternatief als hiermee aan de doelstellingen van de initiatiefnemer kan worden voldaan. Met het nulalternatief kan dit niet worden bereikt. Dit is vaste jurisprudentie, bovendien wordt dit standpunt ook door de commissie MER onderschreven.

6. Opvallend is dat in de plantoelichting niet wordt gesproken over het Advies van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling van juni 2006 over de Toekomstvisie IJmeer. In de toekomstvisie is een totaalpakket opgenomen van de westwaartse ontwikkeling van Almere met Almere-Pampus en de aanleg van de IJmeerverbinding alsmede de verbetering van de recreatieve en ecologische kwaliteit van het IJmeer. Sporen van de denkrichting komen overigens wel terug in de plantoelichting. De ARS signaleert dat in deze toekomstvisie voortvarend, maar weinig doordachte keuzes worden gemaakt en wijst uitdrukkelijk op de conserveringsvariant, waarbij de natuur- en omgevingswaarden vooropstaan. De ontwikkeling van IJburg tweede fase is in deze toekomstvisie een vaststaande aanname, met voorbijgaan aan het beschermingsregime.

Reactie:

Begin 2008 heeft een samenwerkingsverband van diverse overheden en maatschappelijke organisaties een ontwikkelingsperspectief voor het Markermeer- IJmeer uitgebracht. De gemeente Amsterdam heeft ambtelijk en bestuurlijk intensief meegewerkt aan de voorbereiding (Verkenning IJmeer; Toekomstvisie IJmeer) en het opstellen van de Toekomstagenda Markermeer/ IJmeer. Ook de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling heeft in dit kader advies uitgebracht, hetgeen is betrokken bij de totstandkoming van de Toekomstvisie IJmeer.

Uitgangspunt bij het ontwikkelingsperspectief is verbetering van de ecologische kwaliteit, zodanig dat een veerkrachtige natuur ontstaat die zichzelf in stand kan houden.

In het MER voor IJburg tweede fase is ingegaan op de gebiedsvisie voor het IJmeer (zie paragraaf 2.4 van het MER). Geconcludeerd kan worden dat IJburg tweede fase met de milieuvriendelijke inpassing van de eilanden in het IJmeer past binnen de doelstellingen van de gebiedsvisie. Zo dragen bijvoorbeeld de oevers van IJburg tweede fase bij aan de ontwikkeling van nieuwe natuur.

B Projectbesluit:

1. Aangevoerd wordt dat het onwenselijk is de zandplaat te realiseren met een projectbesluit dat vooraf gaat aan (de behandeling van) het bestemmingsplan. Hierdoor zou een onomkeerbare situatie worden gecreëerd. Het projectbesluit biedt onvoldoende rechtsbescherming voor belanghebbenden gezien de (onder meer) ruimtelijke en ecologische omvang van het project. Daarnaast is voor de uitvoering van het project een vergunning vanwege de Natuurbeschermingswet nodig welke nog in procedure is.

Reactie:

Het projectbesluit ziet op het realiseren van een zandplaat van 45 hectare en een tijdelijk slibbezinkingsveld. Het projectbesluit voorziet niet in woningbouw noch in andere functies die uiteindelijk hierop zullen worden gerealiseerd en waarvoor het bestemmingsplan de juridische planologische basis biedt. De reden dat de eerste 45 hectare landmaken – vooruit lopend op het bestemmingsplan – middels een projectbesluit gerealiseerd wordt, is dat tussen het opspuiten van de eilanden en het moment waarop daadwerkelijk op de eilanden gebouwd kan worden een tijdsperiode zit waarin het zand moet „inklinken“. Om de woningbouwplannen zo snel mogelijk te kunnen realiseren, is het noodzakelijk om al voor het definitief worden van het bestemmingsplan IJburg tweede fase met de aanleg van de eilanden te beginnen (landmaken). In het bij het projectbesluit behorende MER zijn overigens zowel de effecten op het milieu onderzocht van de aanleg van de 45 hectare zand, als van de uiteindelijke eindsituatie, welke met het bestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Tegen het projectbesluit staan de gebruikelijke rechtsmiddelen open; het biedt dan ook voldoende rechtsbescherming.

Ten aanzien van de vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet kan worden opgemerkt dat deze op 31 juli 2008 door de provincie Noord-Holland is verleend. Vanzelfsprekend zal niet eerder met de uitvoering van de werkzaamheden worden gestart alvorens alle daarvoor benodigde vergunningen en procedures zijn verkregen c.q. doorlopen.

C MER:

2. Bij de beoordeling van de negatieve effecten had de planlocatie moeten worden beschouwd als ware het aangewezen als onderdeel van de Speciale Beschermingszone Ymeer. In de passende beoordeling had daarom niet louter naar de „externe werking“ moeten worden gekeken. Verwezen wordt naar het arrest First Corporate-Shipping van het Hof van Justitie waarin is uitgemaakt dat bij de begrenzing van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden geen rekening mag worden gehouden met andere vereisten dan die verband houden met de instandhouding van de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. Daarnaast wordt opgemerkt dat het plangebied blijkens de plankaart deels het gebied van de SBZ overlapt. Hierdoor kan de beoordeling niet worden beperkt tot de externe werking.

Reactie:

Het landmaken vindt plaats buiten de SBZ. De vraag of de grenzen van de SBZ IJmeer juist zijn vastgesteld, kan geen rol spelen bij het onderhavige projectbesluit. Tegen de bedoelde aanwijzingsbesluiten (uit 2000 en 2005) stonden eigen rechtsmiddelen (bezwaar en beroep) open, waarvan destijds (bij herhaling) geen gebruik is gemaakt. Het aanwijzingsbesluit is thans onherroepelijk. De begrenzing van het gebied kan niet als bezwaar tegen het projectbesluit aangevoerd worden. Bij de beoordeling van de gevolgen van IJburg tweede fase is terecht als uitgangspunt genomen dat IJburg tweede fase geen onderdeel uitmaakt van de SBZ IJmeer.

De begrenzing van het gebied is overigens bij het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied "Markermeer & IJmeer" ongewijzigd gebleven. Er is geen reden om aan de juistheid van de begrenzing te twijfelen.

Voor het bestemmingsplan geldt dat inderdaad een deel van het plangebied valt binnen de SBZ, namelijk het strookje water gelegen ten noorden van het natuureiland. Er wordt met deze begrenzing aangesloten bij de grens van de stadsdelen Zeeburg en Noord. In de genoemde strook water vinden geen ontwikkelingen / plannen plaats. Een effect op de natuurwaarden van de SBZ is hier dan ook niet aan de orde. Het onderzoek is dan ook terecht beperkt tot mogelijke externe werking.

3. De effecten van de plannen hadden moeten worden beoordeeld in het licht van de (zeer) ongunstige staat waarin een aantal soorten verkeren in de SBZ (met inbegrip van de daaraan ten grondslag liggende schaarste aan driehoeksmosselen en waterplantvegetaties). Gelet hierop is de aantasting van de SBZ significant.

