Gemeente Amsterdam



Bijlagenboek
Nota van Uitgangspunten

Tijdelijke pontverbinding Zeeburgereiland - Oostelijk havengebied

Opstellers
Gemeente & SWECO

Datum
Februari 2020

Inhoud

1 Inleiding

2 Aanleiding en doelstelling project

3 Situatieschets de opgave en scope

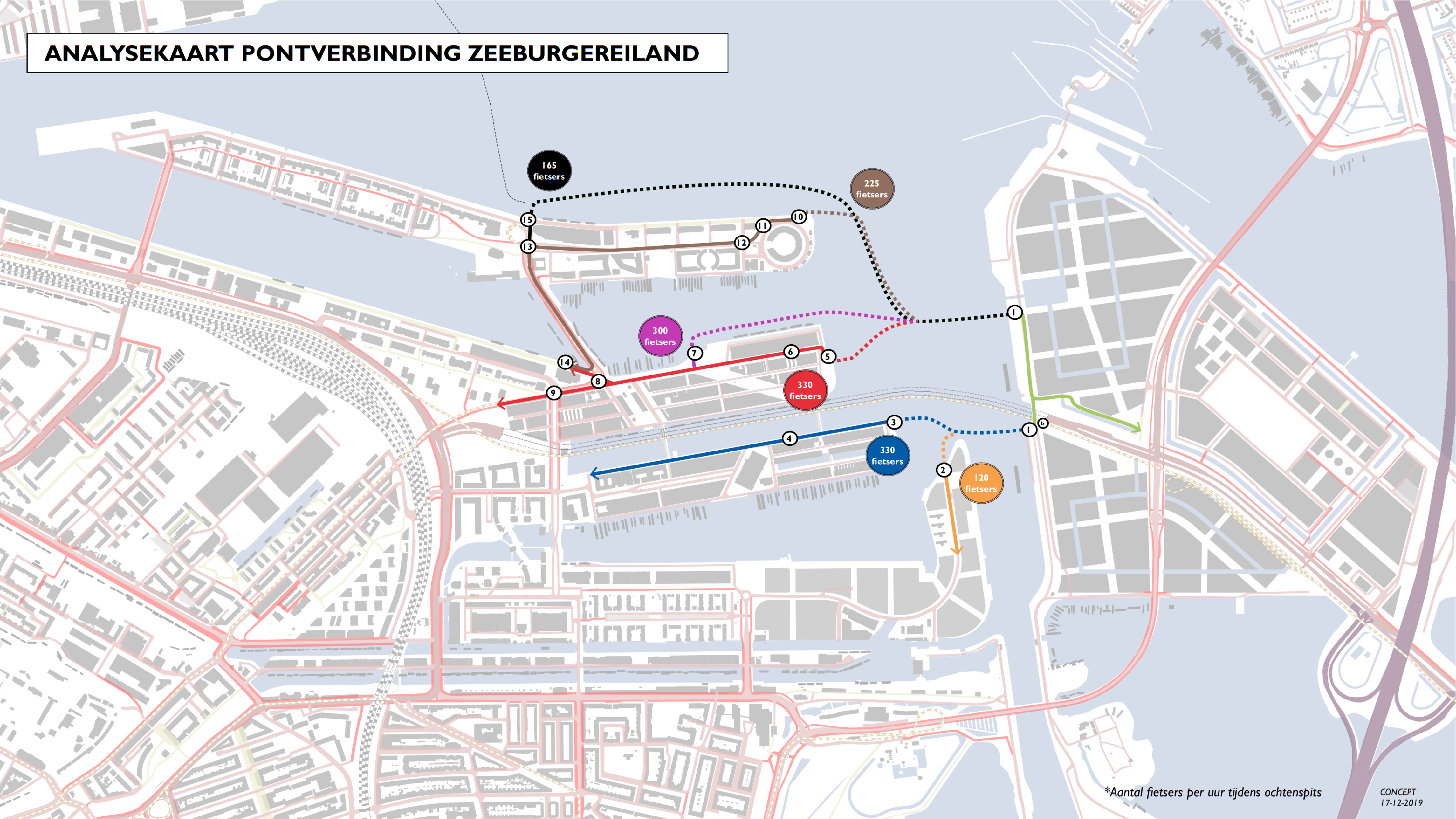
4 Uitgevoerde Onderzoeken
Bijlage 0 Potentiele aanlandingslocaties en gebruikspotentie
Bijlage 1 VMA cijfers tijdelijke pontverbinding
Bijlage 2 Ruimtelijke Analyse
Bijlage 3 Ruimtelijke Inpassingsstudie
Bijlage 4 Technische Uitwerking aanlandlocatie
Bijlage 5 Vaarlijnen
Bijlage 6 Externe Veiligheid
Bijlage 7 Planologische Scan en vergunningen
Bijlage 8 Natuur

5 Beschikbaarheid en exploitatie pont
Bijlage 9 Beschikbare veerponten

Bijlage 0 Potentiele aanlandings-locaties en gebruikspotentie



ANALYSEKAART PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND



*Aantal fietsers per uur tijdens ochtenspits

CONCEPT
17-12-2019

Bijlage 1 VMA cijfers tijdelijke pontverbinding



Uitgangspunten VMA onderzoek

- 3 oversteken per uur (elke 20 min afvaart)
- Ontwerp steiger vergelijkbaar met Azartplein
- Bij voorkeur GVB pont, eventueel huurpont
- Vaarroutes nog niet bekend
- Precieze aanlandingspunten nog niet bekend
- Aanlanding Sluisbuurt als uitgangspunt aan Oostkant
- Aanlanding Baaibuurten als extra te onderzoeken optie voor verbinding met Borneo en Cruquius
- Tijdelijk fietspad in Sluisbuurt vanaf pont richting Zuiderzeeweg

Voorlopig:
– 2 aanlandingspunten Zeeburgereiland
– 6 aanlandingspunten Oostelijk Havengebied

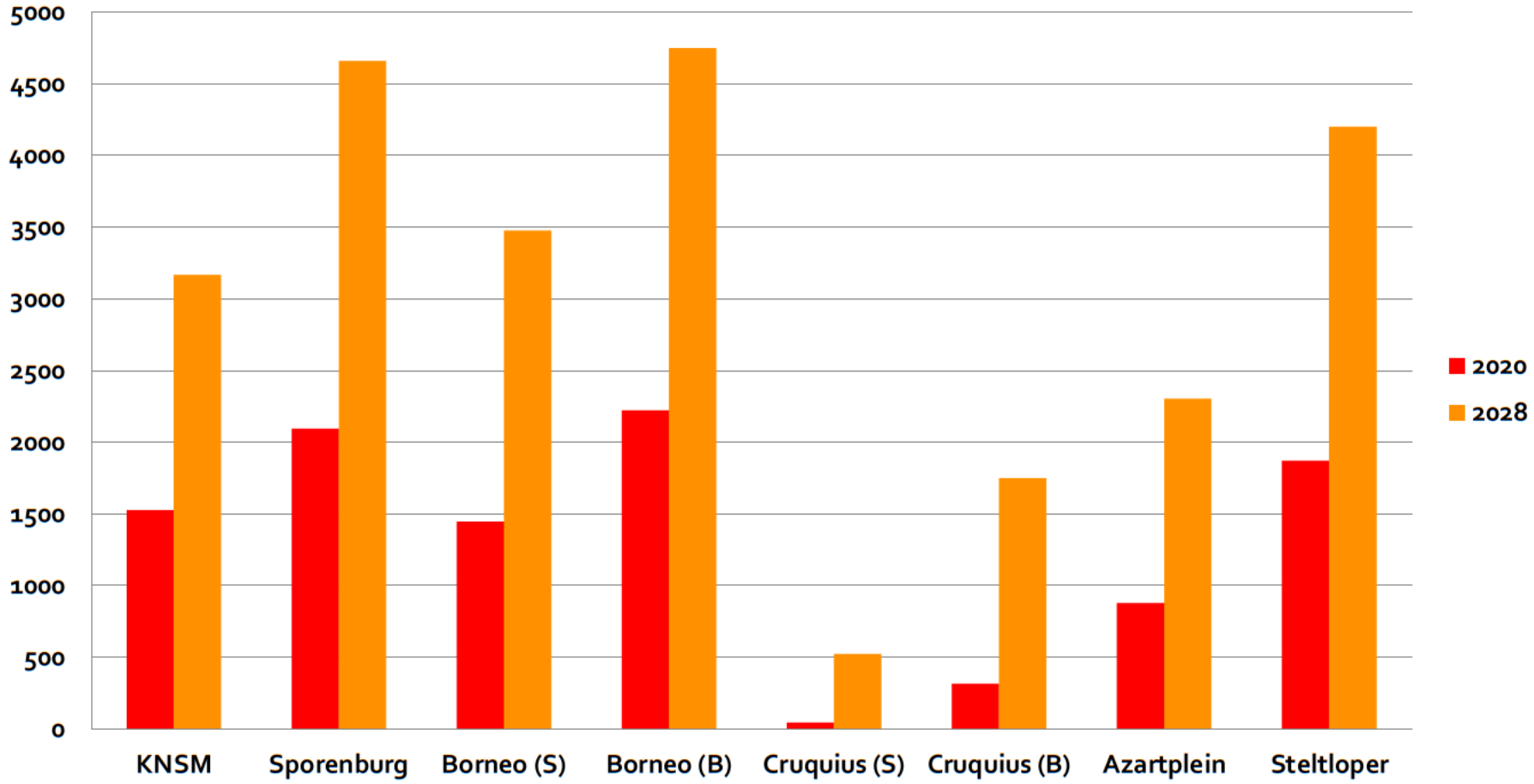
Uitgangspunten VMA onderzoek



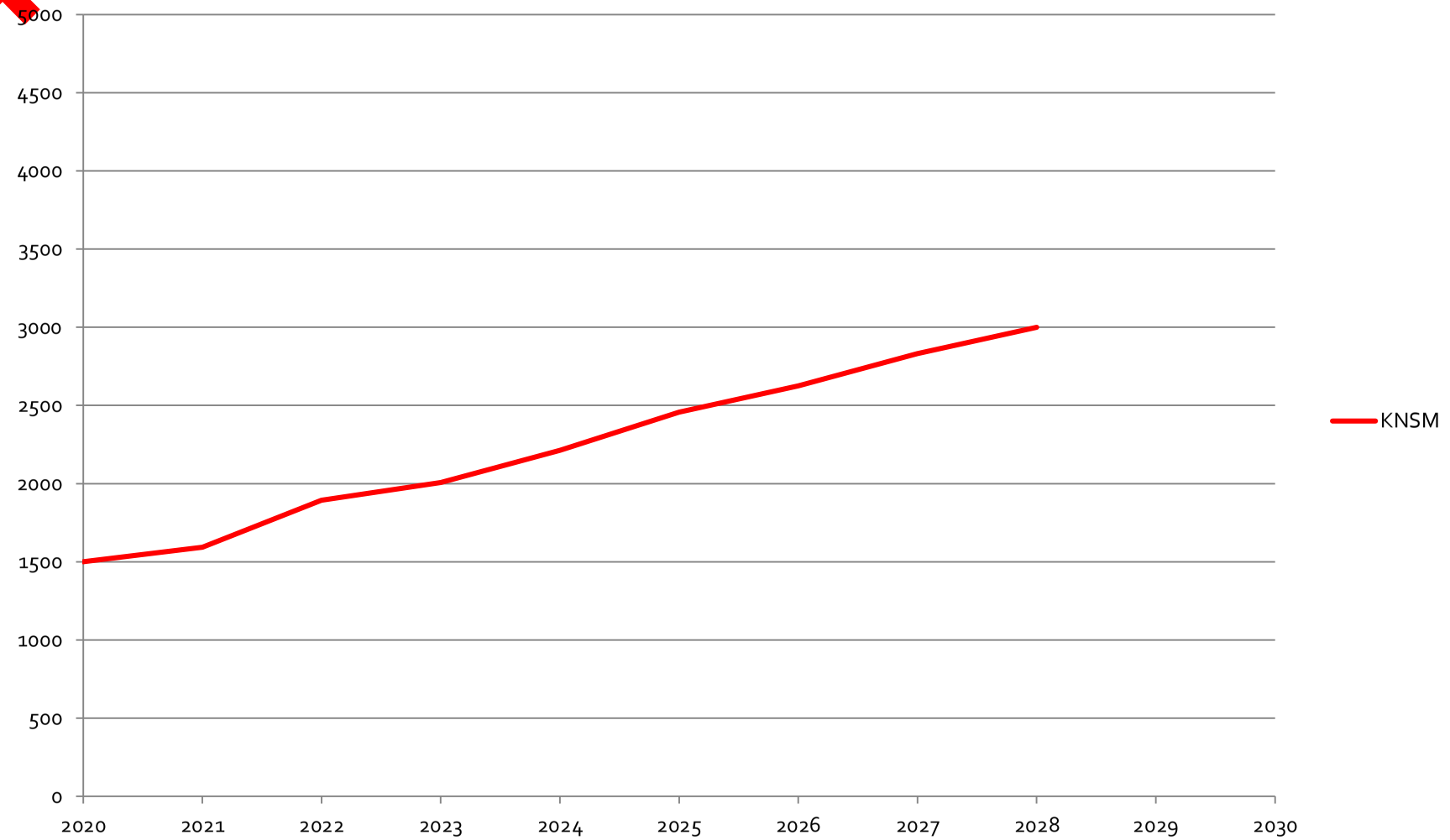
VMA model

- VerkeersModel Amsterdam versie 2.5
- Verbeterde fietsmodellering t.o.v. versie 1 (gebruikt voor de studie van 2 jaar geleden)
- Fietsverkeer wordt nu over meerdere routes verdeeld, voorheen was dat alles via de snelste route (in tijd).
- Naast snelheid van een route worden nu ook afstand en aantal kruispunten meegeteld.

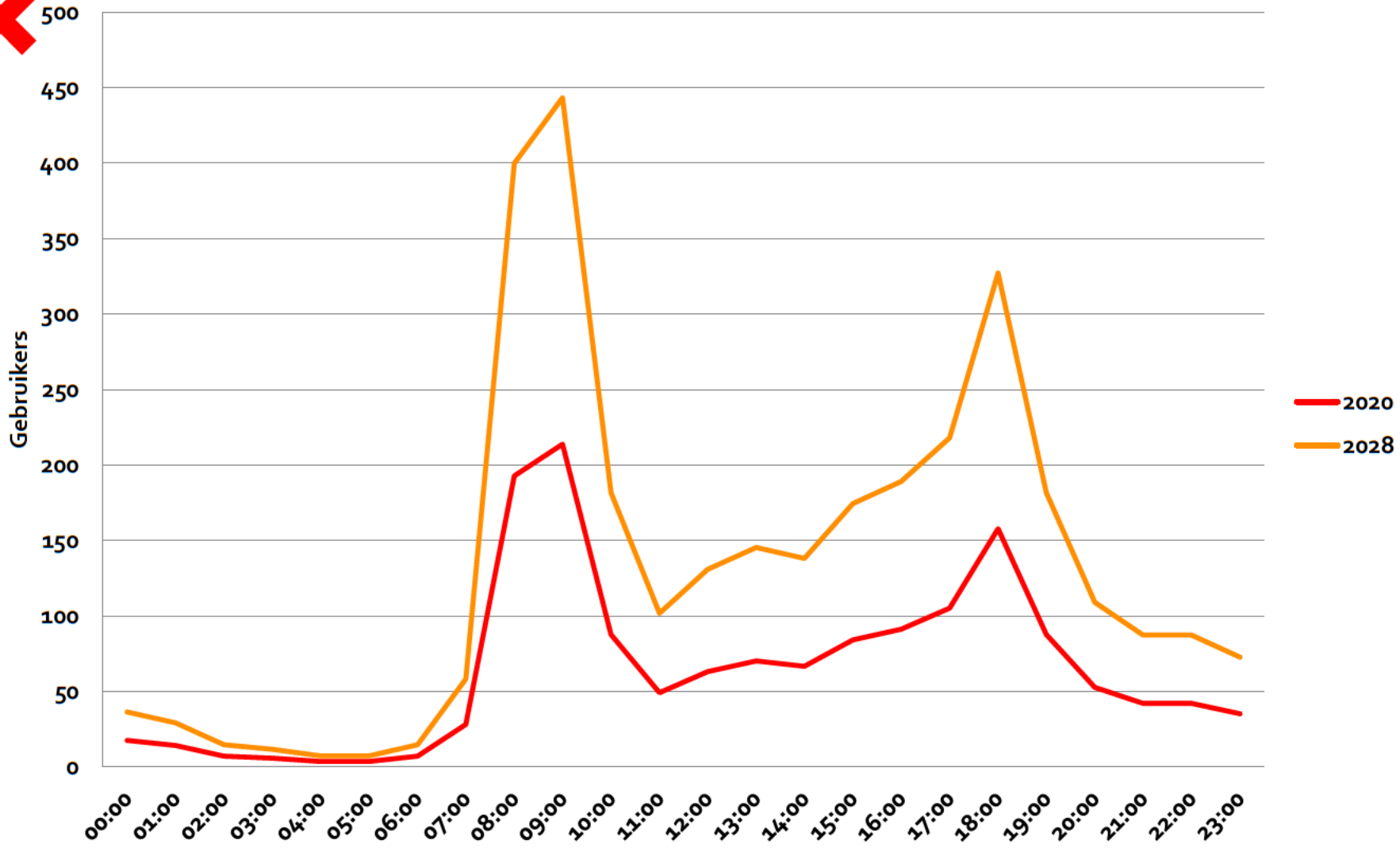
Te verwachten gebruikers per etmaal



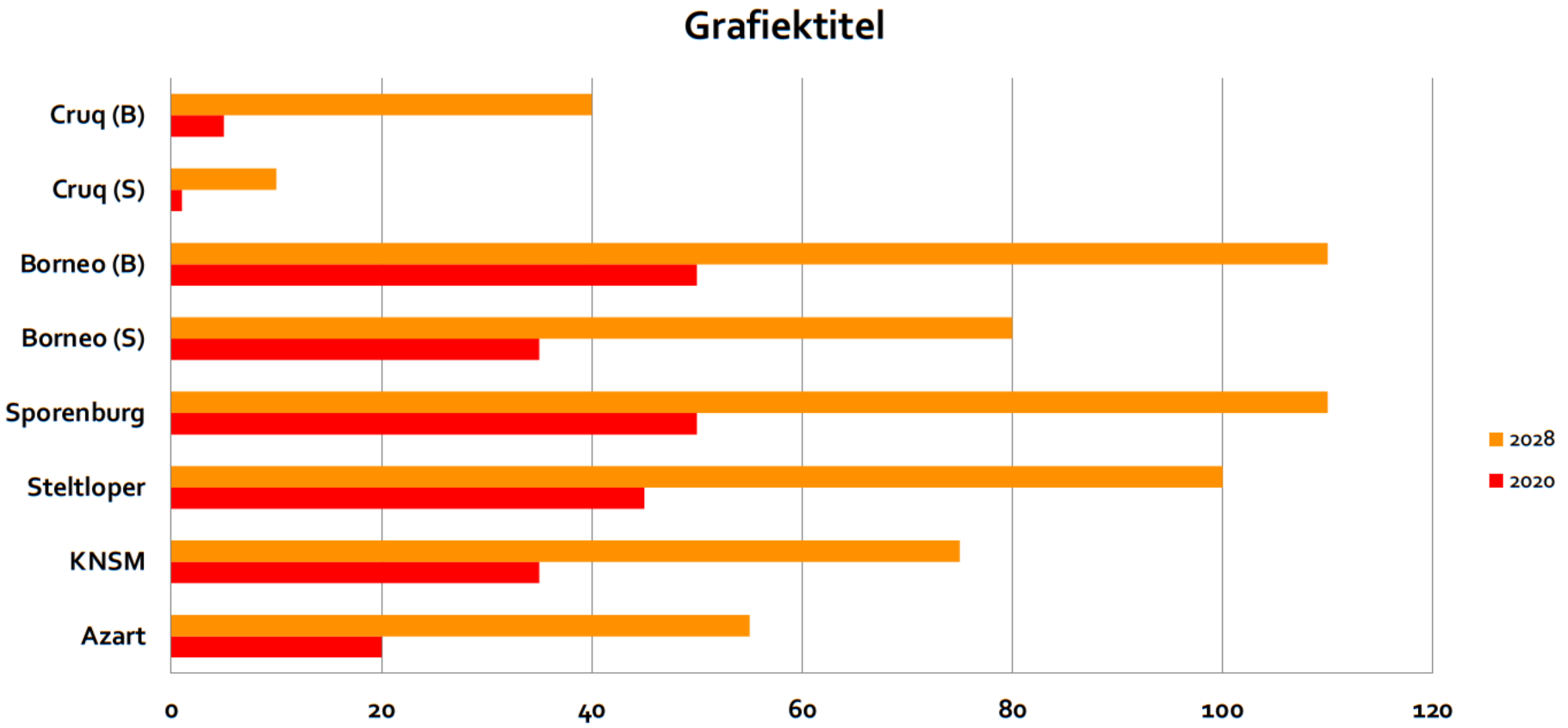
Ontwikkeling KNSM 2020-2028



Gebruikers KNSM pont (per uur)



Spitsprognoses 2020 en 2028 per aanlanding

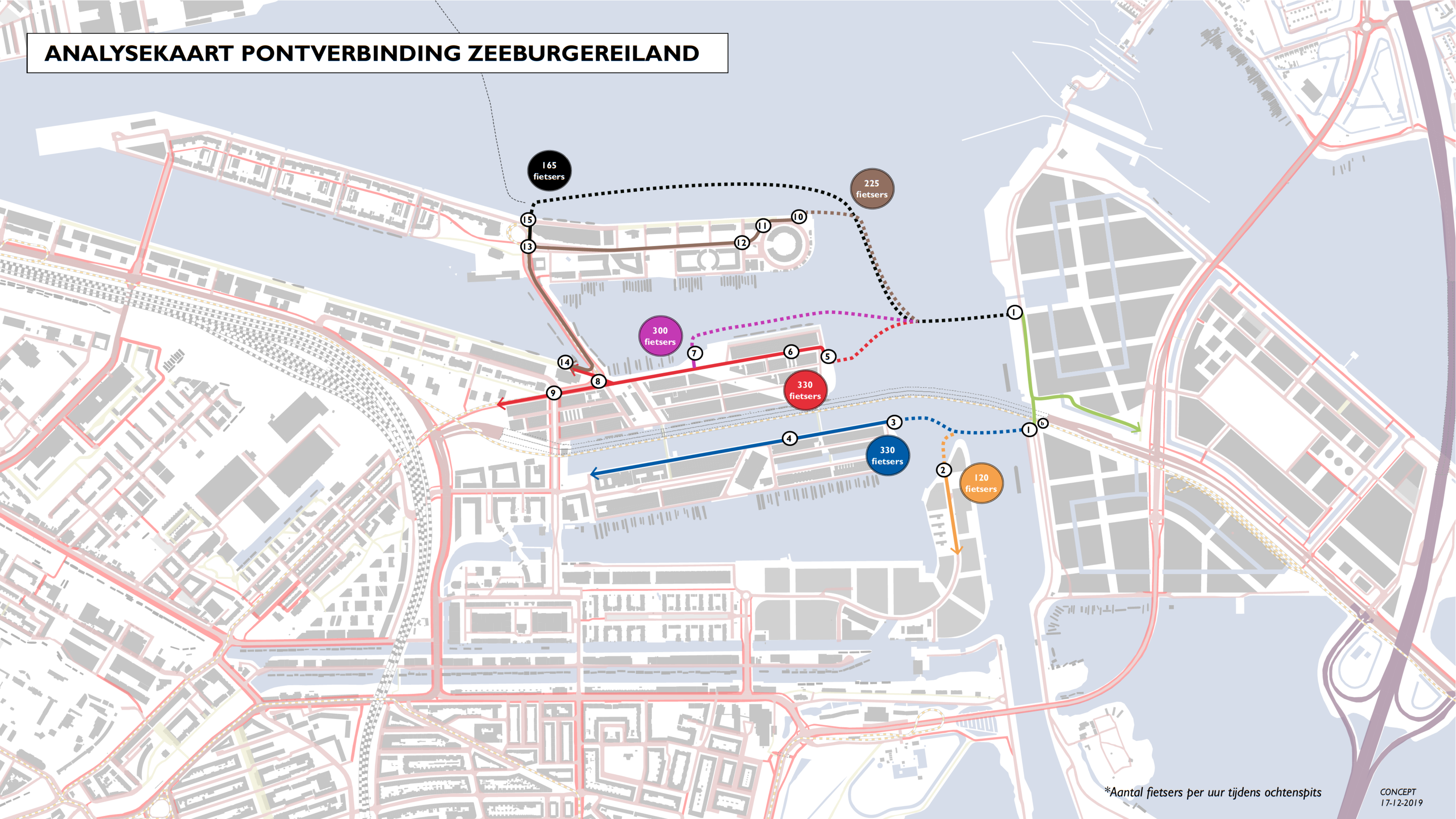


	Azart	KNSM	Steltloper	Sporenburg	Borneo (S)	Borneo (B)	Cruq (S)	Cruq (B)
2028	55	75	100	110	80	110	10	40
2020	20	35	45	50	35	50	1	5

Bijlage 2 Ruimtelijke Analyse



ANALYSEKAART PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND



*Aantal fietsers per uur tijdens ochtenspits

CONCEPT
17-12-2019



Zuider IJdijk en Sluisbuurtplein zoekgebied aanlanding

Gebruik:
In de reeds in ontwikkeling zijnde Sluisbuurt wordt in de komende 10 jaar een hoogstedelijk woonmilieu gecreëerd. Door een combinatie van wonen en werken, recreatie en voorzieningen vormt de nieuwe Sluisbuurt een metropolitane plek binnen Amsterdam.