Reactie:

De effecten van de plannen zijn beoordeeld in een passende beoordeling die onderdeel uitmaakt van het MER. Een passende beoordeling houdt in dat de beste wetenschappelijke kennis ter zake gebruikt moet worden om alle aspecten van de activiteit die op zichzelf of in combinatie met andere activiteiten effecten kunnen hebben (cumulatie), in beeld te brengen, dit in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen. Het IJmeer is aangewezen als SBZ dankzij het voorkomen van veertien vogelsoorten. De drie belangrijkste soorten, de kuifeend, het nonnetje en de tafeleend worden aangeduid als kwalificerende soorten. Daarnaast is er sprake van de aanwezigheid van elf begrenzingsoorten. Deze laatste groep bepaalt samen met de kwalificerende soorten de instandhoudingdoelstellingen van SBZ IJmeer. Het areaal aan driehoeksmosselen en waterplantvegetaties in het IJmeer zal door de aanleg van IJburg tweede fase niet veranderen. Onderdeel van de plannen vormt immers de realisering van nieuwe mosselbanken. Daarnaast zullen er op de plekken waar de eilanden worden aangelegd waterplanten verdwijnen. Echter in het luwe water rondom de nieuwe eilanden van IJburg tweede fase zullen zich nieuwe waterplanten ontwikkelen. Door de luwte die door de eilanden wordt gecreëerd kan het slib uitzakken en wordt het water helderder. Dit vormt een verbetering voor de groeiomstandigheden voor de waterplanten. Verwezen wordt verder naar de passende beoordeling. De conclusie is dan ook dat er geen sprake is van significante gevolgen voor de SBZ ten gevolge van de realisatie van IJburg tweede fase.

Daar komt bij dat het bovenstaande ook wordt onderschreven door de Commissie MER in haar toetsingsadvies "Woningbouwlocatie Amsterdam, IJburg 2^e fase, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport" d.d. 21 januari 2009. In dit advies is door de Commissie MER ook naar de invloed van IJburg tweede fase op het Natura 2000 gebied Markermeer en IJmeer gekeken alwaar het ontwerp aanwijzingsbesluit voor is gepubliceerd. Aangezien hierin géén verbeteropgaven voor vogels zijn opgenomen ziet de Commissie MER geen aanleiding te constateren dat de conclusies uit de passende beoordeling op dit punt anders zouden moeten zijn.

4. Er is onterecht niet naar de cumulatieve effecten gekeken. De effecten van IJburg tweede fase dient in samenhang te worden bekeken met overige plannen en projecten in en nabij het IJmeer zoals recreatieve ontwikkelingen, visserijactiviteiten en de slibproblematiek.

Reactie:

Anders dan gesteld wordt heeft een beoordeling van eventuele cumulatieve effecten in de passende beoordeling wél plaats gevonden. Aangezien er in het bestemmingsplan geen mogelijkheden voor extra recreatievaart zijn opgenomen, en ook anderszins wordt voorkomen dat de rust- en foerageermogelijkheden achteruitgaan blijkt, dat de aanleg van IJburg tweede fase geen negatief effect op de waarden in de SBZ heeft. Op basis hiervan wordt in de passende beoordeling geconcludeerd dat de aanleg en het gebruik van IJburg tweede fase een optelsom van (eventuele) significante effecten van

de autonome ontwikkelingen/projecten in de SBZ (zoals verstoring door waterrecreatie, en beroepsvaart) niet negatief kan beïnvloeden. Een nadere beoordeling van de cumulatie van negatieve effecten van deze autonome ontwikkelingen/andere projecten in relatie tot IJburg tweede fase is in dit kader daarom niet relevant.

Ook de Commissie MER is in haar genoemde toetsingsadvies van oordeel dat cumulatie (inclusief bestaand gebruik) op een correcte wijze is meegenomen in het MER en de passende beoordeling.

5. Maatregelen zoals de aanleg van nieuwe mosselbanken zijn geen mitigerende maar compenserende maatregelen en kunnen dientengevolge niet worden meegewogen in de passende beoordeling. Door de compenserende maatregelen als mitigatie te bestempelen zijn in wezen de zogenaamde ADC-criteria buiten spel gezet.

Reactie:

Het foerageergebied binnen de SBZ IJmeer blijft behouden in zowel oppervlakte als kwaliteit. Met de ontwikkeling van IJburg tweede fase gaat als gevolg van de aanleg van de eilanden een areaal aan mosselbanken buiten de SBZ verloren en komt er als gevolg van de aanleg van nieuwe mosselbanken een vergelijkbaar areaal mosselen bij. Het areaal mosselen als gevolg van de integrale ontwikkeling van IJburg tweede fase buiten de SBZ IJmeer blijft hierdoor gelijk.

De aanleg van de mosselbanken vindt plaats voordat de bestaande mosselbanken door het landmaken worden bedekt. Het landmaken zal niet eerder plaatsvinden dan nadat de nieuwe mosselbanken functioneren. Omdat er sprake is van zogeheten externe werking kunnen de gevolgen van de activiteiten niet alleen worden voorkomen door de manier van uitvoering, maar ook door het aanbieden van alternatieve foerageermogelijkheden, mits deze foerageermogelijkheden functioneel zijn op het moment dat de activiteit wordt uitgevoerd.

Dat niet eerder met het landmaken begonnen wordt dan nadat de nieuwe mosselbanken zijn aangelegd wordt geborgd in een voorwaarde dienaangaande in het projectbesluit en bestemmingsplan. Daarnaast voorziet voorwaarde vijf van de verleende Natuurbeschermingswetvergunning in een voorschrift hieromtrent.

De conclusie is dan ook dat aan de ADC-criteria niet wordt toegekomen.

Een en ander wordt door de Commissie MER in haar toetsingsadvies onderschreven. De Commissie MER acht in dit kader een goed monitoringprogramma van belang. Dit monitoringprogramma is onderdeel van de Natuurbeschermingswetvergunning en is daarnaast bij het onderhavige besluit gevoegd.

6. De slibproblematiek heeft de populaties driehoeksmosselen de afgelopen 15 jaar belangrijk beperkt en natuurlijk herstel gehinderd. Hierdoor blijft ook regeneratie van verdwenen mosselbanken vrijwel uit. Daarom is het van belang eerst voldoende ontwikkelde en levensvatbare mosselpercelen te creëren alvorens bestaande mosselbanken teniet te doen. De nieuwe mosselbanken dienen bovendien op voor vogels bereikbare locaties te worden aangelegd. Voordat met het landmaken gestart wordt dient daarom verzekert te zijn dat nieuwe mosselbanken worden aangelegd en dat deze functioneren. Dit dient ook te worden gemonitord. Een aanzet tot een monitoringsprogramma wordt niet als zodanig in de passende beoordeling genoemd.

Daarnaast geldt dat voor het functioneren van de mosselbanken van belang is dat deze daadwerkelijk gebruikt moeten kunnen worden. Dit schept vereisten aan de ligging en het gebruik van de aangrenzende omgeving. Gezien het feit dat de mosselbanken dicht bij de geplande woningen liggen, wordt gevreesd voor verstoring van waterrecreatie van omwonenden en verstoring door externe lichtbronnen. Over een deel van de oevers wordt afscherming gerealiseerd om het over het water scherpende licht van koplampen van auto's tegen te gaan, echter op een gedeelte van de eilanden gebeurt dit niet. Daarnaast wordt niet aangegeven hoe met verstoring tijdens de aanlegfase wordt omgegaan.

Reactie:

Als gezegd zullen eerst nieuwe mosselbanken worden aangelegd alvorens met het landmaken gestart zal gaan worden. Deze nieuwe mosselbanken zullen dusdanig veel voedsel genereren dat de foerageermogelijkheden voor vogels niet afnemen. Om de werking van nieuwe mosselbanken te onderzoeken, is inmiddels een proefmosselbank aangelegd. Uit onderzoek van bureau Waardenburg (Het monitoren van driehoeksmosselen op een kunstmatig aangelegde „mosselbank“ (vak 0) bij IJburg) blijkt dat zowel het aantal als het biovolume van de driehoeksmosselen veel meer is dan de benodigde hoeveelheid van 3 m³ per hectare: de mosseldichtheid op de onderzochte locatie is in 2008 toegenomen van 2,4 m³ per hectare in september 2007 naar 7,9 m³ per hectare in april 2008 en 13,1 m³ per hectare in augustus 2008.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de mosselbanken kan het volgende worden opgemerkt. Vogels die groepsgewijs opereren, zoals watervogels, weten over het algemeen snel nieuwe geschikte voedselbronnen te vinden. Zeker als deze voedselbronnen vlakbij hun leefgebied liggen, zoals in het onderhavige geval. Gebleken is bijvoorbeeld bij de waterplantenvelden tussen Diemerpark en Rietland dat zodra deze aansloegen hier tafeleenden opzaten.

Het functioneren van de mosselbanken alsmede de bereikbaarheid voor de vogels ervan is derhalve verzekerd.

Wat betreft de gevreesde verstoring kan het volgende worden opgemerkt.

Het projectbesluit ziet alleen op het realiseren van 45 hectare land en een tijdelijk slibbezinkingsveld. Eventuele verstoring van de mosselbanken is pas aan de orde als de eilanden „vol zijn gebouwd“ en functioneren. In het bestemmingsplan zijn dan ook de nodige maatregelen opgenomen die verstoring van de mosselbanken tegen gaan namelijk:

- Verstoring door recreatie vanaf het land

Uit onderzoek is gebleken dat de versturende werking van activiteiten vanaf het land maximaal enkele tientallen meters is. Aan dit criterium voldoet de locatie van de nieuwe mosselbank. De nieuwe waterkeringen worden door gebruik van stortstenen taluds waar nodig ongeschikt gemaakt voor recreatie langs het water en voor aanmeren. Hierbij moet bovendien worden aangetekend dat het foerageren vooral 's nachts en in de wintermaanden plaatsvindt en de recreatie vanaf het land door de omstandigheden in de wintermaanden beperkt is.

- Verstoring door waterrecreatie

Zowel de oude als de nieuwe mosselbank liggen in de invloedssfeer van waterrecreatie (met name bootjes), vanaf IJburg eerste fase en vanaf het IJmeer. Hierbij moet worden aangetekend dat de invloed beperkt is doordat het foerageren vooral 's nachts en in de wintermaanden plaats vindt. Bovendien voegt het bestemmingsplan IJburg tweede fase geen extra vaarbewegingen toe.

- Verstoring door bebouwing of lichthinder

Hoogbouw en statische verlichting blijken geen versturende invloed te hebben op foeragerende vogels. Mobiele verlichting, bijvoorbeeld door 's nachts rijdende auto's, zou wel een versturende werking kunnen hebben. Door de verlaagde ligging van de wegen achter de dijken op het Haveneiland functioneren deze waterkeringen als autolichtbarrières. Krachtige, bewegende en verreikende lichtbundels van auto's over het water worden hierdoor tegengegaan. Door de vergelijkbare maatregelen bij de inrichting van IJburg tweede fase te nemen (mogelijke mobiele lichthinder wordt hier voorkomen door afschermende gebouwen, verdiept gelegen wegen, begroeiing rietkragen en lokaal met een verhoogd dijktaalud) en door de reeds bestaande afschermende werking van de waterkering langs IJburg eerste fase, wordt de lichthinder van auto's ook ter plaatse van de nieuwe mosselbank voorkomen, zodat de mosselbank gebruikt kan worden. Een en ander is op figuur 19.7 in het MER gevisualiseerd.

Overigens kan nog worden opgemerkt dat het voorkomen van lichthinder in de bestemmingsplanregels en daarbij behorende dwarsprofielen wordt gegarandeerd.

- Verstoring tijdens de aanlegfase

Tijdens de aanleg wordt 5 dagen in de week zogeheten in dubbele shifts zandgesproeid of opgespoten. In de nacht wordt niet gewerkt. De werkzaamheden vinden zeer lokaal op 2 locaties plaats. Op een vaste locatie (bakkenzuiger) aan de kop van de strekdam langs de vaargeul Amsterdam-Lemmer wordt het zand doorgepompt uit zandschepen naar de landmaaklocatie. Eventuele verstoringen rond de bakkenzuiger (geluid en vaarbewegingen zandschepen) passen binnen het normale gebruik van de vaargeul Amsterdam-Lelystad en zijn bijvoorbeeld met 1,25 zandschip per uur marginaal vergeleken met het effect van de vaargeul. De reikwijdte van de bewegingen is zeer lokaal.

Op een min of meer mobiele, dagelijks wisselende locatie ter plaatse van de landmaakeenheid is een sproeioppon of persleiding met bulldozer actief. De reikwijdte van de bewegingen is zeer lokaal. De geluidsproductie is beperkt en lokaal. Het effect van geluid op watervogels is beperkt. Gewinning speelt een belangrijke rol en uit praktijkervaring blijkt dat watervogels snel aan geluid wennen. Daarnaast is communicatie tussen watervogels meer een visuele dan een auditieve kwestie. De effectenindicator van het ministerie van LNV laat dan ook zien dat de vogels waarvoor het gebied is aangewezen ongevoelig zijn voor verstoring door geluid. Negatieve effecten tijdens de aanleg van het nieuwe land op rustende en foeragerende watervogels zijn niet of nauwelijks aan de orde. Gezien de bovenstaande analyse is de conclusie dat de mosselen ook wezenlijk bereikbaarheid voor vogels zijn. Ter plaatse van de nieuwe mosselbank kan op vergelijkbare wijze als thans het geval is ongestoord gefoerageerd worden.

Ook de Commissie MER is van oordeel dat de mitigerende maatregelen die worden genomen (zowel in de gebruiks- als in de aanlegfase) voldoende effectief zijn om eventuele verstoring van de mosselbank te voorkomen.

7. Gevreesd wordt dat het nieuwe waterplantenareaal ten oosten van de nieuwe eilanden zich niet gaat ontwikkelen, althans niet de beschreven 200 hectare. Voordat de bestaande waterplantvegetaties teniet worden gedaan, moet zekerheid bestaan of deze nieuwe velden zich daadwerkelijk gaan ontwikkelen. Daarnaast heerst er onduidelijkheid over de invloed van nieuwe watervegetatievelden op de bestaande mosselvelden, het is niet uit te sluiten dat de komst van nieuwe waterplanten ten koste gaat van de aanwezige driehoeksmosselen.

Reactie:

Allereerst wordt opgemerkt dat waterplanten niet van invloed zijn op de vogelsoorten waarvoor de SBZ is aangewezen. Desalniettemin spelen ze zeker een rol bij de afweging van de betrokken (natuur) belangen.

Uit ervaringen opgedaan bij IJburg eerste fase blijkt dat in de door de eilanden ontstane nieuwe luwtegebieden zich snel nieuwe watervegetaties ontwikkelen. Hierdoor is het mogelijk geweest de theorie, dat in nieuwe luwtegebieden zich nieuwe vegetaties ontwikkelen, in de praktijk te bewijzen. De waterplantvelden zullen hierdoor naar het oosten worden opgeschoven. De voorspelde vegetatieontwikkeling is daarom gebaseerd op de best beschikbare wetenschappelijke informatie. Er bestaan geen wetenschappelijke aanwijzingen om aan deze voorspelling te twijfelen.

Ten aanzien van de relatie waterplanten / driehoeksmosselen kan worden opgemerkt dat uit de wetenschappelijke literatuur blijkt dat mosselen en planten elkaar juist helpen in het creëren van een geschikt habitat. Uit onderzoek blijkt dat waterplanten van groot belang zijn voor de biologische structuur en de waterkwaliteit in ondiepe meren. Dit gebeurt op verschillende manieren: onder andere door watervlooiën en soortgelijke dieren een schuilplaats te bieden en door ervoor te zorgen dat „het sediment“ op de bodem van een meer niet zo hard omgewoeld wordt. Dit zorgt voor goede condities voor het leefgebied van driehoeksmosselen. Driehoeksmosselen zorgen op hun beurt weer voor helder water door het wegfilteren van algen. Waterplanten profiteren van een vermindering in algen. Driehoeksmosselen vestigen zich voornamelijk op harde substraten (schelpen, stenen en dergelijke); waterplanten vestigen zich met name op zandbodems. Dit verschil in substraat voorkeur en het verschil in voedselbronnen, zou kunnen verklaren waarom de verschillende organismen elkaar niet wegconcurreren.