Onderdeel van deze ontwikkelingen is de centrale rol voor de fietser. Doordat de Sluisbuurt als 'autoluwe' buurt wordt ontwikkeld wordt de fiets de meest vooraanstaande vorm van mobiliteit.
Om te kunnen voorzien in de vraag naar vervoer van- en naar het Zeeburgereiland is aan het toekomstige Sluisbuurtplein een toekomstige aanlandlocatie voor een tijdelijke pontverbinding gezocht.

Het Sluisbuurtplein wordt gekenmerkt door het open water en zicht over het IJ en Amsterdam Noord. Daarnaast zal een concentratie aan stedelijke voorzieningen zoals hogeschool Inholland aan dit plein te vinden zijn.

Vorm:
Langs de kade van Sluisbuurt ligt een bestaande primaire waterkering. Deze kering wordt door de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland afgewaardeerd naar secundaire waterkering. Daarnaast is de dijk een ondeel van de Ecologische verbindingszone. Onderdeel van deze zone zijn de slangenkuilen, die in de berm van de dijk zichtbaar zijn.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
In de reeds in ontwikkeling zijnde Sluis- en baaibuurt wordt in de komende 10 jaar een hoogstedelijk woonmilieu gecreëerd. Door een combinatie van wonen en werken, recreatie en voorzieningen vormt het Zeeburgereiland een metropolitane plek binnen Amsterdam.

Onderdeel van deze ontwikkelingen is de centrale rol voor de fietser. Om te kunnen voorzien in de vraag naar vervoer van- en naar het Zeeburgereiland is nabij de Piet Heintunnel een toekomstige aanlandlocatie voor een tijdelijke pontverbinding gezocht.

Bij de bestaande Piet Heintunnel wordt in de komende jaren een OAT (Ondergronds Afval Transsportsysteem) terminal ontwikkeld. Daarnaast vindt er op de Baaibuurt grootschalige gebiedsontwikkeling plaats.

Vorm:
Langs de kade van Sluisbuurt ligt een bestaande primaire waterkering. Deze kering wordt door de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland afgewaardeerd naar secundaire waterkering. Daarnaast is de dijk een ondeel van de Ecologische verbindingszone. Onderdeel van deze zone zijn de slangenkuilen, die in de berm van de dijk zichtbaar zijn.

Ter hoogte van de aanlandplaats liggen twee bunkerschepen, waarbinnen de pontaanlanding niet gerealiseerd kan worden.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
Cruquius wordt momenteel herontwikkeld van industrie- naar woongebied. Kenmerkend aan deze ontwikkeling is de vrije rol van de ontwikkelaars en initiatiefnemers. Met de ontwikkeling van Cruquius wordt ingezet op behoud van van karakteristieke bebouwing en nieuwe toevoegingen, waardoor een ruige en ongedwongen sfeer blijft bestaan.

Als onderdeel van de ontwikkeling wordt tevens ingezet op autoluw maken van de omgeving. Hierdoor wordt de bestaande Cruquiusweg, de ruggegraat van het schiereiland, afgewaardeerd van 50 km/u naar 30 km/u. Hierdoor zal er in de toekomst minder verkeer gaan rijden en het verkeer wat er komt te rijden zal minder snel rijden.

Vorm:
Op de kop van het schiereiland komt een ‘uitwaaipunt’ die uitzicht biedt op het water en de omgeving.

Daarnaast komt op de punt van Cruquius achter de oude monumentale directievilla een 60 meter hoog landmark waarin luxe woningen tezamen met bedrijvigheid komen.

CONCEPT
09-12-2019



Borneo zoekgebied aanlanding

bron: google maps

Gebruik:
Het schiereiland Borneo kenmerkt zicht door de dichte bebouwing zonder openbare ruimte. Daarnaast is er op het schiereiland weinig ruimte voor openbaar groen en recreatieplaatsen. Tijdens de herontwikkeling van Borneo in de jaren '90 is gekozen voor het uitgangspunt 'groen is blauw '. Dit houdt in dat er met een hoge dichtheid gebouwd kon worden, omdat er veel open water aanwezig is.

Vorm:
Borneo bestaat uit twee straten met éénrichtingsverkeer. De Stuurmankade (rechterstraat) vormt de aanvoerroute richting de bebouwing, terwijl verkeer op de Scheepstimmermansstraat (linkerstraat) richting het centrum gaat.

Op de kop van het schiereiland is het P. Dijkstraplein aanwezig waar kan worden gerecreëerd en uitzicht heeft over het IJ en het Zeeburgereiland. Daarnaast maakt een steiger het mogelijk voor recreatievaart om aan dit plein af te meren. Deze steiger wordt tevensrecreatief gebruikt door bewoners van Borneo.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
De Stuurmankade is een vrij smalle straat met eenrichtingsverkeer in oostelijke richting. Langs de waterkant wordt parallel aan de rijbaan tussen bomen geparkeerd. Aan de woningzijde is een breed trottoir aanwezig. Dit wordt door bewoners veel gebruikt als 'shared space'. Ter hoogte van het R.J.H. Fortuynplein is een breder straatprofiel: hier is daarbij ook een bushalte aanwezig.
Bij een aantal woningen zijn inpandige parkeergarages aanwezig. Hier wordt het trottoir gebruikt als inrit.

Direct tegen de kade aan liggen de Pythonbrug en de Lage Brug. De ruimte bij beide bruggen is voor voetgangers en fietsers beperkt. Niet alleen is de rijweg dichtbij, ook komen fietsers vanuit de kwartiermeesterstraat soms hard de Stuurmankade over gestoken om de Lage Brug over te gaan.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
Ter plaatse van de aanlandplek in het verlengde van de J.F. Hengelstraat ligt een hoofdtransportleiding van Waternet. Hier moet minimaal 3 meter uit gebleven worden met de constructie van de brug.

Daarnaast vormt deze steiger een plaats waar in de zomermaanden door veel mensen wordt gezwommen.

Vorm:
Op de kop van het schiereiland Sporenburg ligt het P.E. Tegelbergplein. Dit plein is een recreatiezone op dit dichtbevolkt schiereiland. Evenals Borneo is Sporenburg in de 20e eeuw ontwikkeld met het uitgangspunt 'groen is blauw'. Hierdoor is weinig openbaar groen aanwezig, maar wel veel water.

Het verdiepte plein is daarin een uitzondering. Deze is ten opzichte van het maaiveld in Sporenburg verdiept aangelegd en is voorzien van enkele bomen. Daarnaast is op dit plein een korte aanmeersteiger aanwezig.

Deze steiger wordt in de zomermaanden gebruikt door de IJ-Buurtveer. Deze veerpont maakt op vaardagen twee rondes vanaf het Centraal Station naar Durgerdam. Tijdens deze rondes vaart de pont langs het KNSM-Eiland, Sporenburg, Nieuwendammerdijk en het Wilhelminadok.

CONCEPT
09-12-2019



J.F. van Hengelstraat

Gebruik:
Bewoners geven aan dat dit een straat is waar veel kinderen spelen. Het is de vraag of met de stromen fietsers dit nog een prettige straat is voor kinderen om te spelen. Ook geven bewoners aan dat gezien de bouwkundige structuur van de woningen (kont tegen kont, daardoor geen tuinen) de straat fungeert als plek om te verblijven. Dit zorgt momenteel voor een prettig verblijfsklimaat. Door een toenemende fietsstroom wordt de straat een doorgangsgebied in plaats van een rustige plek.

Tot slot vormt geluidsoverlast, met name door de architectonische vorm van een aantal woningen (klankkast) een aandachtspunt.

Vorm:
De straat heeft een profiel van ca. 19m. Aan de zuidkant van de weg ligt een margestrook in het trottoir. Aan de zuidkant bevinden zich langs de weg langsparkeren en ondergrondse containers. Langs de weg bevindt zich een laanstructuur van bomen.

Aan de noordzijde zijn inpandige parkeervoorzieningen, met opstelstroken op het trottoir. De ruimte tussen rijbaan en gevel is relatief groot (4,5 meter). In- en uitrijbewegingen zorgen mogelijk voor hinder.

Bewoners merken op dat het stratenprofiel erg smal is. Bewoners geven tevens aan dat een fietsverbinding en de locatie van de inpandige garages onhandig is.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Steltloper

Gebruik:
In het verlengde van het Keesje Brijdeplantsoen is recent een woontoren ontwikkeld. Deze woontoren luistert naar de naam "De Steltloper" en biedt onderdak aan 126 huishoudens. Onderdeel van de ontwikkeling van deze woontoren zijn een ondergrondse parkeergarage en extra kwaliteit aan de openbare ruimte.

In deze openbare ruimte worden ligweides, een recreatiesteiger en een sportveld ontwikkeld. Doordat het bestaande maaiveld voor de ontwikkeling veelal werd gebruikt door bewoners van Sporenburg die het gebruikte als uitlaat- en sportveld. Maken deze twee voorzieningen ook onderdeel uit van de nieuwe ontwikkeling.

Daarnaast geven bewoners en basisschool de Achthoek aan dat stromen kinderen (twee klassen per uur) van en naar de gymzaal (op de hoek van de Ertskade en de J.F. Hengelstraat) tot hachelijke situaties kan gaan leiden als er door de straat een grote stroom fietsers gaat. Tevens is er aan de noordzijde een parkeergarage voor 'De Steltloper'.

Vorm:
De straat, waaraan de Steltloper ontwikkeld is, heeft een profiel van 19m breed met aan weerszijden langsparkeren. Ter plaatse van de woontoren kruist de van Hengelstraat een groene zone met speelplekken. Verkeer wat voornamelijk gebruik maakt van de Ertskade is bestemmingsverkeer.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
Door nieuwe pontaanlandingen zal de verkeersdruk op deze kruising flink toenemen. De fietsers die vanaf Sporenburg naar het Centrum of Centraal Station willen gaan zullen allereerst een gecombineerde rij- en trambaan moeten oversteken.
Hierna kunnen zij krap halteren alvorens de trambaan in tegenovergestelde richting te passeren, waarna de tijbaan overgestoken kan worden. Wanneer fietsers en voetgangers deze oversteek hebben gemaakt zal er naar verwachting een splitsing zijn in verkeer, omdat een deel richting het centrum gaat en een deel richting het Centraal Station.

Vorm:
Dit kruispunt is onoverzichtelijk. Een uitgang voor autoverkeer vanaf Sporenburg, daarnaast een oversteek van tram-/busbaan voor fietsers. In de spits is dit een druk kruispunt.

Daarnaast is deze kruising is een van de meest intensieve kruispunten uit deze analyse. Bussen en trams komen hard aan vanaf de Verbindingsdam. Fietsers steken over en staan op auto's te wachten in het midden van de tram/busbaan.

CONCEPT
09-12-2019



Gebruik:
Fietsers die vanaf Zeeburg naar het centrum willen gaan moeten wachten tot het groene licht, waarna zij rechtdoor twee rijbanen moeten oversteken alvorens op het volgende fietspad aan te komen. Eenmaal op dit fietspad aangekomen moeten zij een dubbele trambaan oversteken. De fietspaden, waar fietsers daarnaast gebruik van moeten maken voldoen niet aan de eisen van zowel comfort als doorstroom.

Vorm:
Op de bestaande kruising J.F. van Hengelstraat met de C. van Eesterenlaan is in de bestaande situatie beperkt ruimte aanwezig. Op dit, door verkeerslichten geregelde, kruispunt komen zowel fietsers als motorvoertuigen en openbaar vervoer bij elkaar. Ook fungeert deze kruising als ontsluiting voor zowel het KNSM-Eiland als Sporenburg.

Nabij de kruising ligt het winkelcentrum Brazilië. De Albert Heijn is onderdeel van dit winkelcentrum. Om de supermarkt te betreden is een ondergrondse parkeergarage aanwezig, die invloed heeft op de vervoersbewegingen van deze kruising.

De tram- en bushalte van lijn 7 (halte: C. van Eesterenlaan) liggen ook in de invloedssfeer van de kruising. Door de huidige ligging halteert het OV alvorens de kruising te betreden.

CONCEPT
09-12-2019



KNSM-eiland zoekgebied aanlanding

bron: google maps

Gebruik:
Op de kop van het KNSM-eiland is een plein gelegen die een recreatieve waarde heeft. Fietsers en voetgangers die bezig zijn met een wandeling danwel fietstocht maken gebruik van dit plein om over de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal en het IJ met de Oranjesluizen te kijken.

Vorm:
Op de kop van het KNSM-Eiland ligt een woongebied (gesloten bouwblok met uitzicht over water) pal naast het zoekgebed van de aanlanding. Om het bouwblok heen ligt een rondweg met langsparkeren aan de zijde van het bouwblok.

Aan de waterkant, ten noorden van het bouwblok, ligt een plein met een aantal bomen. Dit plein met daaraansluitend de Surinamekade wordt voornamelijk gebruikt als wandel-, jog- en hondenuitlaatgebied. Door het comfort van de betonplatenverharding is de kade, bij een aantal kleine aanpassingen, daarom tevens geschikt als fietsroute.

Rondom het plein op de kop van het KSNM-Eiland is een opgehoogde rand aanwezig. Daarnaast staan er diverse bebordingen voor de scheepvaart en is er een Rijkswaterstaat radarmast aanwezig.

CONCEPT
09-12-2019



Surinamekade - Venetiëstraat

Gebruik:
Op de kruising met de Venetiëstraat kruist de voetgangerszone een keerlus voor busverkeer met een eindhalte voor bus 65, die tussen Amsterdam station Zuid en de KNSM-Laan in rijdt.

Vorm:
De openbare ruimte tussen wooncomplexen is nu ingericht voor voetgangers; er is een te overbruggen hoogteverschil van ca 1,5 m. en er staan grote bomen langs de Surinamekade. De Surinamekade is bestaat uit een betonplaten verharding met stalen hoeklijnen.

Langs de Surinamekade is momenteel geen fysieke afscheiding langs het water aanwezig. Mocht een fietsroute langs deze kade gaan dan is het wenselijk hier een afscheiding in aan te brengen.

CONCEPT
09-12-2019

12



KNSM-laan - Surinamekade

Gebruik:
De KNSM-laan eindigt als het ware in het ronde bouwblok. De route voor de fietsverbindingen richting Zeeburg moet duidelijker aanwezig zijn. Aan het einde van deze straat is een keerlus aanwezig voor de bus die gebruik maakt van de KNSM-laan.

Bewoners vinden de KNSM laan te smal, maar er lijkt ruimte door de middenberm of parkeerstroken aan te passen.

Vorm:
De KNSM-laan bestaat uit een tweerichtingen weg (30km/uur) met langsparkeerplaatsen aan weerszijden en een middenberm van hardsteen. Fietsers maken in combinatie met autoverkeer gebruik van de rijbaan. Ten noorden van de KNSM-Laan ligt parallel een groenstrook met diverse bomen en een wandelzone.

Er is een mogelijkheid om een tweede doorsteek te maken tussen de KNSM-laan en de Surinamekade. Dit helpt fietser om een gemiste afslag makkelijker in te halen. Hiervoor moet wel een hoogteverschil van ca 1,5 m worden overbrugd en dient de Surinamekade plaatselijk te worden aangepast.

CONCEPT
09-12-2019

13



KNSM Laan - Azartplein

Gebruik:
Op de kruising met het Azartplein komen fiets- en autoverkeer en openbaar vervoer bij elkaar. Op het Azartplein is een keerlus aanwezig voor tramverkeer.

Bewoners geven aan dat het verlengde van dit kruispunt (de Sumatrakade) gebruikt wordt door fietsers om naar het CS te komen.

Vorm:
Daarnaast vormt de fontein een splitsing in de richtingen van de KNSM-Laan. Hierdoor is het voor fietsverkeer overzichtelijk om de KNSM-Laan vanaf de Verbindingsdam te kruisen.

Bij een oversteek vanaf de KNSM-Laan naar de Verbindingsdam moeten fietsers allereerst een rijbaan oversteken. Waarna deze een dubbele trambaan en weer een rijbaan moeten oversteken. Op deze oversteek is geen ruimte voor fietsers om tussendoor te halteren.

Een alternatieve route richting het centrum is rechtdoor via de Borgotuinen.

14



Veemkade

Gebruik:
De Veemkade is een aantrekkelijke kade om langs te fietsen. Hij heeft vanuit beleving en solitaire ligging de voorkeur om een fietsroute aan te realiseren boven de Oostelijke Handelskade/Piet Heinkade. De Veemkade gaat helemaal tot aan het Muziektheater. Daarnaast is aan deze kade het winkelcentrum Brazilië gelegen met diverse detailhandel

Vorm:
De Veemkade heeft een ruim profiel en bestaat uit betonplaten met stalen hoeklijnen. Daarnaast wordt de Veemkade nu gebruikt als wandelboulevard, waar fietsers en voetgangers gemengd gebruik van kunnen maken.

De stalen randen van de betonplaten dienen te worden aangepast voor een fietsroute (slipgevaar).

Aandachtspunt:
- Bewoners geven aan dat ze de Oostelijke Handelskade graag afgewaardeerd zien worden naar een eenrichtingsweg en dubbele fietspaden. De Oostelijke Handelskade heeft echter al een fietspad aan beide kanten en de Veemkade biedt voldoende ruimte voor de fietser.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Azartplein

Gebruik:
De Oostveer tussen Amsterdam Noord en het KNSM-Eiland land aan op het Azartplein. Ter plaatse van deze aanlanding is een drijvend ponton aangelegd, die door middel van een hellingbaan bereikbaar is. Aan dit drijvende ponton zijn twee fuiken, ten behoeve van het afmeren van ponten, aanwezig.

Wanneer fietsers van de bestaande veerbootterminal af komen moeten zij twee rijbanen en een dubbele keerlus van de tram oversteken.

Vorm:
Om het centrum te bereiken maken fietsers voornamelijk gebruik van de Verbindingsdam in tegenstelling tot de Sumatrakade. Dit heeft te maken met onder andere comfort. Op de Sumatrakade is een krap profiel aanwezig met aan weerzijde hoge trottoirbanden. Daarnaast rijdt er ook een bus op deze al krappe straat, waardoor fietsers zich voelen opgesloten. De Verbindingsdam daarintegen heeft vrijliggende fietspaden waardoor deze veel comfortabeler aanvoelt.