8. Ten aanzien van de woningbehoefte worden de volgende opmerkingen gemaakt.

- 8a. De VBY verwacht gezien de demografische verwachting dat er een periode aanbreekt van bevolkingskrimp welke leidt tot verlating van goede woningen in de bestaande voorraad. Door het heengaan van de naoorlogse geboortegolf ontstaat er met het verstrijken van de tijd vanzelf nieuw woningaanbod binnen de bestaande voorraad. De VBY bestrijdt dat er een surplus aan nieuwe woningen nodig blijft gezien bovengeschetste ontwikkeling. Verwezen wordt naar de publicatie van BIZA getiteld Bevolkingskrimp (maart 2008) waarin aandacht wordt gevraagd voor het invoeren van meer bevolkingskrimp gerelateerde beleidsverwachtingen. Het bestemmingsplan is op dit punt onvoldoende actueel en de aangevoerde woningbehoefte is onvoldoende onderbouwd. Daarnaast wordt aangevoerd dat de naoorlogse geboortegolf na 2011 met pensioen zal gaan. Aangezien er in de jaren zeventig onvoldoende kinderen zijn geboren om hen op te volgen zal er een spanning op de arbeidsmarkt ontstaan. Als gevolg hiervan zullen bedrijven meer rekening moeten houden met de wensen van werknemers en hierdoor hun hoofdkantoren verplaatsen naar plekken waar werknemers wonen; buiten Amsterdam. Hierdoor zal er dus ook minder druk op de woningmarkt binnen Amsterdam ontstaan. Met dit verschijnsel houdt het bestemmingsplan onvoldoende rekening.

Reactie:

De opmerkingen van adressant zijn speculatief en worden niet in overeenstemming geacht met de werkelijke ontwikkelingen in de stadsregio Amsterdam.

De woningbouw op IJburg past binnen de afspraken die met het Rijk gemaakt zijn over woningbouw in de Noordvleugel (het noordelijk deel van de Randstad). De Nota Ruimte geeft aan dat in de periode 2010-2030 in totaal 60.000 woningen in bestaand bebouwd gebied moeten worden gebouwd, waarvan 50.000 in Amsterdam (inclusief IJburg). Totaal moeten er in die periode 150.000 woningen in de Noordvleugel worden toegevoegd. Deze afspraken zijn belangrijk voor de huidige en nieuwe inwoners van de regio. De woningbehoefte in de regio Amsterdam is erg groot. Landelijk gezien is het stadsgewest Amsterdam een van de weinige regio's waar het niet lukt om het woningtekort terug te dringen tot de gewenste en noodzakelijke 1,5% (landelijk doel), ook bij uitvoering van de ambitieuze woningbouwopgave 2005-2010. De krimp die voor verschillende regio's van Nederland wordt verwacht, is niet van toepassing op de Amsterdamse regio; sterker nog deze regio is de enige regio die momenteel zelfs „verjongt“. Ook is de regio een van de motoren van de nationale economie. Dat betekent dat ook in de toekomst woonruimte moet worden geboden aan huidige en nieuwe arbeidskrachten. Het rapport waar adressant op doelt gaat overigens over de bevolkingskrimp in andere regio's dan de Amsterdamse (Groningen en Limburg).

Daarnaast kan nog worden vermeld dat reeds in het Streekplan "Noord-Holland Zuid"(2003) in de aanleg van IJburg tweede fase is voorzien; zij ligt in de rode contour. Deze locatie is bedoeld voor nieuwe woningbouw.

- 8b. De locatie vereist grote waterstaatkundige investeringen die op de plankosten drukken. Verwezen wordt naar het rapport van de Deltacommissie waarin ten aanzien van nieuwbouwplannen wordt aanbevolen dat „het onwenselijk is dat de rekening van locale besluiten op een andere bestuurslaag of de samenleving als geheel wordt afgewenteld; zij moet bij degene die hiervan profiteren in rekening worden gebracht“. De VBY verwacht dat de aanbevelingen van de Deltacommissie door het rijk worden overgenomen. Hierdoor zal – anders dan bij IJburg eerste fase waar de primaire waterkering de verantwoordelijkheid van het rijk was – de kosten van de primaire waterkering op de woonkosten van de toekomstige bewoners drukken, waardoor het plan financieel onrealistisch wordt. Daar komen de kosten van de natuurcompenserende maatregelen bovenop.

Reactie:

Het plan is financieel uitvoerbaar. De investeringen die gedaan moeten worden voor het maken van land met de waterkeringen, civielrechtelijke kunstwerken etc. worden gedekt uit de opbrengsten uit de gronduitgiften. Ook de aanleg van de mosselbank wordt gedekt door de uitgifte van grond. Anders dan wordt aangevoerd komen de kosten van de primaire waterkering dus niet voor rekening van het rijk, of een andere bestuurslaag, maar worden deze door de gemeente zelf gedragen. Overigens was dit ook bij de eerste fase het geval; ook daar heeft de gemeente de kosten van de primaire waterkering zelf gefinancierd.

- 8c. Aangevoerd wordt dat met name voor gezinnen wordt gebouwd die een lagere woningdichtheid vergen. Als in plaats van voor een semi stedelijk milieu gekozen wordt voor een concept als Borneo Sporenburg (hoge dichtheden aan water) hoeven er minder eilanden te worden aangelegd en wordt het voorzieningenpeil bij aanwezigheid van meer klanten per hectare vergroot.

Reactie:

De woningdichtheid op de eilanden zal variëren. Het Centrumeiland bijvoorbeeld zal dichtheden kennen vergelijkbaar met Borneo Sporenburg, het Buiteneiland zal bijna uitsluitend uit laagbouw bestaan. De gemiddelde dichtheid is vergelijkbaar met die van IJburg eerste fase (een compacte dichtheid van ongeveer tweemaal de dichtheid van een gemiddelde Vinex-locatie). Dit heeft daar geleid tot stedelijke woonmilieus met een goed evenwicht tussen ruimte en voldoende dichtheden voor draagvlak voor voorzieningen. Als er op IJburg tweede fase met nog hogere woondichtheden gewerkt zou worden, zal dit leiden tot een aanzienlijke vermindering van de woonkwaliteit. Daartoe is het niet reëel de woningen op het Buiteneiland te verdelen over de overige drie eilanden.

- 8d. Dat IJburg eerste fase door bewoners hoog wordt gewaardeerd legitimeert nog niet het gegeven om in het IJmeer, hetwelk een natuurgebied is, nog meer te bouwen. Bovendien is de bestaande natuurkwaliteit mede door toedoen van VBY en Ysselmeervereniging behouden, maar niet met het oogmerk om er een attractieve woonlocatie van te maken.

Reactie:

Bij de planontwikkeling van IJburg heeft altijd de nadruk gelegen op natuurgericht ontwerpen en het bedenken van natuurvriendelijke maatregelen. Dit heeft geresulteerd in diverse natuurprojecten die de gemeente in (de nabijheid van) het plangebied reeds heeft ontwikkeld, zoals de Hoeckelingsdam en de inrichting van de Diemerzeedijk na sanering als Diemerpark. Ook in het bestemmingsplan heeft het natuurgericht ontwerpen een vertaling gekregen door bijvoorbeeld het water grotendeels ontoegankelijk te maken en het aanleggen van geleidelijke land/water overgangen aan de oostelijke koppen van de eilanden. De aanleg van IJburg vindt dan ook op duurzame wijze plaats zodanig dat dit juist een positief effect heeft op de natuurwaarden in de directe omgeving.

- 8e. Bestreden wordt dat als IJburg tweede fase niet wordt gerealiseerd dit schadelijk zou zijn voor IJburg eerste fase, mede voor de reeds aangelegde openbaar vervoersverbindingen. Schadelijke effecten zouden kunnen worden voorkomen door IJburg eerste fase te verdichten. De schade zou nog groter zijn als de aanleg van IJburg tweede fase halverwege wordt beëindigd wegens weggevallen belangstelling of kosten. Daarnaast kan een belangrijke schadepost worden voorkomen door de IJmeerlijn uit het bestemmingsplan te schrappen aangezien de verwachting is dat deze lijn onderbenut zal blijven. Met deze lijn wordt ook een voorschot genomen op de doorsnijding en dus aantasting van de Speciale Beschermingszone.

Reactie:

Bij het voorzieningenprogramma voor IJburg is uitgegaan van 45.000 inwoners. De meeste wijkgerichte voorzieningen worden op het Centrumeiland gebouwd. Het wegvallen van de tweede fase zou een

aanzienlijke verschraving van het voorzieningenpakket betekenen. Ook zal het leiden tot een forse onderbenutting van de ontsluitingswegen naar IJburg en het openbaar vervoer. Het eventueel wegvallen van de tweede fase heeft dus blijvende (financiële) schade tot gevolg op het gebied van voorzieningen en openbaar vervoer.

Wat betreft de IJmeerlijn kan worden opgemerkt dat deze niet is opgenomen in het bestemmingsplan, dit plan biedt louter een ruimtelijke reservering voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn. Besluitvorming hieromtrent dient verder plaats te vinden in nader op te stellen ruimtelijke besluiten, doch dit wordt gedurende de planhorizon van dit bestemmingsplan niet voorzien.

Zienswijze nr. 8 X. Lammers

Inhoudelijke behandeling:

- 1 Adressant merkt op dat voor de nieuwe woonwijk in het IJmeer geen enkele noodzaak bestaat. Aan de Amsterdamse vraag naar woningen kan worden voldaan door verdichting binnen de stad. IJburg fase één is tot nu toe een moeizaam verhaal gebleken; de verkoop kwam aanvankelijk zeer moeilijk op gang. Inmiddels is vanwege de kredietcrisis de vraag naar woningen op de eilanden ingestort terwijl de eilanden nog niet eens zijn volgebouwd. Bovendien worden de eilanden gebruikt om mensen te huisvesten vanuit de stedelijke vernieuwing, dit alles komt de leefbaarheid van de eilanden niet ten goede. Het is onwenselijk dat Amsterdam het IJmeer gebruikt voor een middelmatige wijk met weinig tot geen architectonische allure. Dit doet de cultuurhistorische waarde van de omgeving tekort.

Reactie:

De woningbehoefte van de gemeente Amsterdam is evident. Volstaan wordt naar hetgeen hierover uiteen is gezet onder de reactie op punt 8 van de Stichting Verantwoord Beheer Ysselmeer.

In de eerste fase van IJburg zijn inmiddels ruim 4.000 woningen opgeleverd en er wordt nog steeds gebouwd. Het plan IJburg tweede fase is financieel uitvoerbaar, zie ook hoofdstuk 8 van de toelichting. De gemeente Amsterdam kan eventuele financiële risico's of tekorten binnen het plan opvangen. Het bestemmingsplan biedt een planologisch kader voor de langere termijn, dus in tijden van zowel hoog- als laagconjunctuur.

- 2 Daarnaast is de reservering in het bestemmingsplan IJburg tweede fase voor een verkeersverbinding uit Almere in strijd met de Vogelrichtlijn. De verbinding betekent een grove aantasting van het IJmeer. Ten slotte wordt opgemerkt dat de aanleg van de mosselbanken ter compensatie van het verlies aan voedingsbodem voor de vogels een experimenteel karakter heeft, waarvan het resultaat onzeker is.

Reactie:

Wat betreft de IJmeerlijn kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplan louter een ruimtelijke reservering biedt voor een eventueel toekomstige IJmeerlijn. Besluitvorming hieromtrent dient verder plaats te vinden in nader op te stellen ruimtelijke besluiten.

Het bestemmingsplan biedt derhalve geen juridisch / planologische basis voor een (deel van) de IJmeerlijn en een onderzoek naar de gevolgen hiervan voor de SBZ is dan ook in het kader van de onderhavige procedure niet aan de orde.

Naar het functioneren van de aan te leggen mosselbank is onderzoek gedaan waaruit blijkt dat het zeker is dat deze aanslaat zodanig dat de foerageermogelijkheden voor de vogels gelijk blijven. Ook is er een monitoringsprogramma opgesteld welke onderdeel is van de Natuurbeschermingswet vergunning.

Zienswijze nr. 9 G.Visser, C.Verhaar en J.A. Dorrepaal-Staas, J.A. Dorrepaal*Inhoudelijke behandeling:*

1. De vaarsimulaties in het Alterra rapport zijn niet specifiek toegesneden en beschreven voor het natuurontwikkelingsproject Zuidelijke IJmeerkust. Daarnaast zijn de soorten boten niet gespecificeerd naar type en pk's.

Reactie:

In het Alterra rapport wordt de modellering recreatievaart beschreven (blz. 71). Alterra heeft voor de vaarsimulaties gebruik gemaakt van een ruimtelijk model dat door het RIZA is ontwikkeld. Dit vaarsimulatiemodel is een gangbaar model dat (ook) door Rijkswaterstaat wordt gehanteerd. In dit model worden de boten gespecificeerd naar soorten recreatievaartuigen (motor- en zeiljachten). De verschillen tussen de typen schepen komen in het model tot uitdrukking in verschillen in effectieve diepgang en vaarsnelheid.

Het doel van de vaarsimulatie was te onderzoeken wat het effect van een jachthaven binnen het plan IJburg tweede fase zou kunnen zijn op de Speciale Beschermingszone IJmeer. De Zuidelijke IJmeerkust wordt in het MER – evenals bijvoorbeeld IJburg eerste fase en de ontwikkeling van het Zeeburgereiland – als een autonome ontwikkeling gezien. Dit betekent dat de realisering hiervan in het MER als een gegeven wordt beschouwd. Met het schrappen van de jachthaven uit het plan IJburg tweede fase en het tegengaan van recreatievaart rondom IJburg tweede fase in het algemeen, is de bijdrage van IJburg tweede fase aan de recreatievaart op het IJmeer verwaarloosbaar. Het effect van de recreatievaart als gevolg van IJburg tweede fase op de omgeving in vergelijking met de autonome ontwikkeling is in de natuurparagrafen en de Passende beoordeling beschreven. Met als conclusie: geen verstoring door IJburg tweede fase. Verstoring ter plaatse van Zuidelijke IJmeerkust door andere oorzaken dan met IJburg tweede fase verband houdend, vallen buiten de scope van het MER.

2. Aangevoerd wordt dat er (vaar)activiteiten plaatsvinden in het gebied tussen Werkeiland, Vijfhoek en Ballasthaven hetwelk de aldaar aanwezige natuurwaarden ernstig verdringt. De verstoring in dit gebied is in het MER niet onderzocht.

Reactie:

Zoals hierboven aangegeven: IJburg tweede fase leidt niet tot een toename van het aantal vaarbewegingen op en rond het IJmeer en dus ook niet in de hierboven genoemde gebieden.

3. Daarnaast zijn illegale ontwikkelingen als een illegale „jachthaven” ten oosten van de Vijfhoek niet in het MER meegenomen.