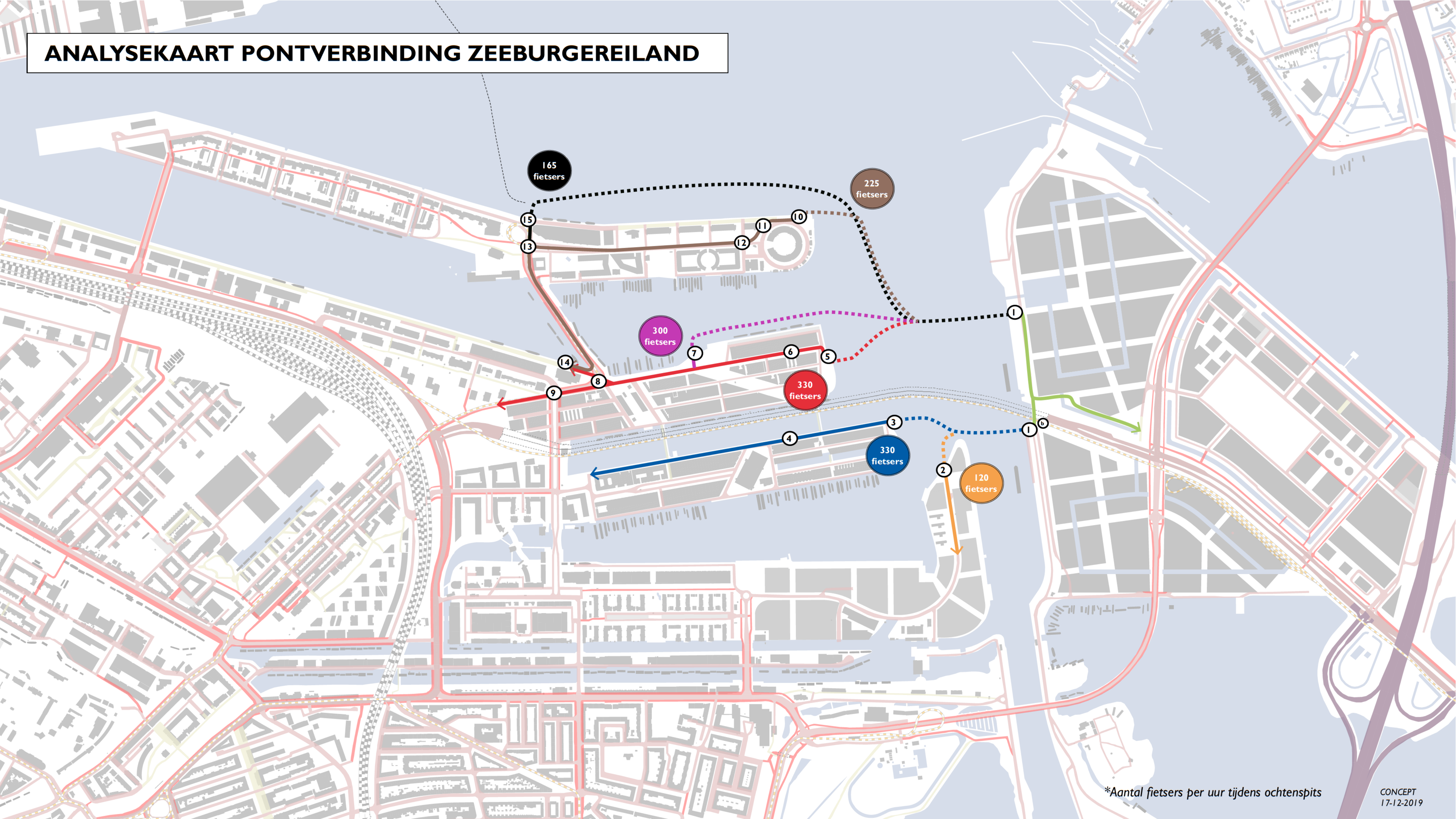
Een mogelijke alternatieve fietsroute gaat over het fietspad de Borgortuin. Deze fietsroute kruist echter wel een aantal straten tussen de wongingen door. Deze kruisingen zijn onoverzichtelijk en onvoorspelbaar.

CONCEPT
09-12-2019

Bijlage 3 Ruimtelijke Inpassings-studie

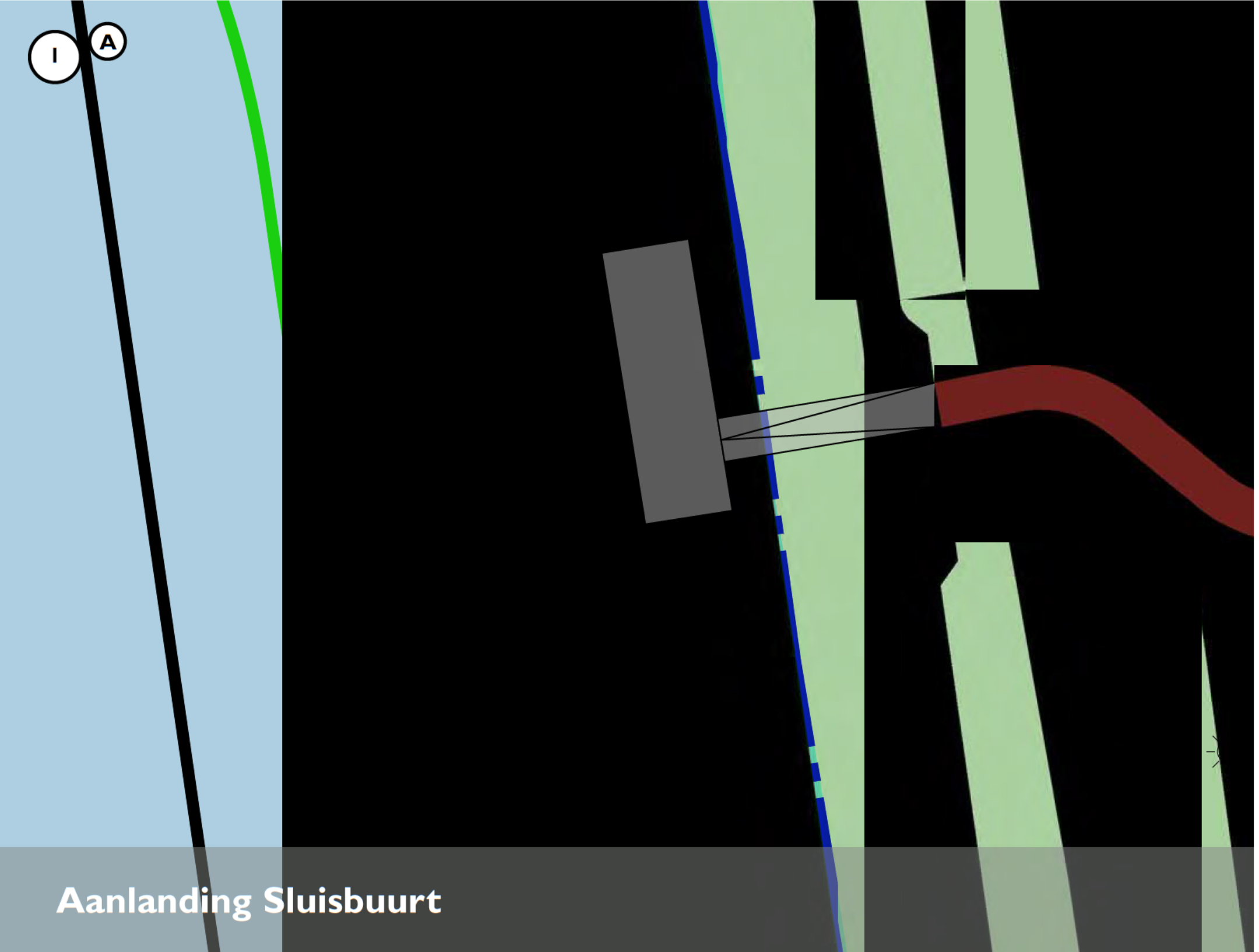


ANALYSEKAART PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND



*Aantal fietsers per uur tijdens ochtenspits

CONCEPT
17-12-2019



Aanlanding Sluisbuurt

Aanlanding Sluisbuurt

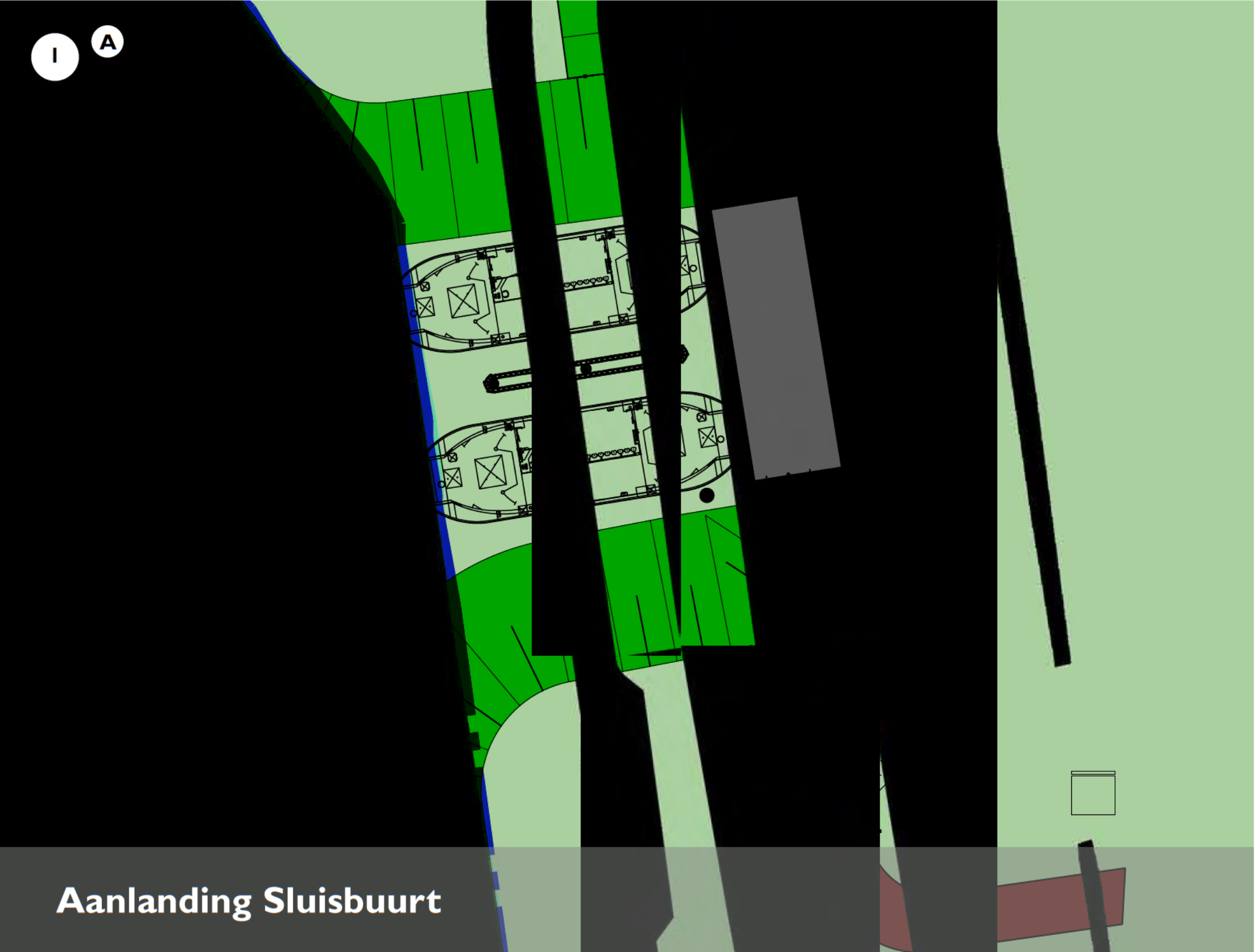
De aanlanding is in het water, aan de voet van de Zuider IJdijk. Tussen het ponton en bestaande dijk is een nieuwe verbinding nodig.
De aanlanding bestaat uit een drijvend ponton van 22 bij 8 meter, waar plaats is voor het aanmeren van twee *IJveer 50* ponten. Om van de pont naar de weg te komen en vice versa, wordt een hellingbaan van draglineschotten toegepast. Deze is voorzien van antislip om onveilige situaties te voorkomen.

De pont wordt gezamenlijk door fietsers en voetgangers gebruikt. We stellen daarom voor om de nieuwe verbinding tussen ponton en bestaande weg met industrieplaten uit te voeren, eventueel met belijning tussen langzaam en snelverkeer.

Omgeving
- Aanlanding ligt binnen beheer- en eigendomsgrenzen van Rijkswaterstaat.
- De Zuider IJdijk is in beheer bij Waternet
- De Zuider IJdijk wordt afgewaardeerd naar een secundaire waterkering;
- Langs de oevers van de Zuider IJdijk is een route van Nationaal Natuur Netwerk. Er liggen slangenkuilen in het talud van de dijk.

Aandachtspunt:
- De Sluisbuurt is in ontwikkeling: er ligt een Stedenbouwkundig Plan, maar er is nog geen een definitieve inrichting.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Sluisbuurt

Aanlanding Sluisbuurt 2

Als een aanlanding in het water niet mogelijk blijkt (vaarweg) dan is het alternatief om een aanlanding te maken in de Zuider IJdijk. er komt een grond- en waterkerende damwand. Daarbinnen ligt een drijvend ponton, waar plaats is voor het aanmeren van twee *IJveer 50* ponten. Vanaf de pontaanlanding wordt een hellingbaan van industrieplaten gemaakt richting de bestaande weg. Onder water wordt een talud en bodembekleding (stortstenen) aangebracht.

De pont wordt gebruikt door fietsers en voetgangers. De aanlanding grenst direct aan de bestaande weg die nu ook geschikt is voor autoverkeer. Hier is nu geen scheiding in verkeersstromen. Advies is om een apart trottoir aan te leggen.

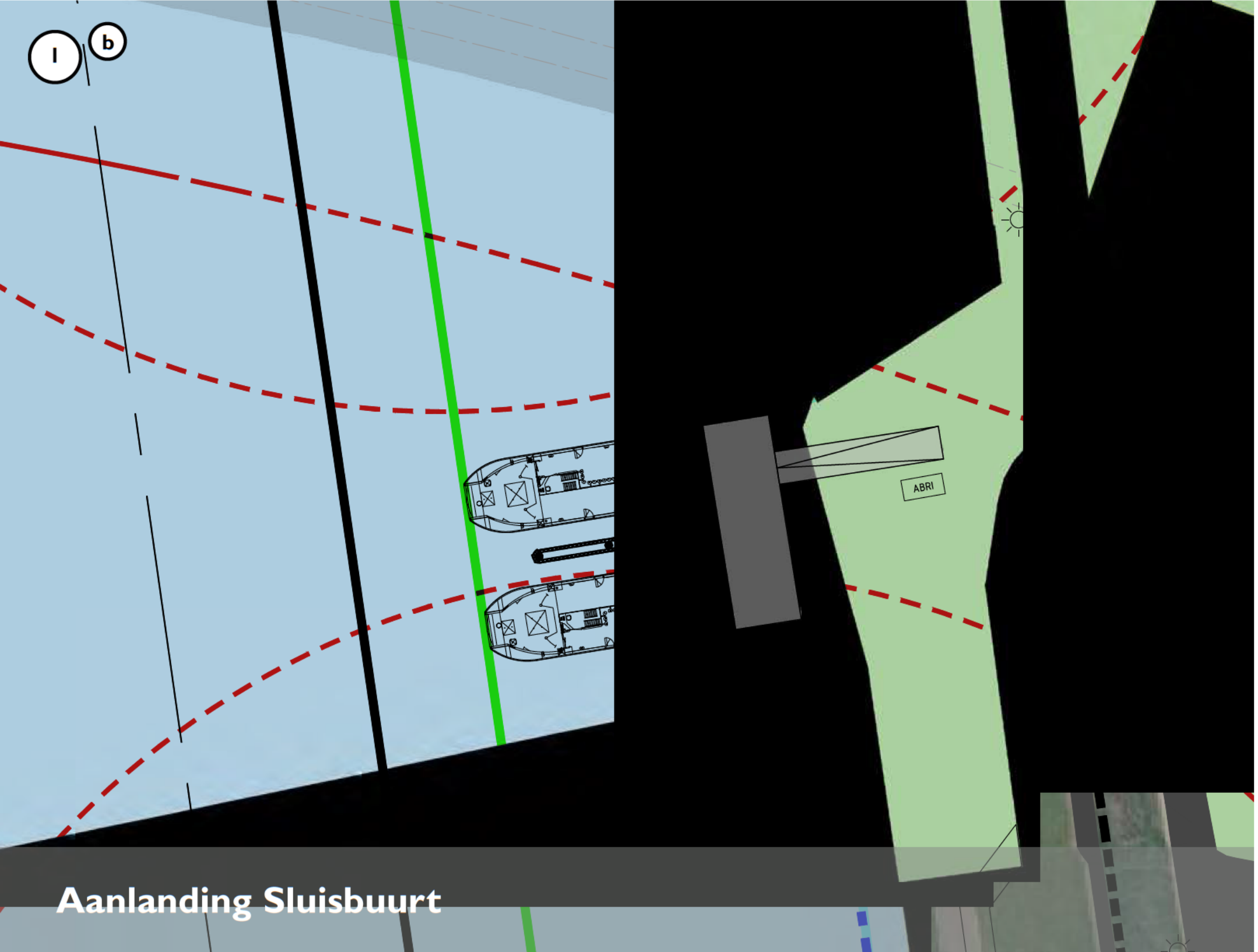
Omgeving

- Er moeten ca. 20 kabels en leidingen worden verplaatst.
- Slechts één smalle weg voor alle verkeersdeelnemers lijkt onvoldoende.
- De Zuider IJdijk wordt afgewaardeerd naar een secundaire dijk.
- Langs de oevers van de Zuider IJdijk is een route van Nationaal Natuur Netwerk. Er liggen slangenkuilen in het talud van de dijk. Hier moet rekening mee worden gehouden.

Aandachtspunt

- Er is overleg/consensus nodig met Waternet.
- Er ligt een Stedenbouwkundig Plan voor Sluisbuurt, maar er is nog geen definitieve inrichting.
- Er komt een plein of tunnelhuis op de locatie van de mogelijke aanlanding.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Sluisbuurt

Aanlanding Baaibuurt

De aanlanding is in het water, aan de voet van de Zuider IJdijk. Tussen het ponton en bestaande dijk is een nieuwe verbinding nodig.
De aanlanding bestaat uit een drijvend ponton van 22 bij 8 meter, waar plaats is voor het aanmeren van twee *IJveer 50* ponten. Om van de pont naar de weg te komen en vice versa, wordt een hellingbaan van draglineschotten toegepast. Deze is voorzien van antislip om onveilige situaties te voorkomen.

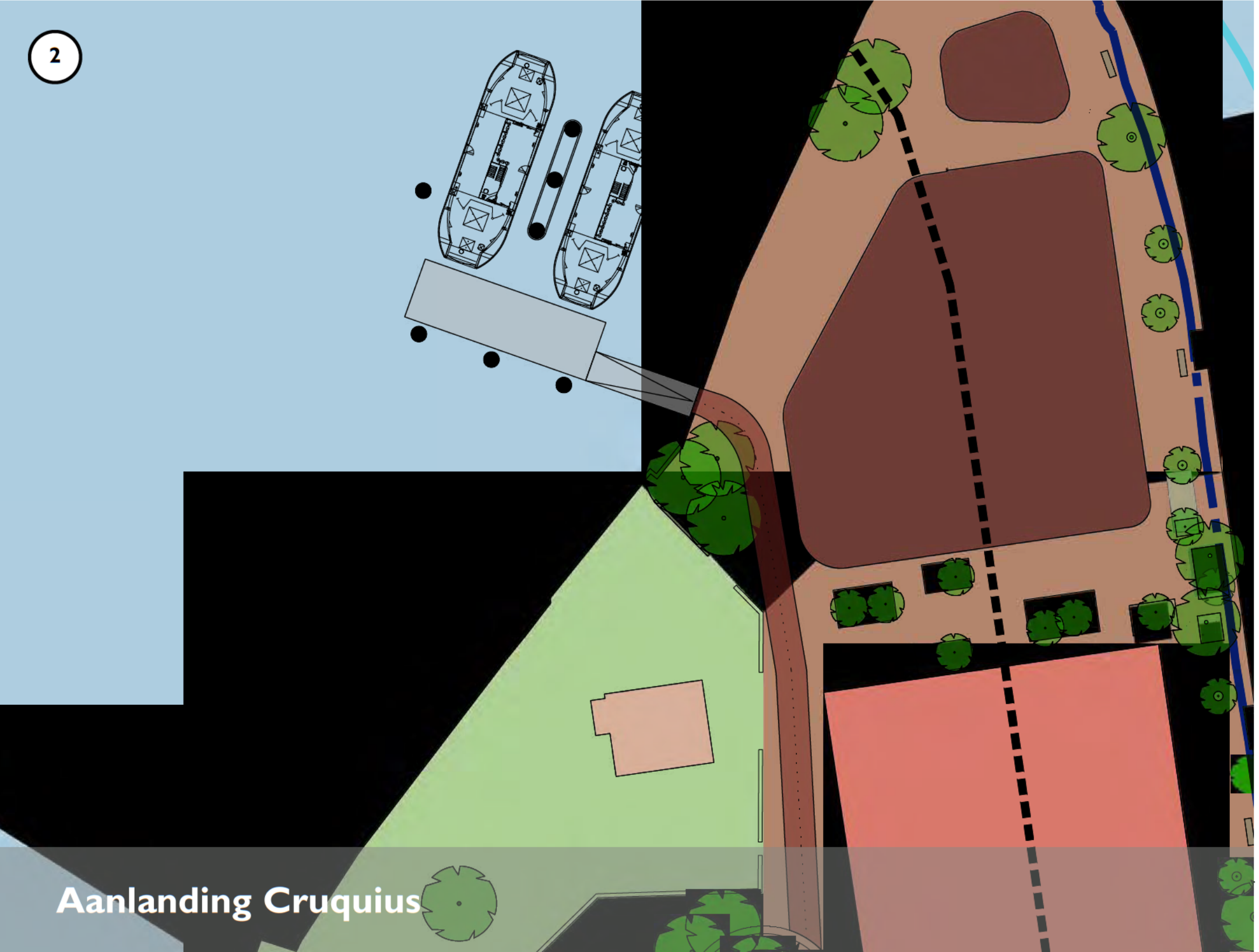
De pont wordt gebruikt door fietsers en voetgangers gezamenlijk. We stellen daarom voor om de nieuwe verbinding tussen ponton en bestaande weg met industrieplaten uit te voeren, eventueel met belijning tussen langzaam en snelverkeer.

Omgeving
- Aanlanding ligt binnen beheer- en eigendomsgrenzen van Rijkswaterstaat.
- De Zuider IJdijk is in beheer bij Waternet
- De Zuider IJdijk wordt afgewaardeerd naar een secundaire waterkering;
- Langs de oevers van de Zuider IJdijk is een route van Nationaal Natuur Netwerk. Er liggen slangenkuilen in het talud van de dijk.
- Aanlanding ligt tussen de contouren van twee bunkerschepen.
- Aanlanding kan vanwege constructieve veiligheid niet te dicht tegen de Piet Heintunnel worden gelegd.

Aandachtspunt:
- De Baaibuurten worden ontwikkeld, maar hier is nog geen stedenbouwkundig plan van aanwezig.

CONCEPT
09-12-2019

2



Aanlanding Cruquius

Aanlanding Cruquius

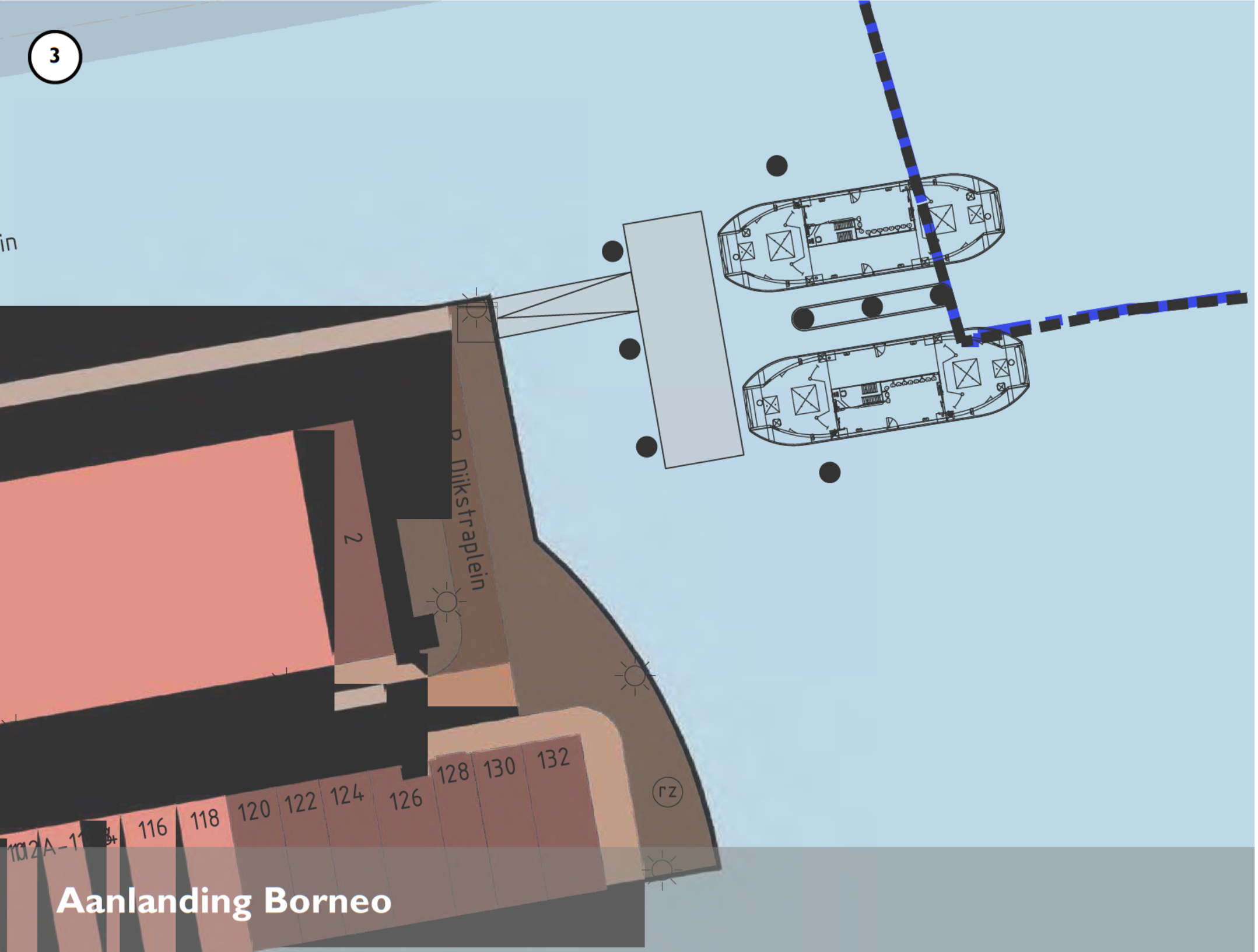
De aanlanding komt op de kop van het schiereiland en in het verlengde van de Cruquiusweg. Het ponton wordt zo gelegd dat de pontroute zo recht mogelijk blijft. De aanlanding bestaat uit een drijvend ponton van 22 bij 8 meter, waar plaats is voor het aanmeren van twee *IJveer 50* ponten. Er komt een opgang met verbindingsstuk richting de Cruquiusweg.

De pont wordt gebruikt door fietsers en voetgangers. De aanlanding grenst aan de Cruquiusweg die apart trottoirs heeft en ook geschikt is voor autoverkeer. Het is raadzaam om de nieuwe vebindingsweg goed aan te laten sluiten op trottoir en weg.

Op Cruquius vinden veel ontwikkelingen plaats. Het huidige bedrijventerrein transformeert naar een woongebied met veel voorzieningen. Naast woontoren Cruquius 3.1 C op de kop van het schiereiland, wordt een park aangelegd. Hier zijn ook plannen voor het aanleggen van een steiger voor kleine recreatievaartuigen. De pontaanlanding is in deze groene omgeving goed in te passen.

Aandachtspunt
Woningen met parkeren op eigen terrein moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is een breed trottoir nodig van minimaal 5 meter. Het trottoir heeft plaatselijk een dubbelfunctie als inrit.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Borneo

Aanlanding Borneo

De aanlanding komt op de kop van het schiereiland en in het verlengde van de Stuurmankade. De aanlanding bestaat uit een drijvend ponton van 22 bij 8 meter, waar plaats is voor het aanmeren van twee *IJveer 50* ponten.

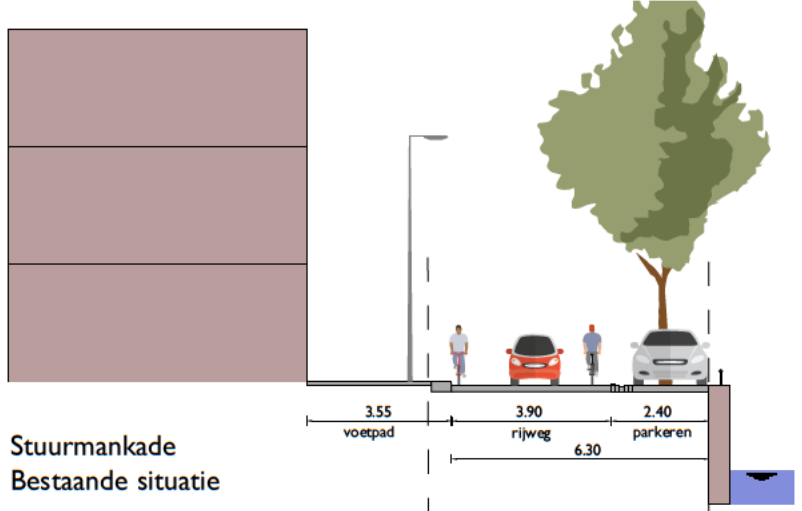
De pont is alleen voor fietsers en voetgangers te gebruiken. Door de nabije ligging van de bestaande weg is het raadzaam om extra maatregelen te treffen t.b.v. het met een auto oprijden van de pont.

Om de aanlanding te kunnen maken is het aanpassen van de bestaande steiger noodzakelijk. Om voor recreatievaart een mogelijkheid te bieden om te kunnen afmeren is herplaatsen van deze steiger gewenst.

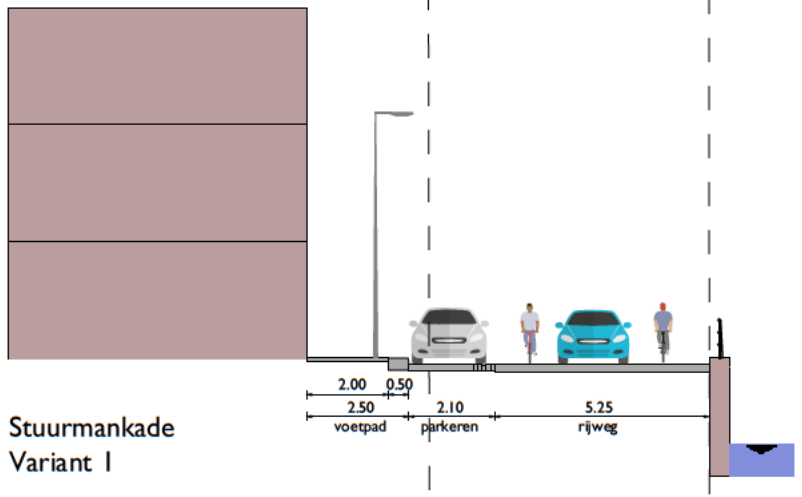
Aandachtspunt:

- De pont zelf ligt voor één van de twee aanmeerlocaties gedeeltelijk binnen de beheergrens van Rijkswaterstaat.
- Een aanlanding ten het noorden van het P. Dijkstraplein is niet mogelijk i.v.m. de ligging van de Piet Heintunnel t.o.v. de afmeer- en pontonpalen.

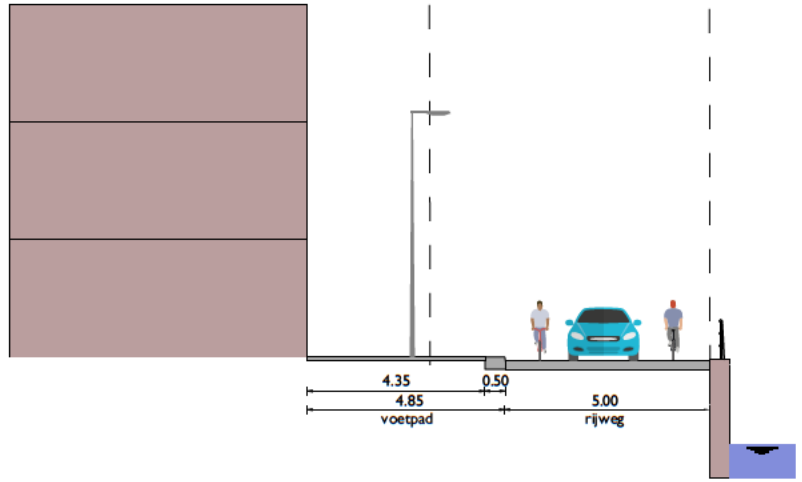
CONCEPT
09-12-2019



Stuurmankade
Bestaande situatie



Stuurmankade
Variant 1



Stuurmankade
Variant t.p.v. inpandig parkeren

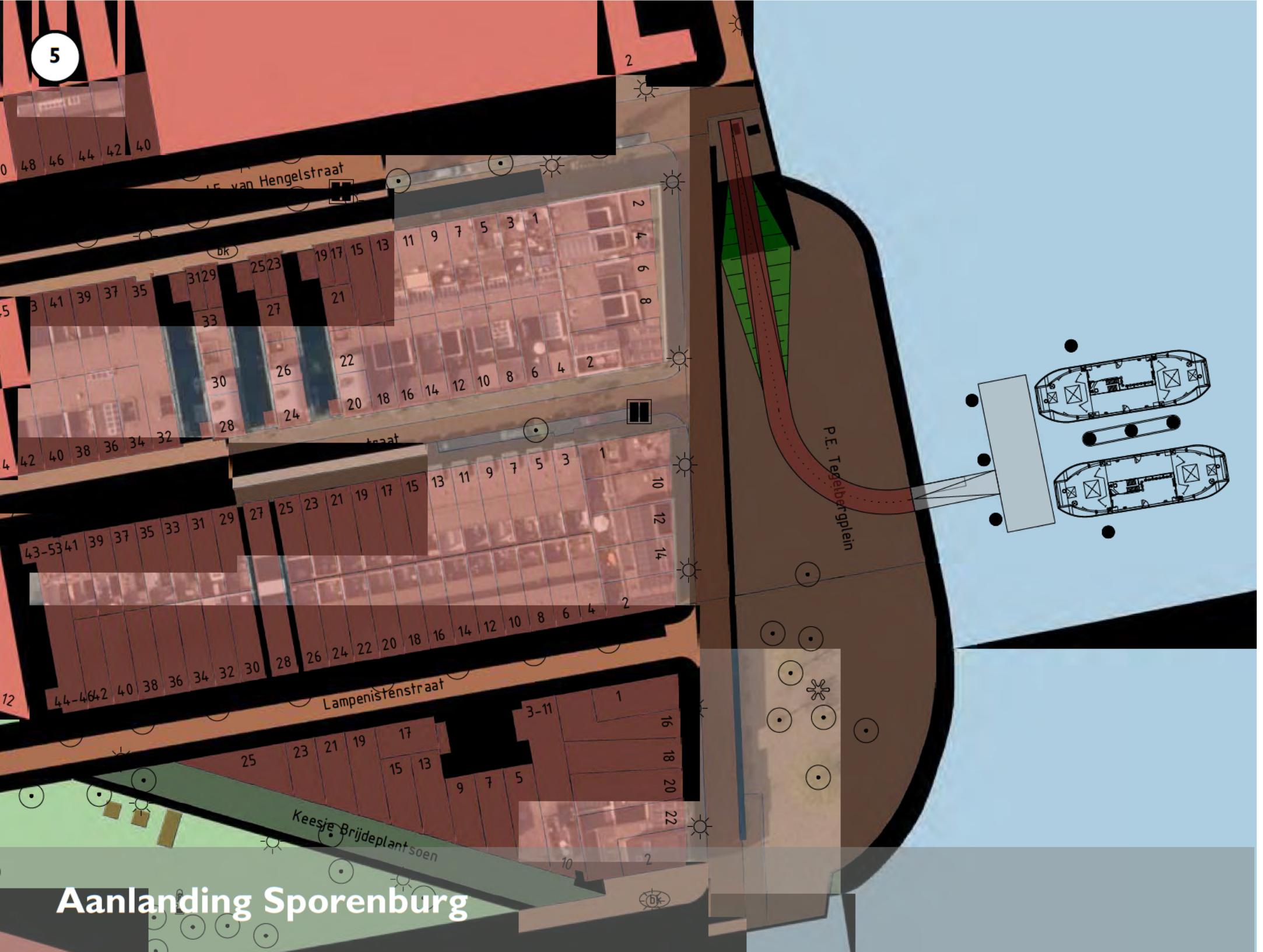
Stuurmankade

Vorm en functie
De Stuurmankade heeft een vrij smalle rijbaan met eenrichtingsverkeer. Het fietsverkeer neemt naar verhouding flink toe. Daarom wordt voorgesteld om het bestaande profiel te optimaliseren. Aandachtspunten hierbij zijn:

- inritfunctie op trottoir voor inpandig parkeren behouden;
- ruimte bij de aanlandingen van de Pythonbrug en Lage Brug behouden;
- (indien mogelijk) behoud van de bomen en parkeerplaatsen.

Door parkeervakken op het trottoir te maken in plaats van aan de waterkant, kan de weg worden verbreed. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Ter hoogte van de bruggen wordt het straatprofiel versmald om voldoende ruimte te behouden tussen brug en rijbaan. Ter hoogte van de inpandinge parkeergarages wordt het straatprofiel versmald en het trottoir breed gehouden (minimaal 5 meter).

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Sporenburg

Aanlanding Sporenburg

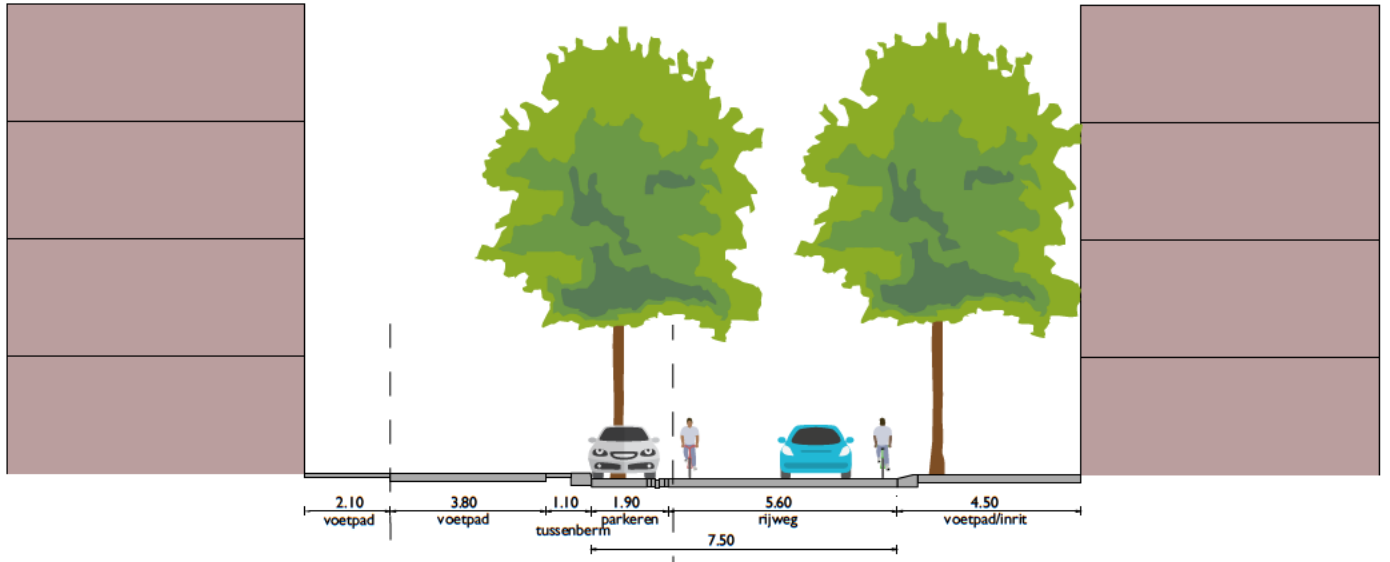
Met de komst van een pontaanlanding op de kop van Sporenburg, moet een fietsaansluiting worden gemaakt naar het Tegelbergplein. Hiervoor moet het hoogteverschil tussen de Hengelstraat en Tegelbergplein worden opgelost. De bestaande trap wordt gedeeltelijk ingericht als hellingbaan (industrieplaten).

De bestaande steiger wordt verwijderd, omdat deze niet voldoende capaciteit heeft om een volwaardige pontaanlanding te worden. Door de nieuwe pontaanlanding op de zelfde plaats terug te brengen blijft huidige aanzicht van het plein zo veel mogelijk ongewijzigd.

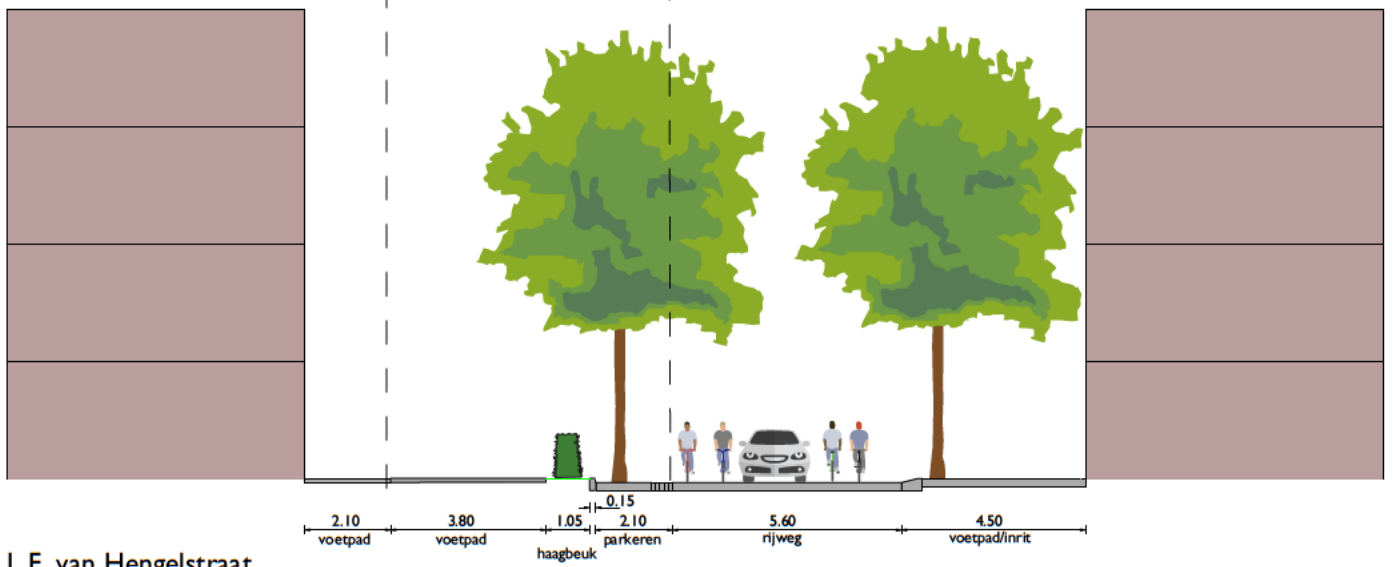
Aandachtspunten

- Waternet Rioolgemaal aan bovenzijde hellingbaan. Deze moet in verband met onderhoud goed bereikbaar blijven.
- Diverse gebundelde datakabels komen boven aan de zuidzijde van het P.E. Tegelbergplein.
- De bestaande afmeersteigerwordt verwijderd.
- Bomen op het P.E. Tegelbergplein wordt zoveel mogelijk gespaard.

CONCEPT
09-12-2019



J. F. van Hengelstraat
Bestaande situatie



J. F. van Hengelstraat
Variant 1

J.F. van Hengelstraat

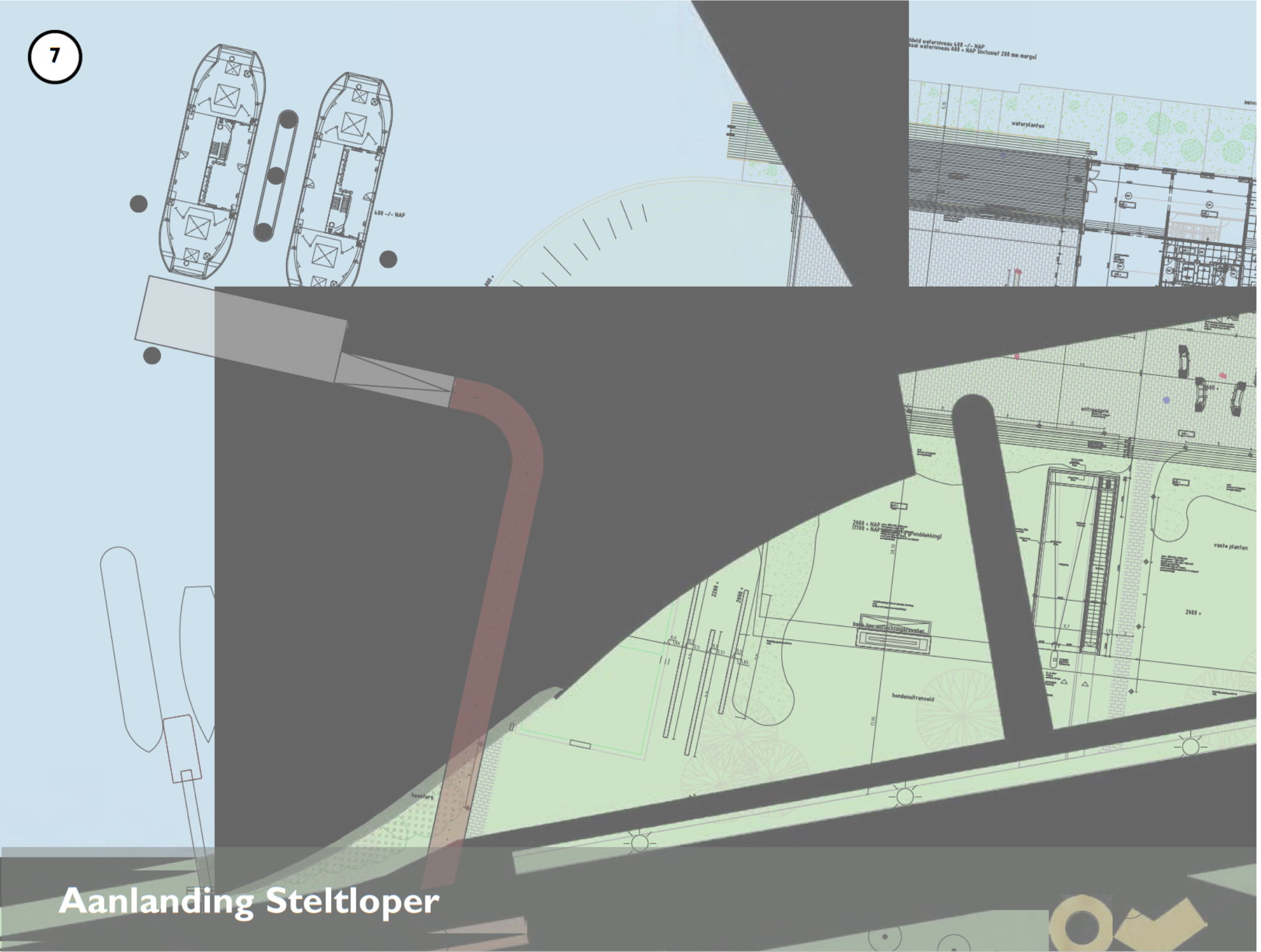
Het bestaande profiel van de straat biedt voldoende ruimte aan de fietsers, ookal nemen deze toe door de nieuwe pontverbinding.