Reactie:

Wat betreft de jachthaven kan worden opgemerkt dat deze in het bestemmingsplan „Buitengebied Diemen” niet negatief is bestemd. De jachthaven staat op de plankaart aangeduid in de zuidoosthoek van de Diemer Vijfhoek, in de bestemmingsplanvoorschriften (de bestemming Elektriciteitscentrale) is aangegeven dat ter plaatse van de aanduiding jachthaven het medegebruik is toegestaan ten behoeve van een jachthaven.

In het MER zijn de milieugevolgen van de beoogde activiteit (IJburg tweede fase en de Oostelijke ontsluitingsweg) onderzocht. Hiertoe behoort niet de genoemde haven.

4. Ten aanzien van de stranden wordt opgemerkt dat van het gebruik dat hierop zal gaan plaatsvinden negatieve gevolgen voor de (water)vogels worden verwacht. Gevreesd wordt dat op de stranden evenementen gehouden zullen worden, hetgeen thans ook regelmatig geschiedt op het strand op IJburg eerste fase. Het stadsdeel zal eventuele vergunningen hiervoor – ondanks dat dit niet in het bestemmingsplan en MER wordt beoogd - afgeven, zo wordt verwacht.

Reactie:

De in het bestemmingsplan opgenomen stranden hebben verschillende functies. Het strand aan de IJburgerbaai is voor meer intensief gebruik bedoeld. De stranden aan de oostelijke kant van het Middeneiland en Strandeiland (in de buurt van de SBZ) zijn dit niet. Het gebruik dat van deze stranden mag worden gemaakt, is in het bestemmingsplan beperkt. Zo worden op deze stranden horecafuncties uitgesloten en is het af- dan wel aanmeren bij deze stranden verboden. Dergelijke restricties gelden niet voor het huidige tijdelijke strand, waarnaar wordt verwezen.

5. De rustgebieden die er waren voordat IJburg eerste was aangelegd (langs de gehele Diemerzeedijk vanaf Amsterdam tot de westpier van de haven van Muiden), worden niet in het MER beschreven, hetgeen als een omissie wordt gezien.

Reactie:

Relevant is een vergelijking tussen de huidige situatie en de nieuwe situatie als IJburg tweede fase is gerealiseerd waarbij rekening wordt gehouden met autonome ontwikkelingen. In de huidige situatie is IJburg eerste fase een feit. Hoe het daarvoor was, is in dit kader dan ook niet relevant.

6. Op het Werkeiland wordt gevreesd dat broedende vogels worden verstoord door het aanleggen van boten of honden afkomstig van boten. Dit aangezien niet zal worden gehandhaafd. Ook wordt gesteld dat alleen – als het gaat om het broedseizoen – naar de grauwe gans is gekeken, andere broedende of ruiende vogels later broeden waardoor de nesten verstoord kunnen worden.

Reactie:

Zoals hierboven reeds genoemd, zal het bestemmingsplan IJburg tweede fase – door het ontbreken van ligplaatsen - geen nieuwe vaarbewegingen creëren. Een toename van een eventuele verstoring op het werkeiland zal, wat hier ook van zij, dan ook niet aan de orde zijn.

Daar komt bij dat bij de locatie van de stranden het uitgangspunt is gehanteerd dat het werkeiland voor zwemmers geen redelijkerwijs overbrugbare afstand mag zijn. De nu gehanteerde afstand van 250 m is hierop gebaseerd.

Het werkeiland is eigendom van en wordt beheerd door Staatsbosbeheer.

7. De contouren van het jaarrond vaarverbod zijn niet expliciet aangegeven in het MER. Daarnaast wordt gevraagd wat de vaarsnelheden in het gebied zijn en wat de andere vaarverboden in het ontwikkelingsgebied zijn.

Reactie:

Een kaart met daarop de contour van het vaarverbod is opgenomen op blz. 407 (figuur 19.10) van het MER. Dit vaarverbod is ook in het bestemmingsplan geborgd. In het bestemmingsplan is aan deze gronden de bestemming Water 3 toegekend. Hier geldt een vaarverbod. Wordt hier toch gevaren, dan wordt in strijd met het bestemmingsplan gehandeld hetwelk ex artikel 7.10 Wet ruimtelijke ordening een strafbaar feit oplevert.

Naast het bestemmingsplan wordt het vaarverbod eveneens geborgd in een verkeersbesluit van Rijkswaterstaat (de ontwerpbeschikking van RWS voor het nemen van het verkeersbesluit ligt vanaf 23 januari 2009 ter inzage) waardoor het (onder meer) aan de zuidzijde van het Strandeiland verboden is te varen. Wordt hier toch gevaren dan wordt derhalve naast strijd met het bestemmingsplan eveneens in strijd met het Binnenvaartpolitiereglement / de Scheepvaartverkeerswet gehandeld.

Daarnaast heeft Rijkswaterstaat in het genoemde besluit voor twee gebieden een maximum snelheid in gesteld.

Voor het gebied dat begrensd wordt door:

- het Steigereiland, brug no.2037,
- de noordoever van de Diemer Buitendijkse Polder en de Diemerzeedijk, de westoever van de Diemervijfhoek, brug no. 2005,
- de zuidoever van het Centrumeiland, brug no. 2060,
- het Haveneiland,
- de verbinding tussen de noordwesthoek van de Cas Oorthuyskade en de noordoostelijke punt van het Steigereiland,

geldt een maximum vaarsnelheid van 7,5 km per uur.

Voor de betonde vaarwegen rondom IJburg en voor binnen 250 meter vanuit de oever rondom alle eilanden van IJburg geldt een maximum vaarsnelheid van 12 km per uur.

De nautische handhavingsbevoegdheid van deze verkeersbesluiten berust bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de gemeente Amsterdam. Wij zijn van oordeel dat er voldoende mogelijkheden zijn om de handhaving van het vaarverbod te effectueren.

Ten aanzien van handhaving kan daarnaast nog worden gesteld dat dit een uitvoeringsaspect betreft. Slechts indien op voorhand kan worden uitgesloten dat er tegen een overtreding gehandhaafd gaat worden, is het bestemmingsplan hierdoor niet uitvoerbaar.

Daarnaast bestaat er een beginselplicht tot handhaving. Tegen een overtreden norm dient te worden opgetreden. Slechts onder bijzondere omstandigheden mag hiervan worden afgezien namelijk indien er concreet zicht bestaat op legalisatie of indien handhaving zodanig onevenredig is in verhouding tot de daarmee te dienen belangen dat van optreden in die situatie dient te worden afgezien.

8. Aangaande de Baai van Ballast wordt de vraag gesteld of hier ook een vaarverbod gaat gelden, of de jachthaven aldaar wordt verplaatst en of er fysieke barrières komen die het gebied ontoegankelijk gaan maken.

Reactie:

De gemeente Amsterdam en Diemen erkennen het belang van de Baai van Ballast. Een fysieke barrière waardoor het varen hier onmogelijk wordt is een optie die wordt overwogen. Echter daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de daar aanwezige "jachthaven" welke door de Nuon-centrale wordt benut. Een fysieke barrière mag de doorvaart van deze vaartuigen niet belemmeren. Daarnaast is het van belang dat de waterstroming aldaar niet verandert. Dit mede in verband met het koelwater van de Nuon-centrale.

9. De illegale activiteiten (house-feesten) op de Diemer Vijfhoek zijn niet beschreven in het MER. Meer in zijn algemeen wordt gesteld dat het onderdeel handhaving ontbreekt in het MER.

Reactie:

Zoals reeds hierboven vermeld, is in het MER onderzocht wat de effecten van de voorgenomen activiteit (IJburg tweede fase en de Oostelijke ontsluitingsweg) zijn op de natuurwaarden. Tot deze voorgenomen activiteit behoort niet de Diemer Vijfhoek. Dit gebied maakt geen deel uit van de onderhavige planvorming.