Bewoners geven aan dat er door veel gebruik wordt gemaakt van het trottoir. Ze maken gebruik van het trottoir als shared space en kinderen spelen op het trottoir.

Om het gevoel van sociale veiligheid te versterken wordt tussen de parkeervakken en het trottoir een haag aangebracht. De strook asfalt wordt verwijderd er komt een elementenverharding voor in de plaats.

Aandachtspunt:
- In- en uitrijdende bewegingen van auto's uit inpandige parkeergarages.

7



Aanlanding Steltloper

Inpassing aanlanding Steltloper

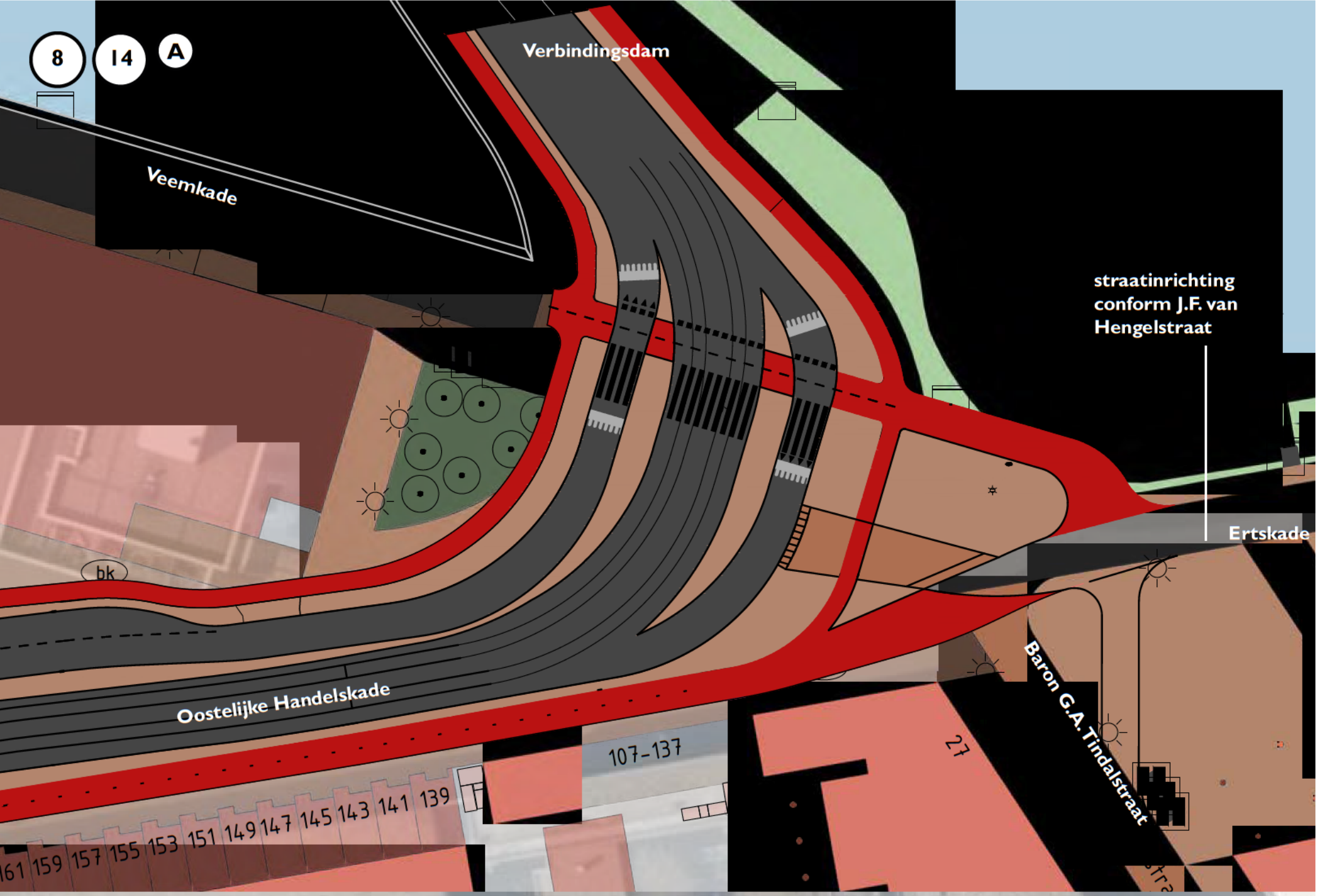
Een extra pontaanlanding aan het nieuw gewonnen land van ‘De Steltloper’ kan alleen worden gebouwd achter bij de ontwikkeling bijbehorende ligsteider. Doordat er bij de steiger een natuurvriendelijke oever is gemaakt heeft het water onvoldoende diepgang voor een pontaanlanding.

Naast het nieuwe voetpad komt een industrieplatenverharding te liggen die de route richting de pontaanlanding aangeeft. Dit pad moet aan de westkant van het voetpad komen, in verband met het sportveld ten oosten van dit voetpad.

Aandachtspunten

- Rekening houden met ondergrondse parkeergarage;
- De bestaande woonboten moeten vrij blijven om zo te kunnen manouvreren.
- Golfslag van IJveer in relatie tot bestaande woonboten.

CONCEPT
09-12-2019



Erstkade - Oostelijke Handelskade (route Sporenburg)

Herinrichting Verbindingdam A

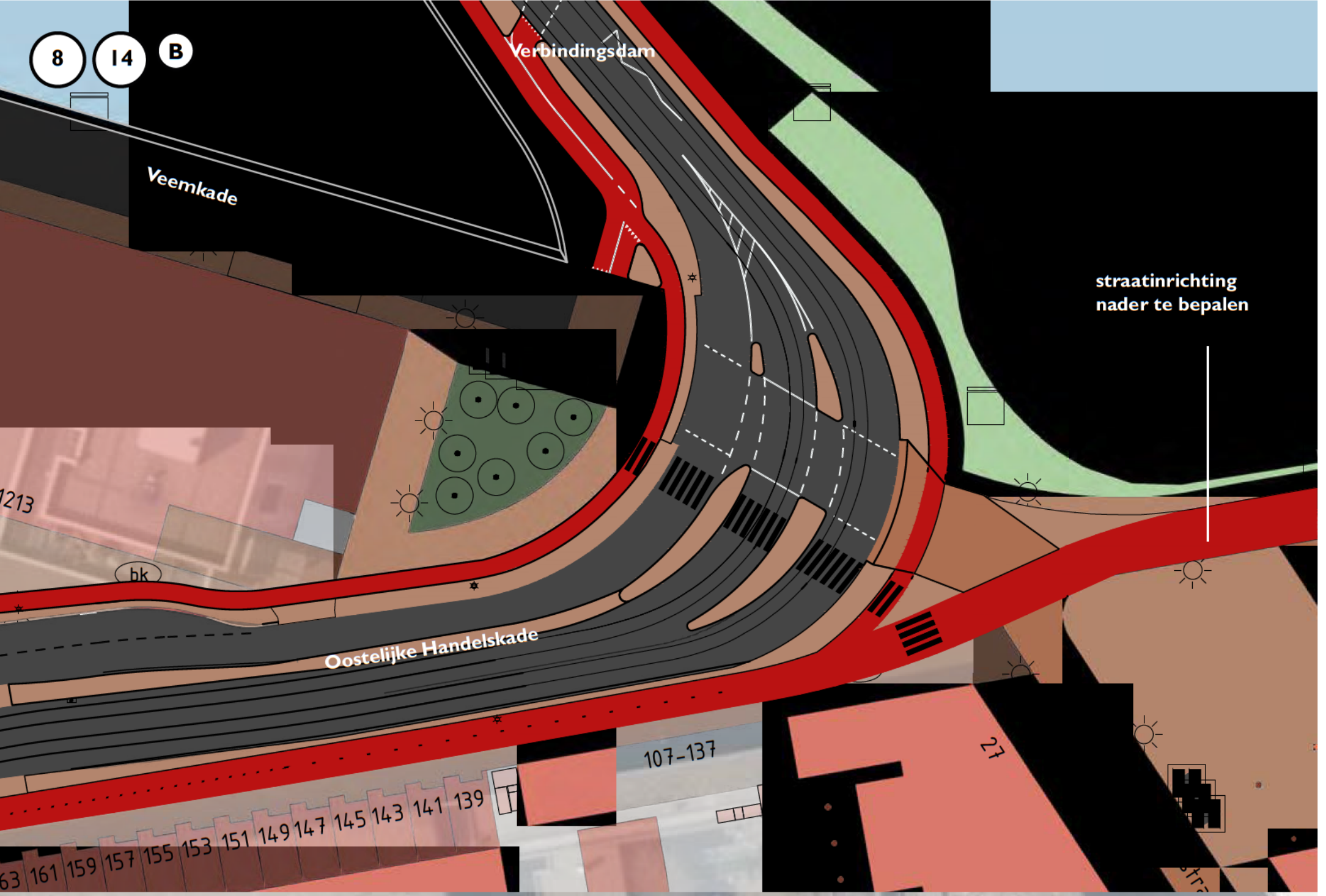
Om de fietsers vanaf de J.F. van Hengelstraat/ ertskade goed te faciliteren richting het Centrum/ CS zijn aanpassingen benodigd aan de gehele kruising met de Verbindingsdam. Dit houdt in dat er aan de zuidzijde van de trambaan een tweerichtingenfietspad moet worden ingepast. Dit houdt echter in dat de trambaan moet worden uitgebogen om deze ruimte beschikbaar te krijgen.

Daarnaast is een veilige oversteek van fietsers/ voetgangers richting de Veemkade benodigd. Bij een veilige oversteek hoeft er maar één vorm van verkeer worden gekruist tijdens een enkele oversteek. Dit houdt in dat er tussen de rijbaan en de trambaan een middenberm benodigd is om te kunnen halteren. Daarnaast wordt een drempel aangebacht om automobilisten attent te maken op in de voorrang zittende fietsers en voetgangers. Deze drempel is echter niet mogelijk op de trambaan, hierdoor hebben fietsers geen voorrang ten opzichte van de tram.

Aandachtspunt:

- Bestaande fundering in combinatie met het verleggen van de trambaan.
- Ontwerp is niet getoetst aan de richtlijnen van de centrale verkeerscomissie.
- Vanuit het Programma Fiets is geld beschikbaar voor het doorvoeren van zogeheten Kleine Infrastructurele Maatregelen (KIM's).

CONCEPT
09-12-2019



Verbindingsbrug - Veemkade (route KNSM-eiland)

Herinrichting Verbindingdam B

Bij een aanlanding van- en naar het KNSM-eiland is het nodig om een veilige oversteek te faciliteren ten noorden van de bocht op de Verbindingsdam. Door deze oversteek ten noorden van de bocht te maken hoeven fietsers in plaats van 3 rijbanen maar 2 rijbanen over te steken. Dit komt de overzichtelijkheid van de oversteek en daarmee de verkeersveiligheid ten goede.

Daarnaast is het benodigd om een tweerichtingen fietspad in te passen aan de zuidezijde van de bestaande trambaan. Door dit vrijliggende tweerichtingenfietspad is het verleggen van de trambaan vereist.

De Veemkade is een goede alternatieve route richting het Station/IJ. De Oostelijke Handelkade leent zich goed voor verdere route richting Amsterdam Oost.

Aandachtspunt:

- Bestaande fundering in combinatie met het verleggen van de trambaan.
- Ontwerp is niet getoetst aan de richtlijnen van de centrale verkeerscomissie.
- Vanuit het Programma Fiets is geld beschikbaar voor het doorvoeren van zogeheten Kleine Infrastructurele Maatregelen (KIM's). het verleggen van de trambaan.

CONCEPT
09-12-2019



J.F. van Hengelstraat - C. van Eesterenlaan

Herinrichting C. van Eesterenlaan

Op de J.F. van Hengelstraat wordt ten zuidoosten van de kruising een tweerichtingenfietspad aangebracht. Om voor deze fietsers voldoende ruimte te maken op de kruising moeten de tramsporen worden aangepast. De nieuwe ligging van deze sporen komt iets ten noorden van de huidige ligging.

Ook worden er extra opstelvakken voor autoverkeer gemaakt, om de kruising efficiënter te maken. Zo komen er extra opstelvakken op de zuidelijke- en oostelijke richtingen.

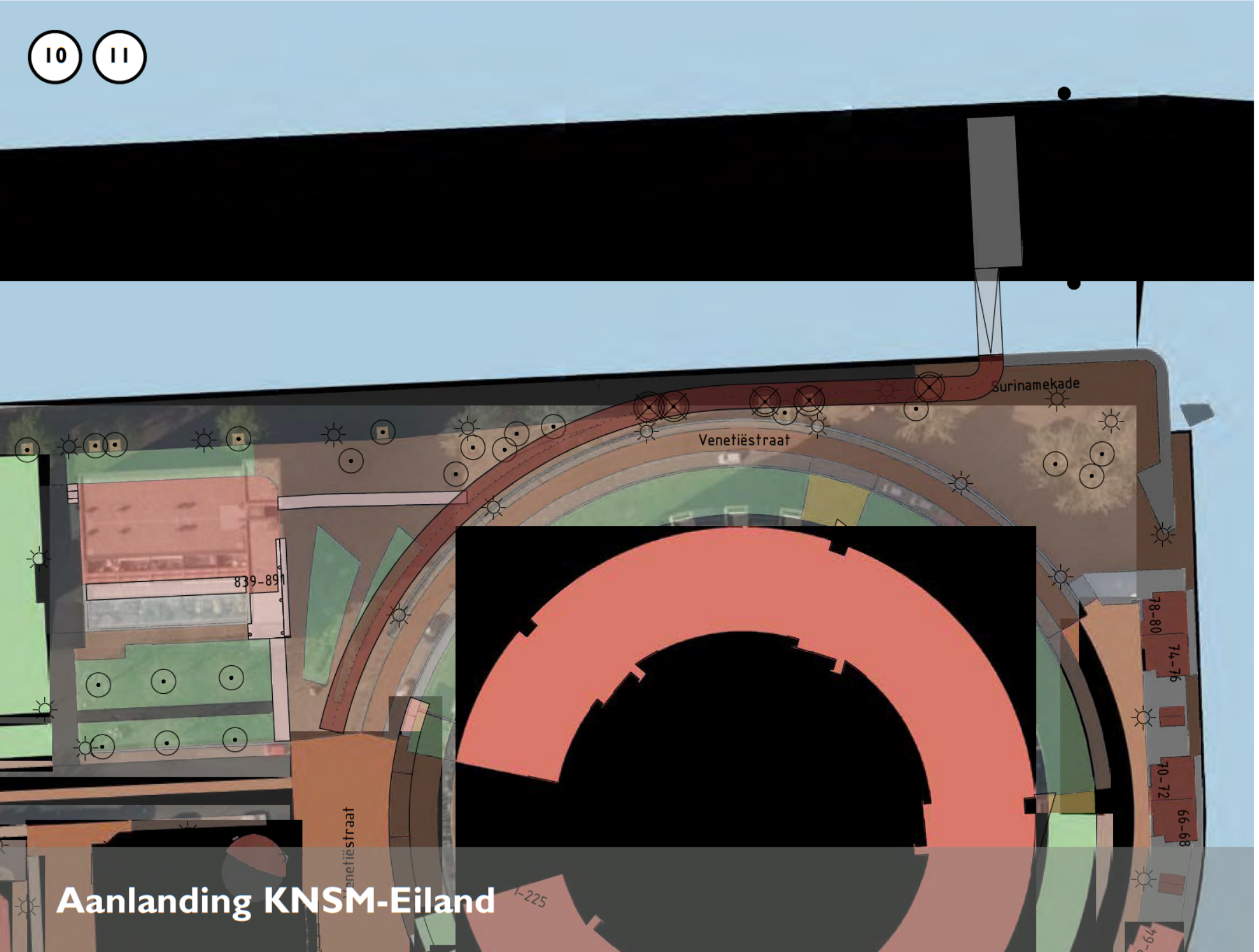
Aandachtspunt:

- Exacte ligging van bestaande tramhalte C. van Eesterenlaan moet nader worden bepaald.
- In- en uitrijdende bewegingen vanuit parkeergarages Albert Heijn en woontoren.
- Vanuit het Programma Fiets is geld beschikbaar voor het doorvoeren van zogeheten Kleine Infrastructurele Maatregelen (KIM's). het verleggen van de trambaan.

Kans:

- Mogelijk kan door middel van het verwijderen verkeerslichten, conform Alexanderplein, de voorrang en doorstroom worden verbeterd.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding KNSM-Eiland

Inpassing aanlanding KNSM-eiland

Op de Surinamekade is momenteel een breed profiel aanwezig met een betonplaten verharding. Door de inpassing van de fietsplusnet fietsroute zal het ruimtelijk beeld van deze gemengde zone worden verandert.

Echter is direct aan de oostkant van de Surinamekade géén ruimte aanwezig voor het inpassen van een pontaanlanding. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van een Radio- en marifoonantenne van Rijkswaterstaat. Daarnaast ligt er een kadeverlaging om de antenne te kunnen bereiken, maar deze ligt dusdanig dicht tegen de bebouwing aan dat een pontaanlanding hier ongewenst is.

Ook is de Suriname kade deels omringd met een opstaande wand. Om hier geen aanpassingen aan de hoeven doen is er voor gekozen de pontaanlanding achter deze wand aan te brengen.

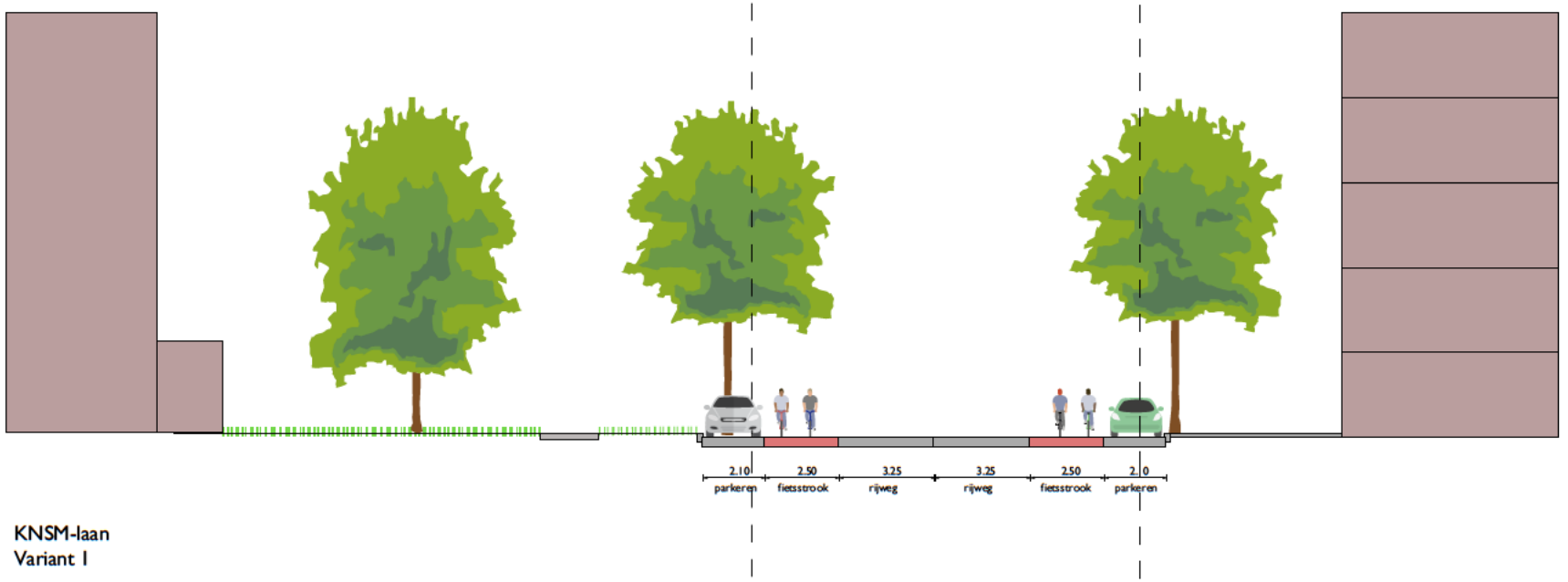
Aandachtspunten:

- Om het fietspad aan te kunnen sluiten op de bestaande rijbaan moeten mogelijk een aantal bomen worden verwijderd.
- Door de vele vervoersbewegingen zal een fysieke afscheiding worden gemaakt tussen het fietspad en het IJ.

CONCEPT
09-12-2019



KNSM-laan
Bestaande situatie



KNSM-laan
Variant 1

Herinrichting KNSM-laan

In de huidige situatie maakt bus- en fietsverkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Dit zorgt op momenten voor onveilige situaties. Door het maken van fietsstroken aan weerszijde van de weg zijn automobilisten alert op de aanwezigheid van fietsers op de KNSM-laan. Hierdoor zal de verkeersveiligheid worden verbeterd. Daarnaast zorgen verende busdrempels voor het in stand houden van een snelheid van 30 km/u.

Om dit goed in te kunnen passen moeten de parkeervakken tussen de bestaande bomen worden gelegd, wat inhoud dat er vakken verloren gaat.

Aandachtspunt:

- Gekozen oplossing voldoet niet aan de eisen van de centrale verkeerscomissie. Deze stellen dat er bij straten, waar een bus rijdt, vrijliggende fietspaden aanwezig moeten zijn. Daarnaast mogen er geen parkeerbewegingen over fietspaden danwel fietsstroken zijn.
- Nader onderzoek naar de ligging van kabels en leidingen is benodigd.
- Nader onderzoek naar de parkeerdruk in combinatie met het verlies van parkeervakken is benodigd.



KNSM-Laan - Azartplein

Herinrichting KNSM-laan - Azartplein

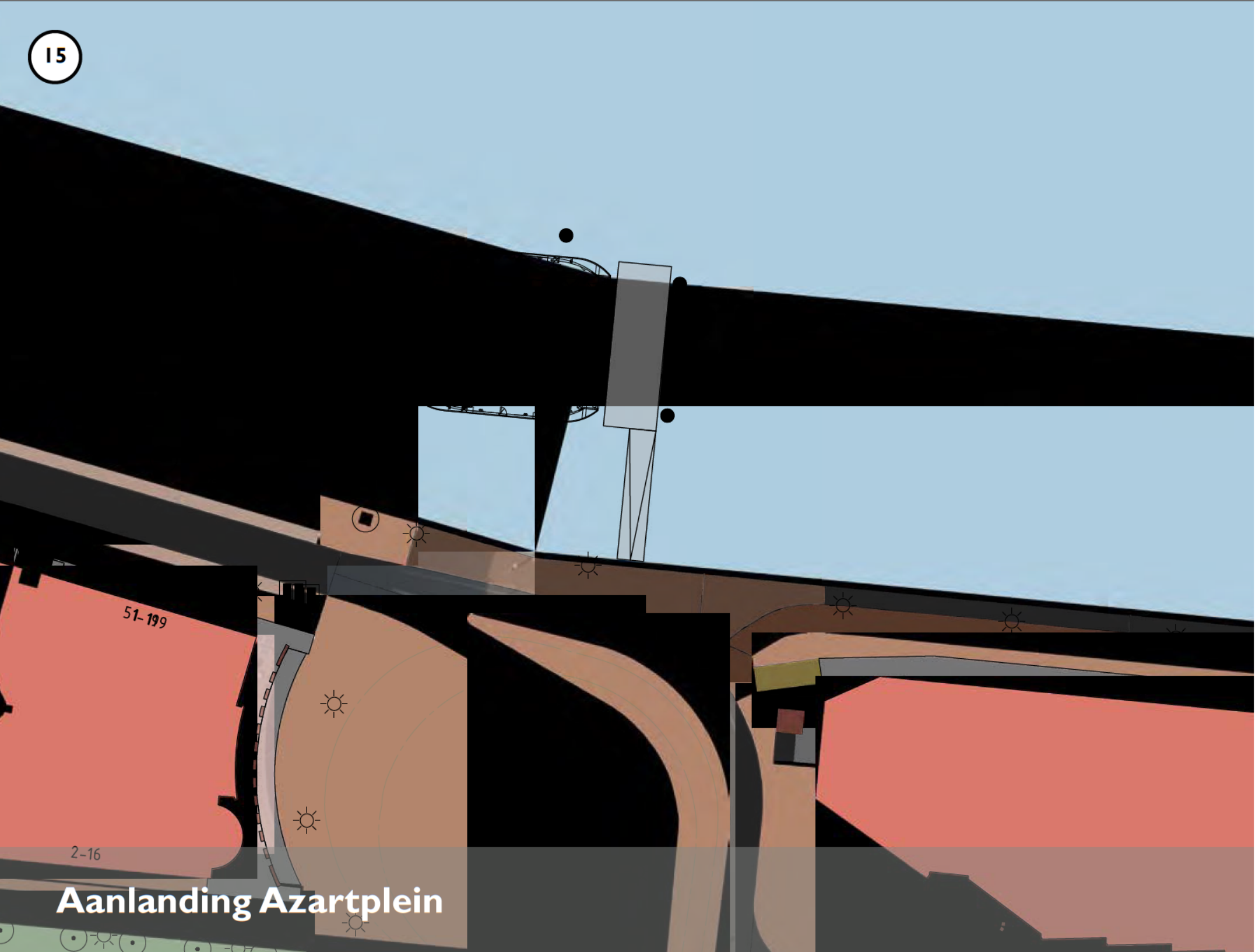
De fietsstroken langs de KNSM-Laan buigen nabij het Azartplein af van de rijbaan. Door beschikbare ruimte van het plein te gebruiken kunnen vrijliggende fietsoversteekplaatsen worden gemaakt.

De fietsoversteek wordt in twee delen gemaakt. Allereerst wordt de rijbaan overgestoken, waarna wordt gehalteerd op de trambaan. Doordat één tram gebruik maakt van de keerlussen is er voldoende ruimte om op de andere trambaan te halteren. Voor een dergelijke oversteek zal de verharding op de keerlus worden aangepast.

Aandachtspunt:

- Er moet onderzocht worden of de fietsstrook langs de trap ter hoogte van afvalbakken kan worden ingepast. Hierbij dient het trottoir een breedte te houden van 1,8m.
- Wanneer het niet mogelijk is om de fietsstrook naar wens in te passen wordt de rijbaan enigzins uitgebogen in de richting van de fontein.
- Kans bestaat dat er mogelijk bomen komen te vervallen bij het aanpassen van de ligging van de rijbaan.
- Nader onderzoek naar de ligging van kabels en leidingen is benodigd.

CONCEPT
09-12-2019



Aanlanding Azartplein

Aanlanding Azartplein

Op het Azartplein ligt de pontaanlandplaats van de Oostveer naar de Zamenhofstraat. Op deze pontaanlandplaats is ruimte voor het afmeren van twee *IJveer 50* ponten. Hiervoor is dus één zijde in gebruik voor de Oostveer. De aanlandplaats die daarnaast niet in gebruik is zou kunnen worden gebruikt voor de nieuwe veerverbinding naar Sluisbuurt. Dit houdt in dat er geen nieuwe aanlandplaats gemaakt hoeft te worden.

Daarnaast voldoet de bestaande inrichting van het Azartplein reeds aan de eisen voor de inpassing van een dergelijke pontaanlanding.

Omdat er geen aanpassingen zijn komt deze aanlandplaats en daarmee de variant richting het Azartplein met het oog op kosten goed uit de bus.

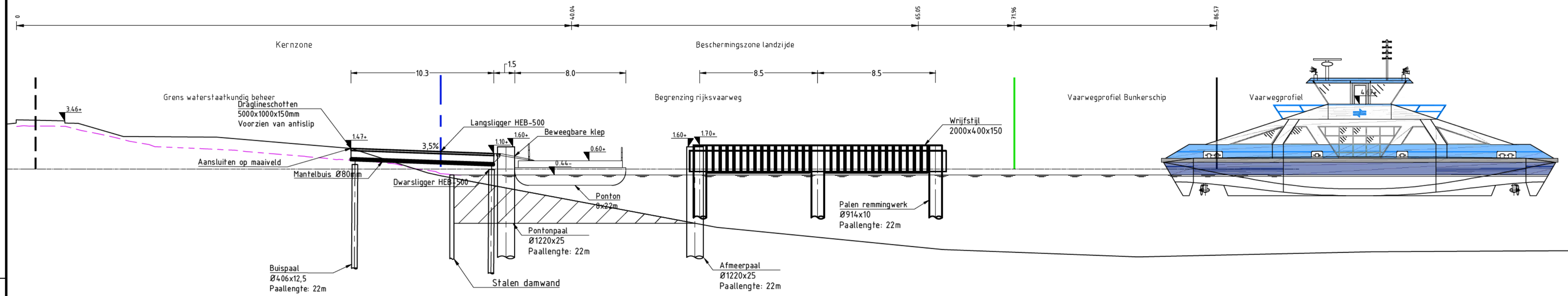
Aandachtspunt:

- Aanlanding is in verkeerde richting ten opzichte van de vaarrichting;
- Alle voorzieningen zoals een elektrakast voor toekomstige elektrische ponten zijn reeds aanwezig.
- Fietsers maken niet in alle situaties gebruik van de Verbindingsdam, maar gaan ook vie de Sumatrakade.

CONCEPT
09-12-2019

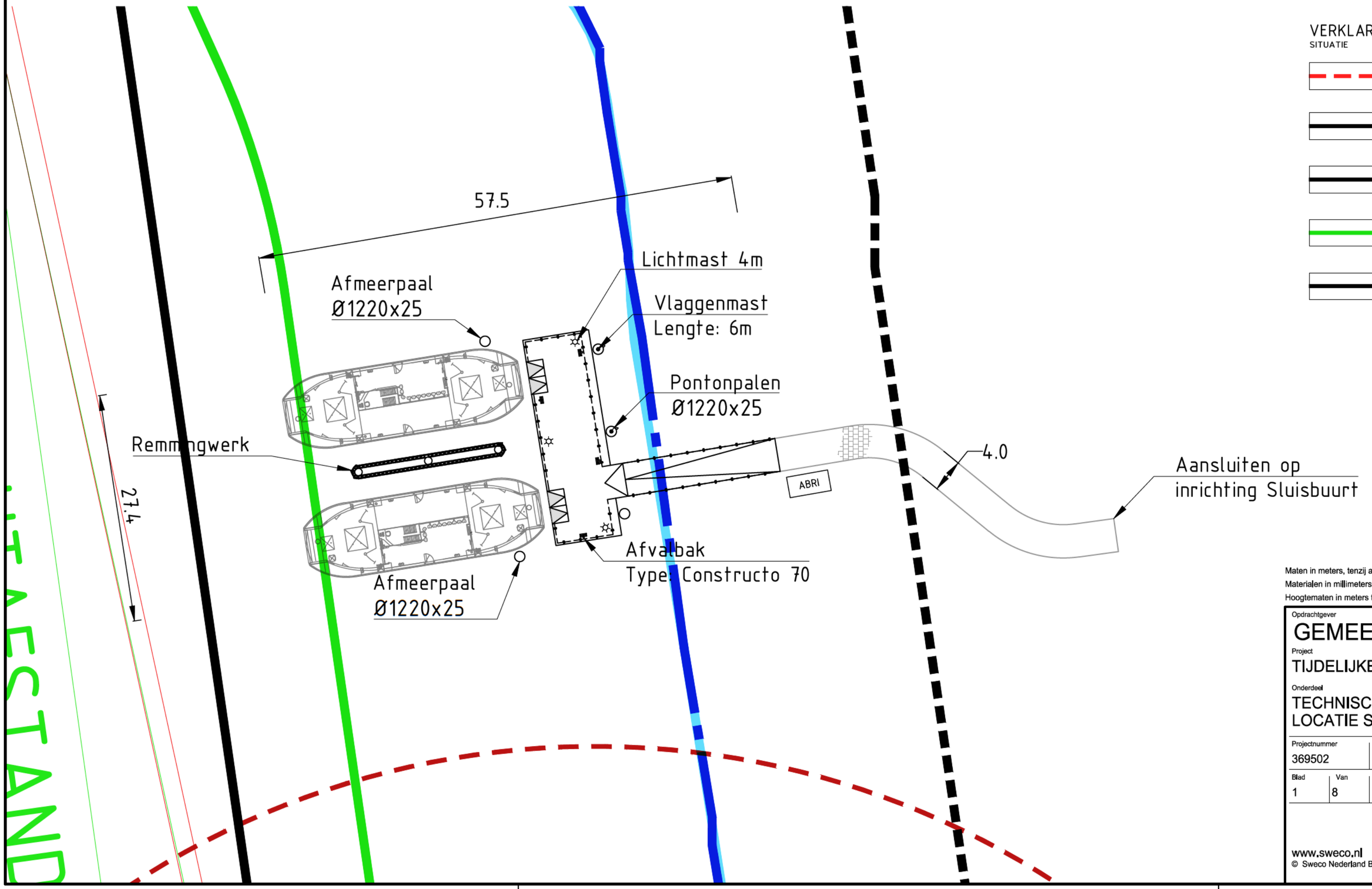
Bijlage 4 Technische Uitwerking aanlandlocatie





AANLANDING SLUISBUURT SCHAAL 1200

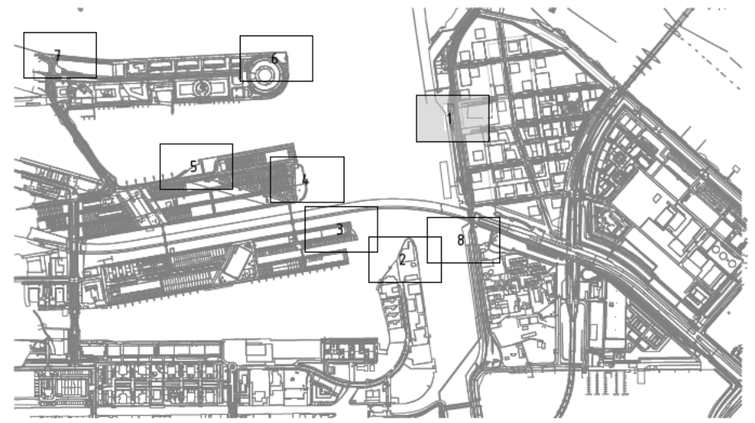
HAAKS AANMEREN IJVEER 50



VERKLARING

SITUATIE

- Grens waterstaatkundig beheer
- Gerenormeerde bodem
- Begrenzing rijksvaarweg
- Vaarwegprofiel in verlengde van bunkerschip
- Vaarwegprofiel in verlengde van wachtplaats
- Tegelverharding 300x300x45 Op zandfundering 700mm
- Hekwerk RVS
- Lichtmast Lengte: 4m
- Afvalbak Type: Constructo 70
- Vlaggenmast Lengte: 6m



Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

CONCEPT

Opdrachtgever
GEMEENTE AMSTERDAM

Project
TIJDELIJKE PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND

Onderdeel
TECHNISCHE UITWERKING AANLANDLOCATIE
LOCATIE SLUISBUURT

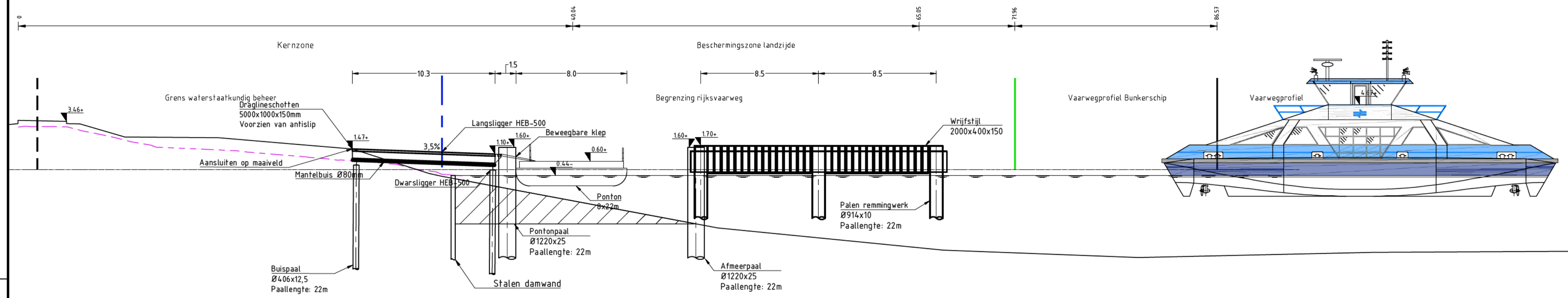
Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
369502	301	C01	31-01-2020	PLANFASE	

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Acc.
1	8	1:400	A2-L	ALKMAAR	VNIJ		

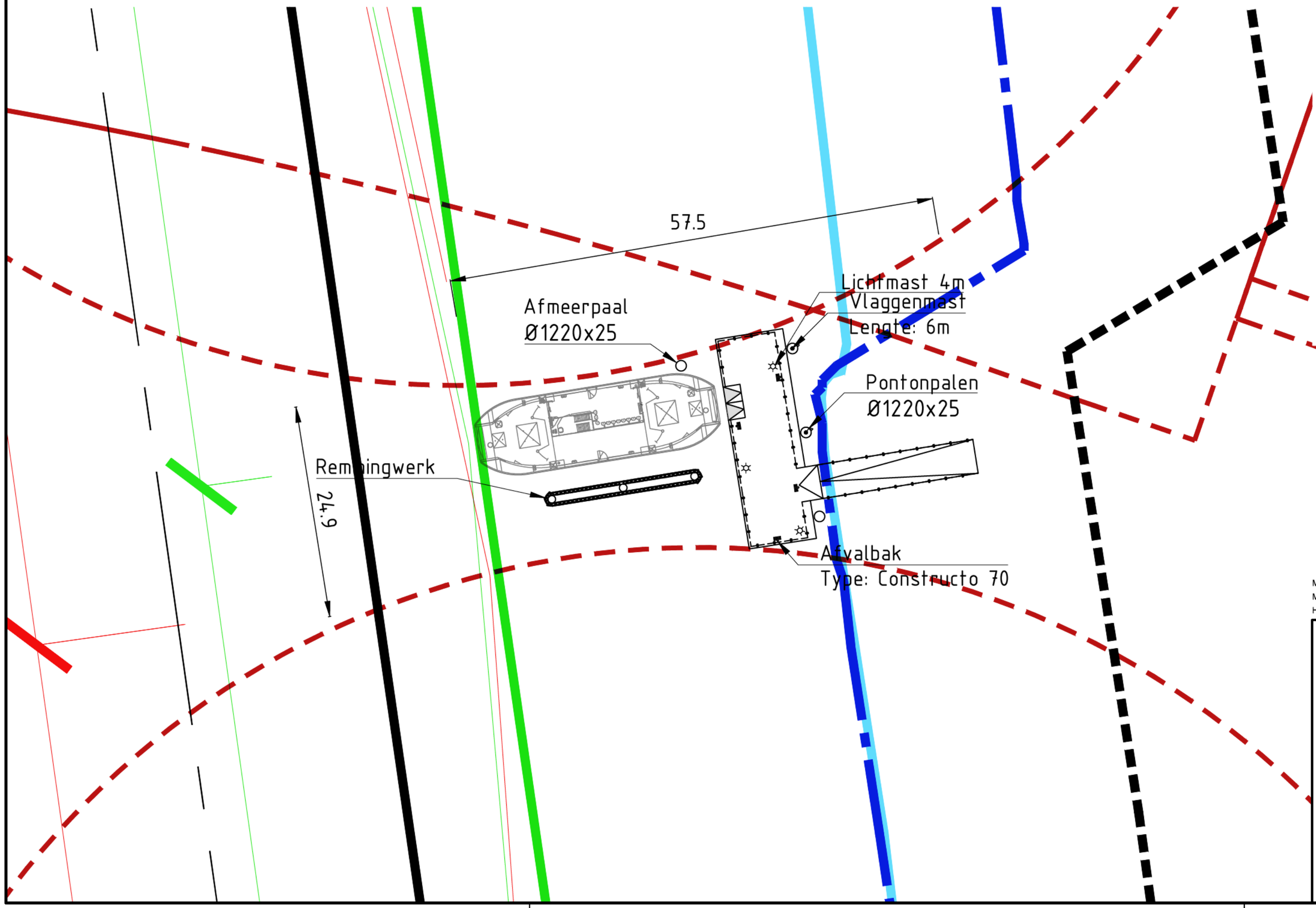
www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

369502-T002-TECHNISCH

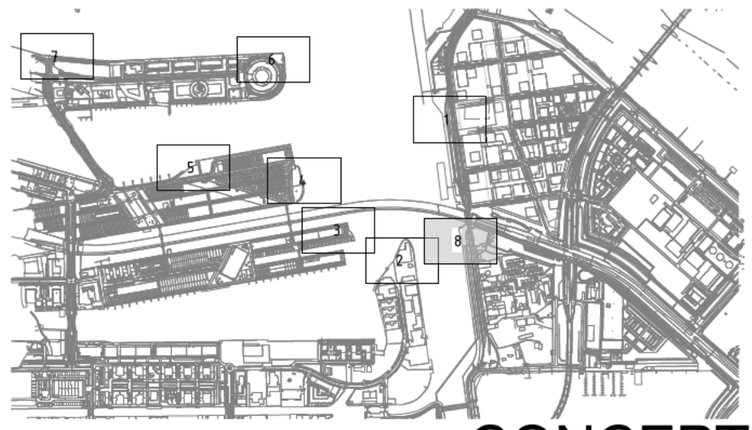


AANLANDING SLUISBUURT SCHAAL 1200
HAAKS AANMEREN IJVEER 50



VERKLARING
SITUATIE

- Grens waterstaatkundig beheer
- Gerenormeerde bodem
- Begrenzing rijksvaarweg
- Vaarwegprofiel in verlengde van bunkerschip
- Vaarwegprofiel in verlengde van wachtplaats
- Tegelverharding 300x300x45 Op zandfundering 700mm
- Hekwerk RVS
- Lichtmast Lengte: 4m
- Afvalbak Type: Constructo 70
- Vlaggenmast Lengte: 6m



Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

CONCEPT

Opdrachtgever
GEMEENTE AMSTERDAM
Project
TIJDELIJKE PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND
Onderdeel
TECHNISCHE UITWERKING AANLANDLOCATIE
LOCATIE BAAIBUURT

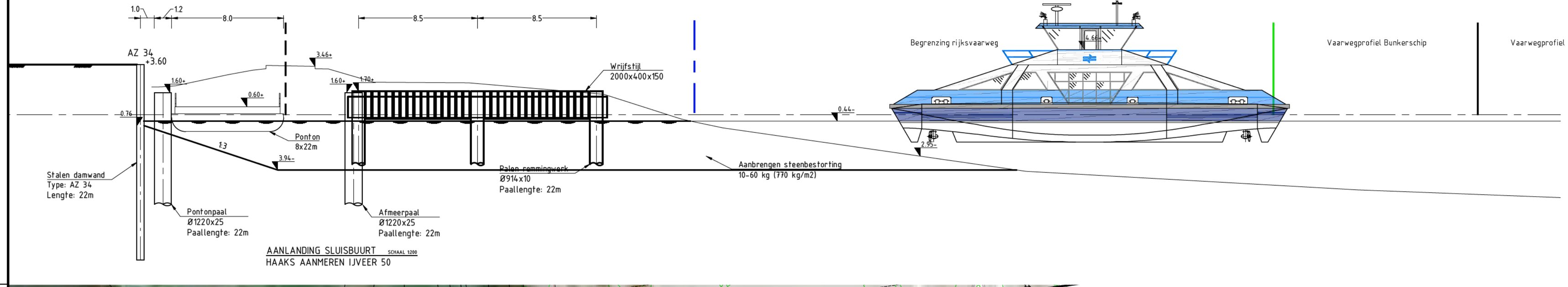
Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
369502	301	C01	31-01-2020	PLANFASE	

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Acc.
8	8	1:400	A2-L	ALKMAAR	VNIJ		