Als er overigens handhavingsverzoeken worden ingediend, worden deze door de daartoe verantwoordelijk zijnde buitengewoon opsporingsambtenaar (boas) afgedaan. Dergelijke verzoeken zijn overigens voor zover bekend tot nu toe niet bij de gemeente Diemen ingediend.

10. Aangezien er in het gebied van de Zuidelijke IJsselmeerkust diverse natuuronvriendelijke activiteiten (als waterskiën) plaats vinden, zal dit natuurproject mislukken en wordt er dus weinig natuur voor IJburg tweede fase gecompenseerd.

Reactie:

Aangenomen wordt dat bedoeld wordt op de zuidelijke IJmeerkust en niet op de voor Almere / Lelystad liggende zuidelijke IJsselmeerkust.

Naast hetgeen hierover reeds is gezegd, is het natuurontwikkelingsproject IJmeerkust een autonome situatie en in zoverre niet gekoppeld aan de aanleg van IJburg tweede fase. Het is zeker geen compenserende maatregel voor IJburg tweede fase, aangezien IJburg tweede fase, rekening houdend met alle maatregelen, geen negatief effect op de natuurwaarden veroorzaakt. Gebleken is daarentegen dat IJburg tweede fase juist een verbetering van de natuurwaarden in het IJmeer teweeg brengt.

11. Alterra adviseert om recreatievaart te weren door fysieke ontmoediging. Dergelijke maatregelen worden gemist in de plannen.

Reactie:

De door Alterra voorgestelde (mitigerende) maatregel is voorgesteld in het geval IJburg tweede fase voorzien zou worden van een jachthaven, hetgeen oorspronkelijk de bedoeling was. Een andere voorgestelde mitigerende maatregel van Alterra was om de jachthaven geheel uit de plannen te schrappen. Aangezien uit het Alterra rapport bleek dat niet kon worden uitgesloten dat de voorgenomen jachthaven geen negatief effect op de Speciale Beschermingszone IJmeer kon hebben, is voor deze laatste maatregel – het schrappen van ligplaatsen voor recreatievaart uit het ontwerp van IJburg tweede fase - gekozen. Derhalve is de aangehaalde (alternatieve) mitigerende maatregel niet langer noodzakelijk, aangezien IJburg tweede fase geen toename van de recreatievaart in het gebied veroorzaakt.

12. Ten slotte wordt verzocht zorg te dragen voor voldoende capaciteit bij de waterpolitie. Indien IJburg geheel is ontwikkeld, wordt de thans aanwezige capaciteit als ontoereikend gezien,

Reactie:

Vanzelfsprekend zal er in voldoende handhavingscapaciteit worden voorzien.

8.4 Toetsingsadvies Commissie MER en reacties wettelijke adviseurs

Van de wettelijke adviseurs hebben Waternet (Amsterdam) en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM, gevestigd te Amersfoort) gereageerd. Van de overige geraadpleegde adviseurs, namelijk de directie LNV en de VROM-inspectie, is in dit kader geen reactie ontvangen.

De RACM wijst erop dat in de rapportage van het archeologisch onderzoek op- en onderwater ten behoeve van IJburg tweede fase de kanttekening wordt gemaakt dat indien er plaatselijke baggerwerk uitgevoerd gaat worden er contact opgenomen dient te worden met mogelijke archeologische begeleiding van de werkzaamheden. Deze kanttekening wordt gemist in de samenvatting van het MER, aldus de RACM.

Naar aanleiding van dit advies wordt opgemerkt dat vanzelfsprekend aan deze kanttekening gemaakt in het archeologisch onderzoek gevolg wordt gegeven. Indien daartoe aanleiding bestaat zal bij het baggeren contact worden gezocht met het RACM.

Waternet volstaat met de opmerking dat haar aanbevelingen en aandachtspunten omtrent een duurzame invulling van het integrale watersysteem afdoende in het MER zijn opgenomen.

Op 21 januari 2009 heeft de Commissie MER (hierna te noemen de Commissie), ter afronding van de m.e.r.-procedure haar advies uitgebracht. De Commissie heeft hierin geconstateerd dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om de genoemde besluiten (waaronder dit projectbesluit) te kunnen nemen met inachtneming van het milieubelang. De Commissie overweegt dat:

- Het MER uitgebreid en zorgvuldig is en dat alle relevante milieuonderwerpen naar het oordeel van de Commissie afdoende aan de orde komen;
- Het opvalt dat de „milieuvriendelijkheid“ van het plan onder invloed van de verschillende eerdere milieueffectrapportages steeds verder is gegroeid;
- In het plan dat nu voorligt wederom rekening is gehouden met de meest recente inzichten uit het MER zoals over effecten op de natuur. Dat heeft geleid tot het opnemen van aanvullende milieumaatregelen in het plan;
- De informatie over deze maatregelen in het MER duidelijk en concreet is uitgewerkt (soort maatregel, locatie, planning) en
- De passende beoordeling van goede kwaliteit is en voldoet aan de daaraan gestelde eisen.

Wel doet de Commissie enkele aanbevelingen voor het vervolgtraject:

I Monitoringprogramma mosselbank

Onderdeel van de plannen vormt de aanleg van een mosselbank. De Commissie is van de werking van de nieuwe mosselbanken overtuigd. Wel acht de Commissie een goed monitoringprogramma hierbij van belang. De Commissie adviseert deze bij de definitieve besluiten te voegen.

II Tijdelijke natuur

Daarnaast overweegt de Commissie dat de kans bestaat op snelle vestiging van ingevolge de Flora- en faunawet beschermde „pioniersoorten“ direct na het opspuiten van het zand. De Commissie adviseert dan ook aan te geven hoe met deze „tijdelijke natuur“ wordt omgegaan.

III Monitoren grondwatersysteem

Ten aanzien van het aspect water wordt erop gewezen dat de Commissie het voornemen om het regenwater in de eilanden te laten infiltreren milieutechnisch gezien een goede keus vindt. De Commissie adviseert te monitoren of de infiltratievoorzieningen ook in de beoogde mate infiltreren en de maximale grondwaterstanden in de berekende orde van grootte liggen.

IV Geluid sproeiponton

Ten aanzien van het aspect geluid adviseert de Commissie ten slotte het volgende. Bij het opspuiten van het land wordt gebruik gemaakt van een sproeiponton. Bij het gebruik hiervan is sprake van overschrijding van grenswaarden in de avondperiode. Hoewel dit tijdelijk is adviseert de Commissie na te gaan of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn alvorens voor de weg van een ontheffing te kiezen.

Met deze aanbevelingen wordt op de hiernavolgende wijze omgegaan:

I Monitoringprogramma mosselbank

Voor de mosselbank is door bureau Waardenburg een monitoringsplan opgesteld „Monitoringsplan voor het monitoren van driehoeksmosselen op kunstmatig aangelegde mosselbanken bij IJburg” d.d. 1 juli 2008. Dit monitoringsplan is als bijlage bij de op 31 juli 2008 verleende Natuurbeschermingswet vergunning gehecht. De resultaten van het monitoringsprogramma dienen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland te worden gemeld. Indien daartoe aanleiding bestaat zijn zij bevoegd nadere eisen te stellen met betrekking tot de wijze en/of fasering van de uitvoering van de werkzaamheden. Conform het advies van de Commissie is dit monitoringsplan ook als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

II Tijdelijke natuur

Zoals de Commissie terecht opmerkt zullen bij het opspuiten van zand voor de tweede fase van IJburg zandplaten ontstaan, die enige tijd zullen blijven liggen zonder verdere bouwactiviteiten, zodat het zand kan zetten. De ervaringen opgedaan tijdens de eerste fase van IJburg leren dat deze tijdelijke situatie voor de volgende dieren aantrekkelijk is.