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

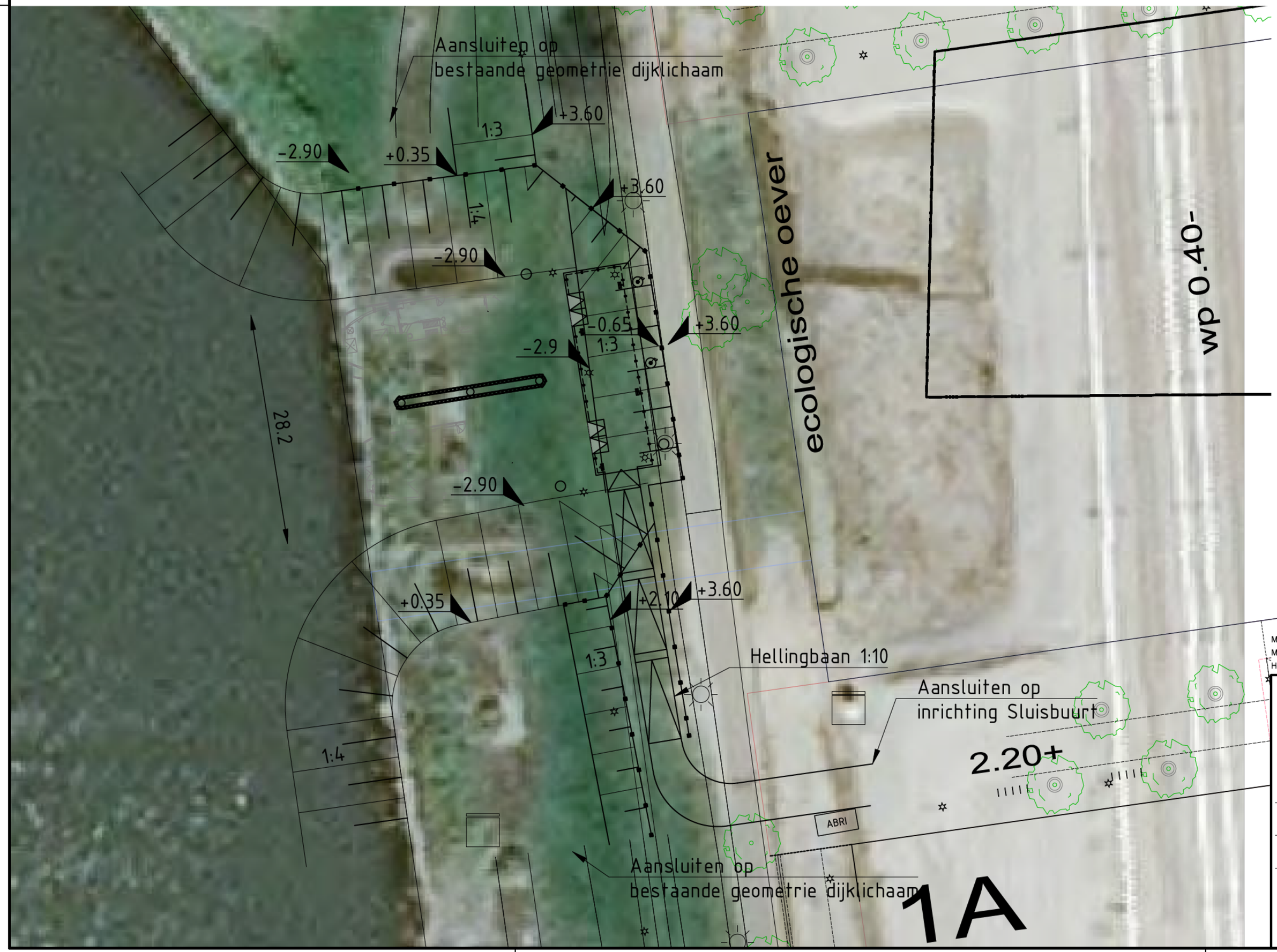
SWECO

369502-T002-TECHNISCH



AANLANDING SLUISBUURT SCHAAL 1200

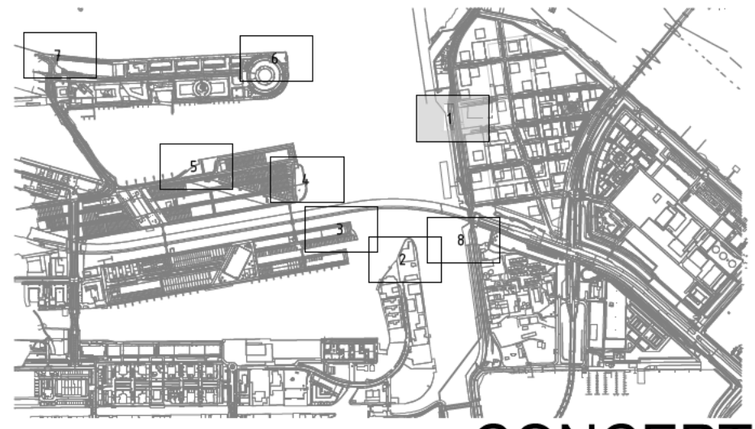
HAAKS AANMEREN IJVEER 50



VERKLARING

SITUATIE

- Grens waterstaatkundig beheer
- Gerenormeerde bodem
- Begrenzing rijksvaarweg
- Vaarwegprofiel in verlengde van bunkerschip
- Vaarwegprofiel in verlengde van wachtplaats
- Tegelverharding 300x300x45 Op zandfundering 700mm
- Hekwerk RVS
- Lichtmast Lengte: 4m
- Afvalbak Type: Constructo 70
- Vlaggenmast Lengte: 6m



Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

CONCEPT

Opdrachtgever
GEMEENTE AMSTERDAM

Project
TIJDELIJKE PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND

Onderdeel
TECHNISCHE UITWERKING AANLANDLOCATIE
LOCATIE SLUISBUURT

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
369502	301	C01	31-01-2020	PLANFASE	

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Gel.	Gez.	Acc.
1	7	1:400	A2-L	ALKMAAR	VNIJ		

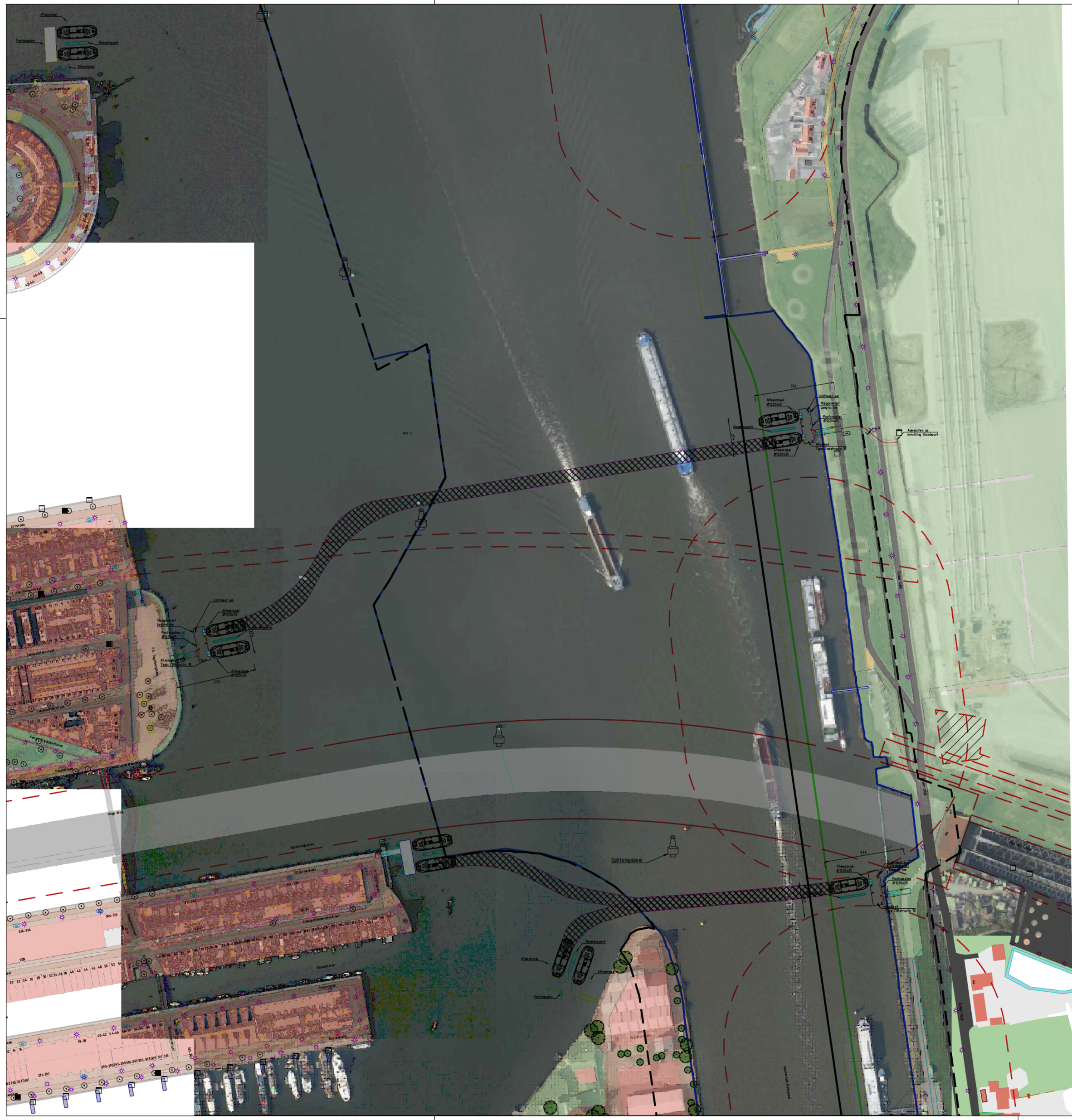
www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

369502-T0034N_DIJK

Bijlage 5 Vaarlijnen Tijdelijke Pont





VERKLARING

SITUATIE VEEGLIJNEN

- Maatgevend motorvrachtschip CEMT-klasse Va Lengte: 135m Breedte: 17,0m
- Grens waterstaatkundig beheer
- Begrenzing rijksvaarweg
- Gerenormeerde bodem
- Vaarwegprofiel in verlengde van wachtplaats
- Vaarwegprofiel in verlengde van bunkerschip
- Contourlijn externe veiligheid
- Vaarlijn tijdelijke pontverbinding

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

Opdrachtgever
GEMEENTE AMSTERDAM

Project
TIJDELIJKE PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND

Onderdeel
AANLANDLOCATIE ZEEBURGEREILAND
VAARLIJNEN

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
369502	L01	C01	31-01-2020	PLANFASE	

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Acc.
L01	L01	1:2000	A2-L	ALKMAAR	VNIJ		

CONCEPT

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

369502-T004-VEEGLIJN

Bijlage 6 Externe Veiligheid



Notitie / Voorkeursvariant tijdelijke pontverbinding Zeeburgereiland, ADN-afstanden

Project	194076
Datum	12 december 2019
Auteur(s)	[redacted]
Versie nr.	2
Opdrachtgever	Sweco Nederland B.V. [redacted] Robijnstraat 11 1812 RB Alkmaar

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Beschrijving situatie 3
2.1 Ligging 3
2.2 Ligplaatsen bij bunkerstations 4

3 Beoordeling 5
3.1 Scenario's 5
3.2 Aanlegplaats 6

4 Bevindingen 7

Referenties 7

1 Inleiding

De gemeente Amsterdam zoekt naar mogelijkheden voor een tijdelijke pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied [1]. Er zijn meerdere varianten voorgesteld. Eén daarvan is de verbinding Zuider IJdijk ter hoogte van de Piet Heintunnel - Dijkstraplein.

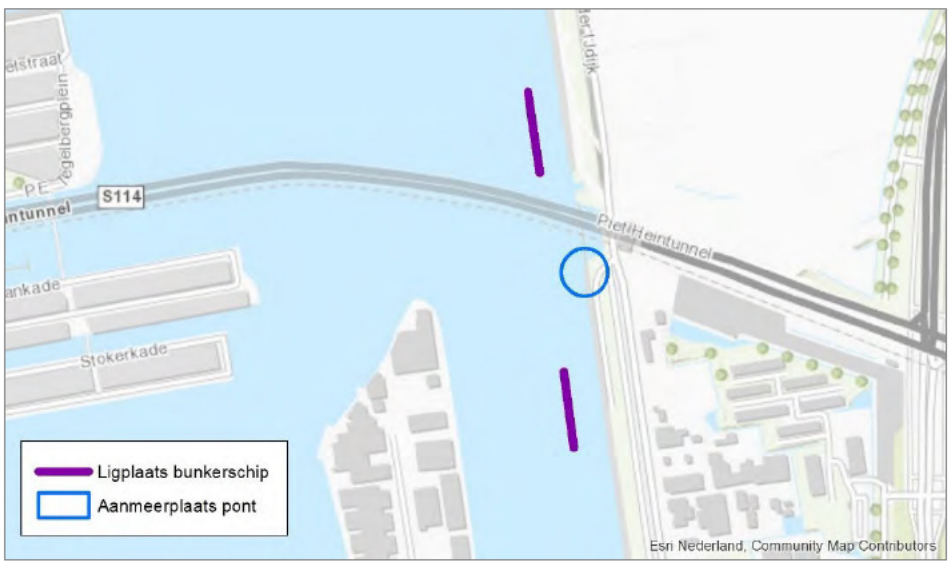
Een complicerende factor bij deze variant zijn mogelijk de ligplaatsen voor bunkerschepen en de daarvoor aan te houden afstanden ten noorden en ten zuiden van de gewenste aanlandplaats op het Zeeburgereiland.

In deze notitie worden de mogelijkheden van dit alternatief onderzocht in het licht van de aan te houden afstanden. Uiteraard is prioriteit 1 dat de pontverbinding op een nautisch veilige manier kan worden gerealiseerd. De beoogde locatie ligt ca. 500 m ten zuiden van het kruisingsvlak Amsterdam-Rijkanaal-afgesloten IJ en direct bij de toegang van het Amsterdam-Rijnkanaal. De nautische veiligheid is onderwerp van een aparte studie.

2 Beschrijving situatie

2.1 Ligging

Figuur 1 toont de gewenste locatie van de aanlanding van het pontveer ten opzichte van de ligplaatsen van de bunkerschepen.

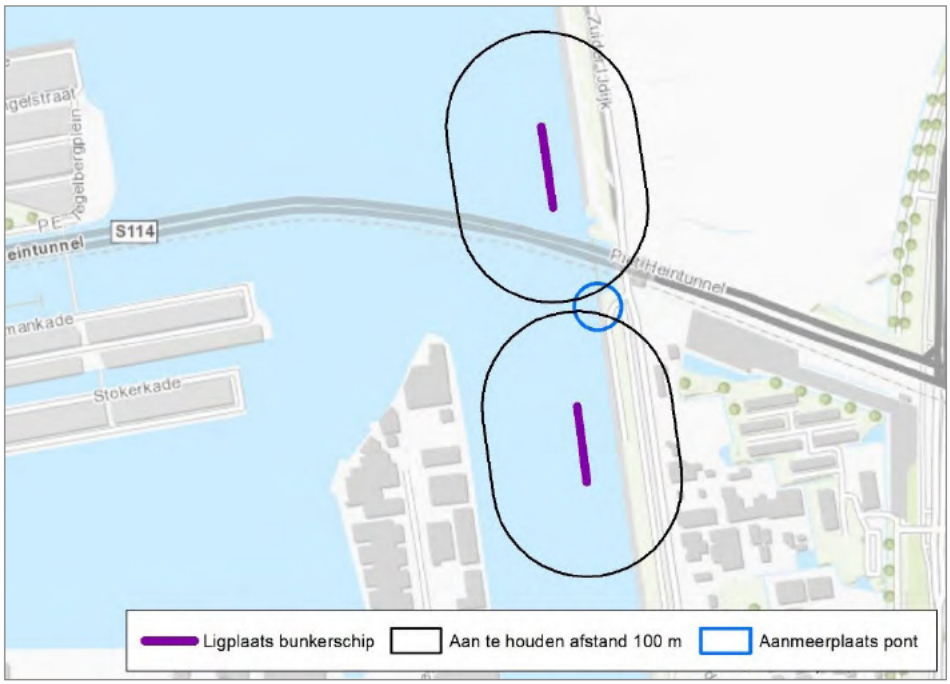


Figuur 1. Situatie

2.2 Ligplaatsen bij bunkerstations

Bunkerstations bevoorraden de binnenvaart met onder andere brandstoffen, in de regel gasolie. Daartoe wordt vanaf een ponton met voorraadtanks gevuld met gasolie een tijdelijk aangemeerd binnenschip betankt. Met eigen leurboten worden ook klanten varendeweg bediend. Daarnaast verkoopt een bunkerstation andere scheepsbenodigdheden. Een bunkerstation valt niet onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi). Uit dien hoofde zijn dan ook geen ruimtelijke beperkingen rond een bunkerstation van toepassing.

Echter, de mogelijkheid bestaat dat een schip geladen met brandbare stoffen (gassen, vloeistoffen of vaste stoffen) ligplaats neemt om te bunkeren. Een dergelijk schip is verplicht een sein te voeren (1 kegel). Wanneer een seinvoerend 1 kegelschip ligplaats neemt, geldt een aan te houden afstand van 100 m tot woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen [1]. Een rekenkundige onderbouwing van deze afstand is overigens niet beschikbaar. Figuur 2 toont de aan te houden afstanden.



Figuur 2. Aan te houden afstand rond ligplaatsen

3 Beoordeling

3.1 Scenario's

Het scenario dat het risico van een bunkerstation bepaalt, is een aanvaring van een langszij liggend kegelschip met een licht ontvlambare vloeistof, zodanig dat één of meer ladingtanks lek raken en een grote brand op het water en het bunkerstation ontstaat. Het standaard scenario dat in kwantitatieve risicoanalyses voor de binnenvaart wordt gebruikt is de uitstroming van 75 m^3 vloeistof in 30 minuten. Dit leidt bij ontsteking tot een plasbrand met een diameter van ca. 15 m. Vlamlengtes in de orde van 30 m zijn mogelijk [3]. De afstand tot 1% overlijden is ca. 35 m. De kans op dit scenario ligt in de orde van 10^{-7} per jaar.

Wanneer het kegelschip een gastanker is, kan bij het afbreken van een gasleiding aan dek een fakkelbrand ontstaan. In de kwantitatieve risicoanalyse voor de binnenvaart is de vlam horizontaal gericht met een lengte van ca. 75 m. De afstand tot 1% overlijden is ca. 90 m. De kans op dit scenario is ca. een factor 10 lager dan die van het plasbrandscenario.

De projectie van de 1%-letaliteitscontouren rond de ligplaatsen wordt getoond in figuur 3.



Figuur 3. 1%-letaliteitscontouren rond ligplaatsen

3.2 Aanlegplaats

De aan te houden afstand van 100 m geldt voor woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen. Maar hoe is de aanlegplaats voor een pont te typeren?

Dat het geen tankopslagplaats is lijkt evident (uiteraard mits geen opslag van vloeibare of gasvormige brandstof bij geplaatst is). De aanduiding woongebied is in dit geval evenmin van toepassing. De typering 'kunstwerk' blijft dan als enige mogelijkheid over. Maar wat wordt in het ADN verstaan onder kunstwerk?

Een eenduidige definitie van het begrip 'Kunstwerk' ontbreekt in het ADN. Wel is een modelrapport opgenomen voor de registratie van incidenten tijdens het vervoer van gevaarlijke goederen. Daarin kan als beschrijving van het incident worden gekozen voor "Botsing met oever, kunstwerk of aanlegplaats".

Bovenstaande suggereert dat een kunstwerk iets anders is dan een aanlegplaats. Dit vermoeden wordt versterkt door een passage in hoofdstuk 1.9.3 van het ADN, "kunstwerken, zoals bruggen of tunnels". De Piet Heintunnel ligt weliswaar binnen 100 m van het bunkerstation Slurink, maar de kwetsbare tunnelinstallaties liggen daarbuiten, zie figuur 4.



Figuur 4. ADN-zone afstand t.o.v. installaties Piet Heintunnel

4 Bevindingen

De situatie ter plaatse van één van de gewenste aanlegplaatsen voor een tijdelijke pontverbinding is beoordeeld in het licht van de uit hoofde van het ADN aan te houden afstanden. De bevindingen worden in dit hoofdstuk nog eens op een rij gezet.

- De gewenste aanlegplaats voor de tijdelijke pontverbinding ligt tussen twee ligplaatsen voor bunkerschepen.
- 1 kegelschepen mogen hier ligplaats nemen om te worden bevoorraad.
- Rond 1 kegelschepen die ligplaats nemen geldt een aan te houden afstand van 100 m tot woongebieden, kunstwerken en tankopslagplaatsen.
- Een aanlegplaats is geen kunstwerk zoals bedoeld in het ADN.
- Het standaard scenario dat in kwantitatieve risicoanalyses voor de binnenvaart wordt gebruikt leidt tot een afstand tot 1% overlijden van ca. 90 m voor gastankers, respectievelijk 35 m voor vloeistoftankers.

Referenties

1. Min IenW 2019 ADN par 7.1.5.4.3 voor droge ladingschepen, par. 7.2.5.4.3 voor tankschepen.

Bijlage 7 Planologische Scan en vergunningen



Planologische scan pontverbinding Zeeburgereiland

Onderwerp: Planologische scan pontverbinding Zeeburgereiland
Projectnummer: 369502
Referen ienummer: nl_no itie.docm
Datum: 22-11-2019

Concept 2

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

[redacted]
Adviseur Planologie
T [redacted]

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Locatie 2: Sluisbuurt 4
2.1 Bestemmingsplantoets 4
2.2 Conclusie 5
3 Locatie 3: Cruquius 6
3.1 Bestemmingsplantoets 6
3.2 Conclusie 7
4 Locatie 4: Borneo 8
4.1 Bestemmingsplantoets 9
4.2 Conclusie 10
5 Locatie 6: Sporenburg 11
5.1 Bestemmingsplantoets 11
5.2 Conclusie 12
6 Locatie 8: Steltloper 13
6.1 Bestemmingsplantoets 13
6.2 Conclusie 14
7 Locatie 11: KNSM-Eiland 15
7.1 Bestemmingsplantoets 15
7.2 Conclusie 16
8 Locatie Baaibuurt 19
8.1 Bestemmingsplantoets 19
8.2 Conclusie 20
9 Vergunningeninventarisatie pontverbinding Zeeburgereiland 21
10 Conclusie 22
Planologische scan 22
Bijlage 1 - Analysekaart pontverbinding Zeeburgereiland 25
Bijlage 2 - Schema vergunningeninventarisatie 25

1 Inleiding

In deze notitie worden verschillende locaties voor de aanlandingen voor een pontverbinding naar Zeeburgereiland planologisch getoetst. Daarnaast is geïnventariseerd welke vergunningen er nodig zijn voor het realiseren van een aanlanding.