- De rugstreeppad plant zich bij voorkeur voort in ondiepe, zandige plassen op verder kaal terrein. In het Diemerpark zit een grote populatie rugstreeppadden. Deze dieren kunnen zich hiervandaan over grote afstanden verspreiden, op zoek naar nieuw leefgebied.
- Pioniervogels als plevieren, meeuwen en sterns kunnen de zandplaten koloniseren als broedgebied.
- Het stortsteen is een aantrekkelijke leefomgeving voor de rivierdonderpad.

Op basis van de ervaringen van stadsecologen op de eilanden van de eerste fase van IJburg - vanaf het opspuiten tot op heden - worden de volgende maatregelen op IJburg tweede fase getroffen.

1. De kans op kolonisatie van de braakliggende eilanden van de tweede fase door de rugstreeppad slinkt aanzienlijk op het moment dat IJburg eerste fase geheel is bebouwd en de openbare ruimte is ingericht. De bebouwing op de eilanden vormen dan een barrière voor de rugstreeppadden. Naar verwachting is de eerste fase bebouwd op het moment dat de eerste zandplaat er ligt.
Door te voorkomen dat er ondiepe plassen blijven staan op de zandplaten wordt het onaantrekkelijk(er) als voortplantingsgebied voor de rugstreeppad. Verder wordt een soortspecifieke Flora en fauna-ontheffing aangevraagd die het mogelijk maakt ter plekke gevonden rugstreeppadden door de ecologen te laten verplaatsen naar het Diemerpark. (Deze werkwijze wordt met succes op het Kleine Rieteiland toepast.).
2. De vestiging van pioniervogels is niet te voorkomen met ruimtelijke maatregelen. Als dit gebeurt, dan wordt eerst geprobeerd door het bouwverkeer via vaste routes te laten rijden, zodat nesten gespaard blijven. Is dit onmogelijk, dan worden werkzaamheden uitgesteld tot na het broedseizoen. Deze werkwijze is eerder toegepast op het Haveneiland. Daar bleek dat het vaak heel goed mogelijk is nesten van plevieren en oeverswaluwen te ontzien door markering van de broedplekken en instructie aan de aannemers. Nauw overleg tussen de aannemers en de stadsecoloog is hierbij een vereiste.
3. Nestelen van oeverswaluwen wordt zoveel beperkt door geen steile wanden bij zanddepots, bouwputten te achter te laten.
4. Bij het weer verwijderen van de tijdelijke stortsteenbeschoeiing wordt eerst geïnventariseerd of er rivierdonderpadden of andere beschermde vissoorten aanwezig zijn. Is dit het geval, dan worden de vissen door middel van elektrisch vissen afgevangen. De afgevangen vissen worden elders bij stortsteenbeschoeiingen losgelaten. Bij het vervolgens verwijderen van de stortsteen wordt één kant opgewerkt, zodat eventueel nog aanwezige vis kan vluchten. Voor het afvangen wordt een Flora en fauna-ontheffing aangevraagd.
5. Ten slotte geldt dat de stadsecologen de natuurontwikkelingen op de zandplaat op de voet zullen volgen. Ook zullen zij voortdurend contact onderhouden met de aannemers en met de opdrachtgever, zodat werkzaamheden zo nodig onmiddellijk kunnen worden bijgestuurd.

III Monitoren grondwatersysteem

De werking van het grondwatersysteem wordt – net als bij IJburg eerste fase – gemonitord. Hiervoor worden peilbuizen geplaatst waaruit de grondwaterstanden kunnen worden bijgehouden in een database. De gegevens uit die database worden gebruikt om de doorlatendheid van het zandpakket (de k-waarde) te toetsen aan de werkelijkheid. Mede op basis daarvan wordt de hoogte van het maaiveld en de plaatsing van infiltratie-/transportriolen vastgelegd.

Daarnaast wordt met behulp van debietmeters getoetst hoeveel van de neerslag via overstorten op het riool wordt geloosd.

IV Geluid sproeiponton

In het MER zijn de berekende geluidswaarden ten gevolge van het sproeiponton weergegeven. Voor het sproeiponton is steeds uitgegaan van de meest kritisch gelegen ligpositie: dat wil zeggen aan de buitenrand van de eilandcontouren. Zelfs in dit „worst case scenario” kan niettemin voldaan worden aan de belangrijkste geluidsnorm van het Activiteitenbesluit, namelijk de inpandige geluidsnorm voor een geluidsgevoelig object. Aanvullende mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

De Commissie geeft het advies na te gaan of er wat dit betreft mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Het is inderdaad mogelijk om bij uitvoering, indien hier aanleiding toe bestaat, maatregelen te nemen ter beperking van het geluid, door bijvoorbeeld in de nabijheid van het Haveneiland alleen overdag te sproeien, of door 's avonds uit te wijken naar verder van het Haveneiland gelegen sproeivakken. Op basis van monitoring zal worden bepaald of er aanleiding bestaat dergelijke maatregelen te nemen.

Lijst gebruikte afkortingen

GS	Gedeputeerde Staten
SBZ	Speciale Beschermingszone
MER	Milieueffect rapportage
m.e.r.	De procedure om tot een MER te komen
VROM	Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
OV	Openbaar vervoer
NAP	Normaal Amsterdams Peil
Bvo	Bruto vloer oppervlak
OOIJ	Oostelijke ontsluitingsweg IJburg
MMA	Meest milieuvriendelijke alternatief
Nbw 1998	Natuurbeschermingswet
Wm	Wet milieubeheer
LNv	Landbouw Natuur en voedselkwaliteit
EHS	Ecologische hoofdstructuur
Ff-wet	Flora- en fauna wet
KRW	Kaderrichtlijn Water
PAK	Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
dB	Decibel

Lijst bijlagen bestemmingsplan:

- Startnotitie Milieueffectrapportage IJburg 2^e fase, IBA, juli 2005;
- Notulen Informatieavond startnotitie Milieueffectrapport, juli 2005;
- Woningbouwlocatie Amsterdam, IJburg 2^e fase, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, Commissie voor de milieueffectrapportage, september 2005;
- Plan- en besluitMER IJburg 2^e fase + Passende beoordeling IJburg 2^e fase, BesluitMER OOIJ 2^e+3^e fase, IBA, juli 2008;
- Toetsingsadvies commissie MER januari 2009 en reacties wettelijke adviseurs;
- Verkeer IJburg 2^e fase, verkeersprognoses gedetailleerd model, DIVV, juli 2008;
- Akoestisch onderzoek verkeers- en railverkeerslawaaï IJburg tweede fase, DRO, maart 2009;
- Luchtkwaliteitonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2^{de} fase, IBA, juli 2008;
- Aanvullend Luchtkwaliteitsonderzoek voor de realisatie van de OOIJ en IJburg 2de fase, IBA, februari 2009;
- Natuurtoets IJburg tweede fase, Bouwsteen Flora en Fauna wet, DRO, maart 2007;
- Analyse van de gevolgen van de aanleg IJburg tweede fase voor watervogels in de SBZ IJmeer, Alterra februari 2006;
- Integraal Waternet wateradvies IJburg tweede fase, basisdocument bij waterparagrafen tweede fase IJburg, Waternet, januari 2006;
- Rapport bodemonderzoek, Omegam 1994;
- Monitoringsplan voor het monitoren van driehoeksmosselen op kunstmatig aangelegde mosselbanken bij IJburg, Bureau Waardenburg, juli 2008;
- Vergunning Natuurbeschermingswet 1998, Gedeputeerde Staten provincie Noord-Holland, juli 2008.