De volgende locaties zijn meegenomen in de analyse:

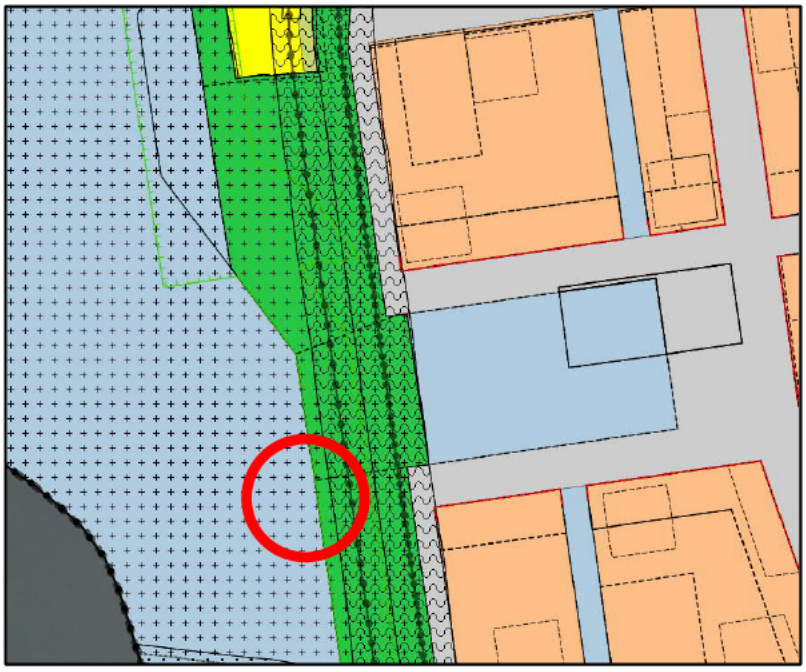
NR	Locatie
2	Sluisbuurt
3	Cruquius
4	Borneo
6	Sporenburg
8	Steltloper
11	KNSM-Eiland
Extra	Baaibeurt

Voor een kaart met de locaties, zie bijlage 1 bij deze notitie.

In de volgende hoofdstukken wordt per locatie getoetst aan de vigerende bestemmingplannen. Hierbij wordt aangegeven of de aanlanding passend is binnen het bestemmingsplan, of dat er sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan. Een strijdigheid met het bestemmingsplan betekent niet dat een locatie afvalt als aanlanding/haven voor een pontverbinding. Het betekent enkel dat er een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan nodig is om de betreffende aanlanding/haven mogelijk te maken.

2 Locatie 2: Sluisbuurt

Locatie 2 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Sluisbuurt.



'Aanlanding Sluisbuurt' wordt grotendeels gerealiseerd op het water. De aanlanding moet bereikbaar worden gemaakt via een fiets/voetpad door de ecologische oever. Ook komt er een abri binnen de ecologische oever.

2.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water – 1' van toepassing. Op de oever is de bestemming 'Groen' van toepassing'.

De gronden met de bestemming 'Water – 1' zijn onder andere aangewezen voor water en waterwegen, met de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging waterhuishouding en waterstaatdoeleinden en kunstwerken geen bruggen zijnde. Een aanlanding/haven voor een pontverbinding valt te zien als een voorziening ten behoeve van de waterwegen.

De gronden met de bestemming 'groen' zijn niet aangewezen voor het aanleggen van een fiets/voetpad en het plaatsen van een abri.

Dubbelbestemmingen

Ter plaatse van het water is tevens de dubbelbelbestemming 'Waarde – Archeologie' van toepassing. Deze dubbelbestemming dient ter de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Vanuit de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' geldt dat er bij bodemverstorende werkzaamheden een archeologisch rapport moet worden aangeleverd bij het aanvragen van de omgevingsvergunning (voor bouwen). Bij het

plaatsen van pontonpalen is er sprake van bodemverstoring, dus het aanleveren van een archeologisch rapport is nodig.

Ter plaatse van de ecologische oever, waarin het toegangspad en de abri worden gerealiseerd, is de dubbelbestemming ‘Waarde – Cultuurhistorie’ van toepassing, evenals de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie’, de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’, de functieaanduiding ‘waterhuishoudkundige en/of waterstaatkundige functie’ en de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – vaarweg’.

Vanuit de dubbelbestemming ‘Waarde – Cultuurhistorie’ is het verboden om zonder omgevingsvergunning bouwwerken en werkzaamheden te realiseren, die zien op de verandering van het tracé en/of profiel van het dijklichaam van de Zuider IJdijk. Hiervan lijkt geen sprake te zijn bij het realiseren van de aanlanding.

Vanuit de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie’ geldt dat er enkel bouwwerken geen gebouwen zijnde gebouwd mogen worden met een maximale bouwhoogte van 1,5 meter. Lichtmasten zijn enkel toegestaan voor zover lichtuitstraling met negatieve effecten op het functioneren van de gronden met deze bestemming 'Waarde - Ecologie (dubbelbestemming)' wordt voorkomen.

2.2 Conclusie

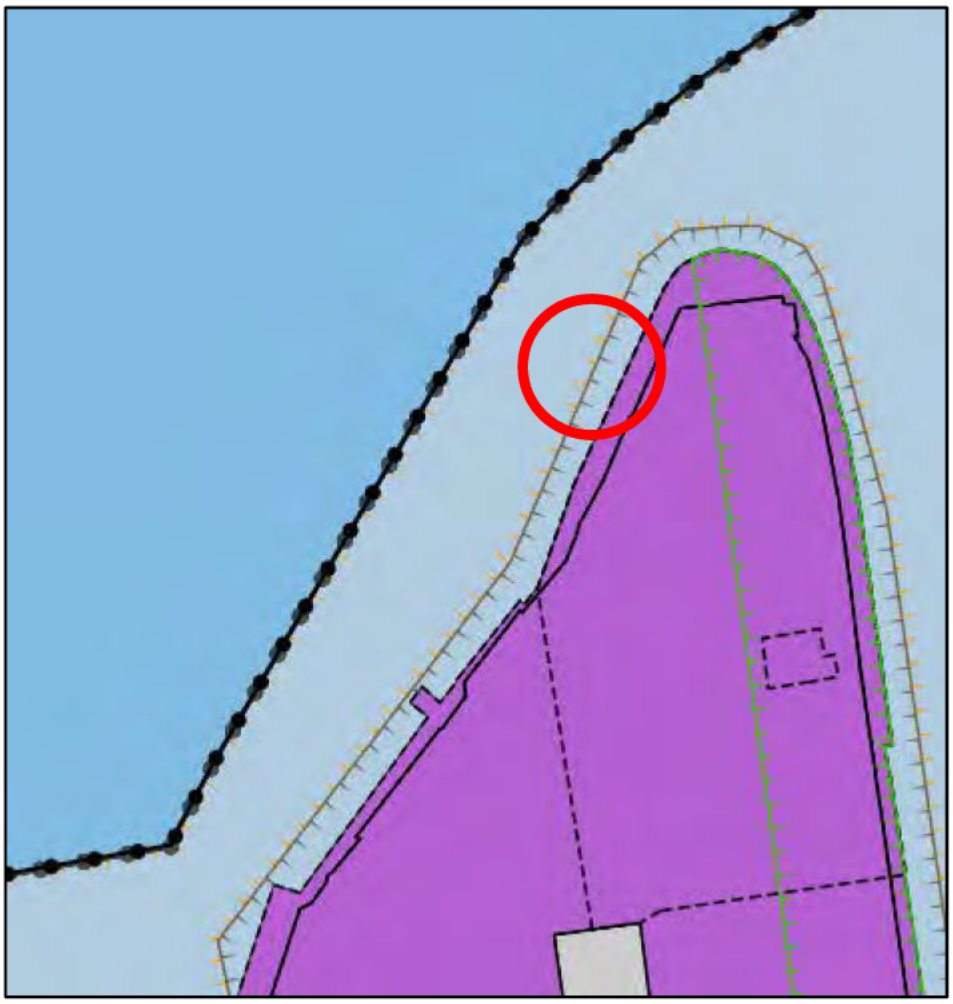
De aanlanding op locatie 2 is deels in strijd met de regels van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Het betreft de voorzieningen welke op de oever worden gerealiseerd. Het plaatsen van aan abri en het aanleggen van een fiets/voetpad is hier in strijd met het bestemmingsplan.

Om de aanlanding te realiseren moet met een omgevingsvergunning worde afgeweken van het bestemmingsplan. Dit kan middels een reguliere procedure, waarbij binnen 8 weken + maximaal 6 weken verlenging een omgevingsvergunning kan worden verleend.

Voor het realiseren van het fiets/voetpad kan dit middels artikel 4 lid 8 van bijlage II bij het Bor: *het gebruiken van gronden voor een niet-ingrijpende herinrichting van openbaar gebied.* Voor het plaatsen van de abri kan dit middels artikel 4 lid 3 van bijlage II bij het Bor: *een bouwwerk, geen gebouw zijnde, of een gedeelte van een dergelijk bouwwerk, mits wordt voldaan aan de volgende eisen: a. niet hoger dan 10 m, en b. de oppervlakte niet meer dan 50 m^2.*

3 Locatie 3: Cruquius

Locatie 3 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Cruquius. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Cruquius. Ook is het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken van toepassing.



'Aanlanding Cruquius' wordt gerealiseerd op het water.

3.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Op de oever is de bestemming 'Bedrijf – 3' van toepassing.

De gronden met de bestemming 'Water' zijn onder andere aangewezen water en vaarwater. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming. Hier geldt dat de bouwhoogte van steigers maximaal 1 m bedraagt en de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 m. Deze hoogtes worden berekend vanaf het plaatselijk aan te houden waterpeil.

Een aanlanding/haven voor een pontverbinding is te zien als een voorziening behorend bij een vaarwater. De totale bouwhoogte van de aanlanding inclusief alle voorzieningen zoals lantaarnpalen bedraagt meer dan 2 meter. De aanlanding is hierdoor in strijd met de regels van het bestemmingsplan. Op de oever is de bestemming ‘Bedrijf – 3’ van toepassing. Een fiets/voetpad richting de aanlanding ter plaatse van de bestemming ‘Bedrijf – 3’ is in strijd met de regels van het bestemmingsplan.

De regels uit het Bestemmingsplan drijvende bouwwerken, die gelden in aanvulling op het bestemmingsplan Cruquius, regelen niets voor het realiseren van een aanlanding.

3.2 Conclusie

De aanlanding op locatie 3 is in strijd met de regels van het bestemmingsplan Cruquius.

4 Locatie 4: Borneo

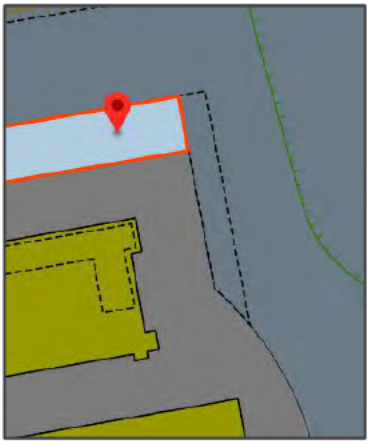
Locatie 4 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Ook is het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken van toepassing.



'Aanlanding Borneo' wordt gerealiseerd op het water en is via een hellingbaan bereikbaar.

4.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Gronden met de bestemming 'Water' zijn aangewezen voor onder andere water, waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden met onder andere de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden en kunstwerken geen bruggen zijnde.

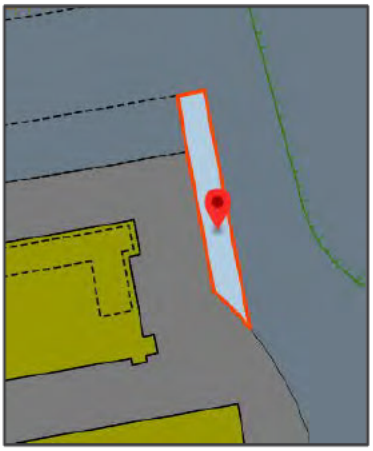


Functieaanduiding Ligplaats

Een deel van de bestemming 'Water' heeft de aanduiding ligplaats en een deel heeft de functieaanduiding 'steiger', zoals te zien in de afbeeldingen op deze pagina. De functieaanduiding 'ligplaats' is van toepassing op 10 meter water vanaf de oever (zuidelijke oriëntatie). De functieaanduiding 'steiger' is 5 meter breed.

Op wat grotere afstand van de oever (circa 27 meter) is de functieaanduiding 'tunnel' van toepassing. Binnen de functieaanduiding 'tunnel', is op circa 32 meter afstand de functieaanduiding 'spoorverkeer' van toepassing.

Ter plaatse van de aanduiding 'steiger' zijn binnen de bestemming 'Water' steigers toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'ligplaats' zijn ligplaatsen met afmeer- en toegangsvoorzieningen toegestaan ten behoeve van pleziervaartuigen langer dan 10 meter.

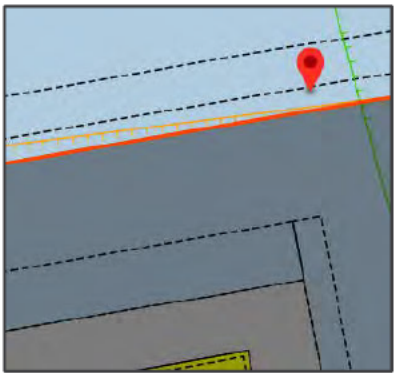


Functieaanduiding Steiger

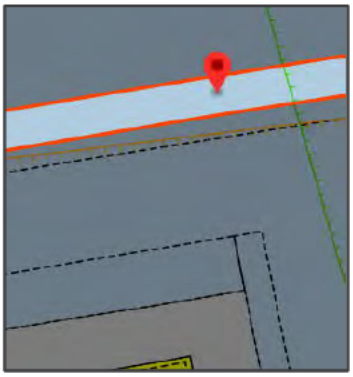
Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' is binnen de bestemming 'Water' een tunnel voor verkeer toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'spoorverkeer' is spoorverkeer ten behoeve van tram en metro toegestaan.

Binnen de bestemming water mogen uitsluitend drijvende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden ten dienste van de bestemming. Voor steigers en openbare afmeer- en toegangsvoorzieningen geldt dat deze maximaal 2 m breed zijn en dat de bouwhoogte maximaal 2 m bedraagt. De aanlanding is niet passend binnen deze afmetingen.

Met een omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding.



Functieaanduiding Tunnel



Functieaanduiding Spoorverkeer

Op de oever zijn de gronden bestemd als ‘Verkeer – 1’. Hier worden geen onderdelen van de aanlanding gerealiseerd. De aanlanding bevindt zich namelijk volledig op het water, en is vanaf de kant bereikbaar via een hellingbaan binnen de bestemming ‘Water’.

De regels uit het Bestemmingsplan drijvende bouwwerken, die gelden in aanvulling op het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017, regelen niets voor het realiseren van een aanlanding.

4.2 Conclusie

De aanlanding op locatie 4 is in strijd met de regels van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Met een omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding. Hierop is de reguliere procedure van toepassing.

5 Locatie 6: Sporenburg

Locatie 6 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Ook is het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken van toepassing.



'Aanlanding Sporenburg' wordt gerealiseerd op het water. De aanlanding is vanaf het P.E. Tegelbergplein bereikbaar via een fiets/voetpad.

5.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Op de oever, tussen het P.E. Tegelbergplein en het water is een kleine strook bestemd als 'Groen'.

De gronden met de bestemming 'Water' zijn onder andere aangewezen water, waterwegen en de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden en kunstwerken geen bruggen zijnde. Een aanlanding/haven voor een pontverbinding is te zien als een voorziening behorend bij een waterweg.

Ter plaatse is in het water tevens de aanduiding 'specifieke vorm van water- 23' van toepassing. Hier is specifiek een steiger met halteplek toegestaan. Deze aanduiding is echter te klein voor de volledige aanlanding voor een pont en lijkt betrekking te hebben op rondvaartboten/watertaxi's.

In de groenstrook tussen het P.E. Tegelbergplein en het water zijn fiets- en/of voetpaden toegestaan. Een pad richting de aanlanding is hier binnen het bestemmingsplan te realiseren.

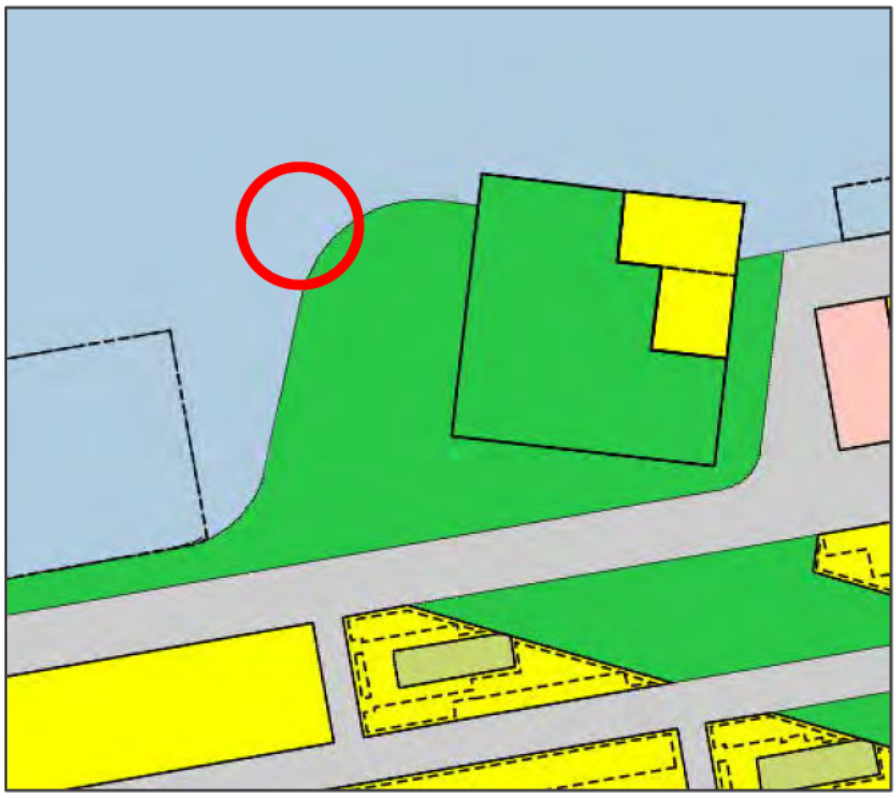
De regels uit het Bestemmingsplan drijvende bouwwerken, die gelden in aanvulling op het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017, regelen niets voor het realiseren van een aanlanding.

5.2 Conclusie

De aanlanding op locatie 6 is niet in strijd met de regels van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017.

6 Locatie 8: Steltloper

Locatie 8 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Ook is het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken van toepassing.



'Aanlanding Steltloper' wordt gerealiseerd op het water. De aanlanding is bereikbaar via een hellingbaan.

6.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Op de oever **zijn de gronden bestemd als 'Groen'.**

De gronden met de bestemming 'Water' zijn onder andere aangewezen water, waterwegen en de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de waterwegen, waterafvoer, waterberging, waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden en kunstwerken geen bruggen zijnde. Een aanlanding/haven voor een pontverbinding is te zien als een voorziening behorend bij een waterweg.

Binnen de bestemming water mogen uitsluitend drijvende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden ten dienste van de bestemming. Voor steigers en openbare afmeer- en toegangsvoorzieningen geldt dat deze maximaal 2 m breed zijn en dat de bouwhoogte maximaal 2 m bedraagt. De aanlanding is niet passend binnen deze afmetingen. Met een omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding.

In de groenstrook op de oever zijn fiets- en/of voetpaden toegestaan. Een pad richting de aanlanding is hier binnen het bestemmingsplan te realiseren.

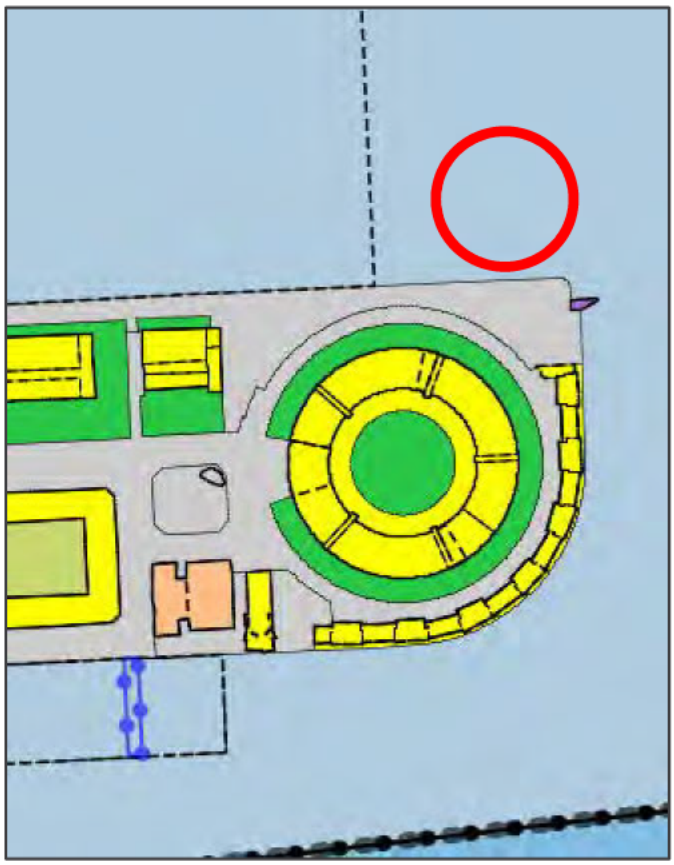
De regels uit het Bestemmingsplan drijvende bouwwerken, die gelden in aanvulling op het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017, regelen niets voor het realiseren van een aanlanding.

6.2 Conclusie

De aanlanding op locatie 8 is in strijd met de regels van het bestemmingsplan Borneo Sporenburg en Rietlanden 2017. Met een omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding. Hierop is de reguliere procedure van toepassing.

7 Locatie 11: KNSM-Eiland

Locatie 11 valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord. Ook is het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken van toepassing.



'KNSM-Eiland' wordt gerealiseerd op het water. De aanlanding is bereikbaar via een hellingbaan.

7.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Op de oever zijn de gronden bestemd met de bestemming 'Verkeer – 2'.

De gronden met de bestemming 'Water' zijn onder andere aangewezen voor water, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw, niet zijnde bruggen en ter plaatse van enkele aanduidingen ook voor steigers en ligplaatsen. Ter plaatse zijn geen aanduidingen van toepassing. Er mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten dienste van de bestemming 'Water'.

Binnen de bestemming water mogen uitsluitend drijvende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden ten dienste van de bestemming. Een (drijvende) aanlanding is echter niet passend binnen de bestemming 'Water'. Met een

omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding.

Op de oever zijn fiets- en/of voetpaden toegestaan. Een pad richting de aanlanding is hier binnen het bestemmingsplan te realiseren.

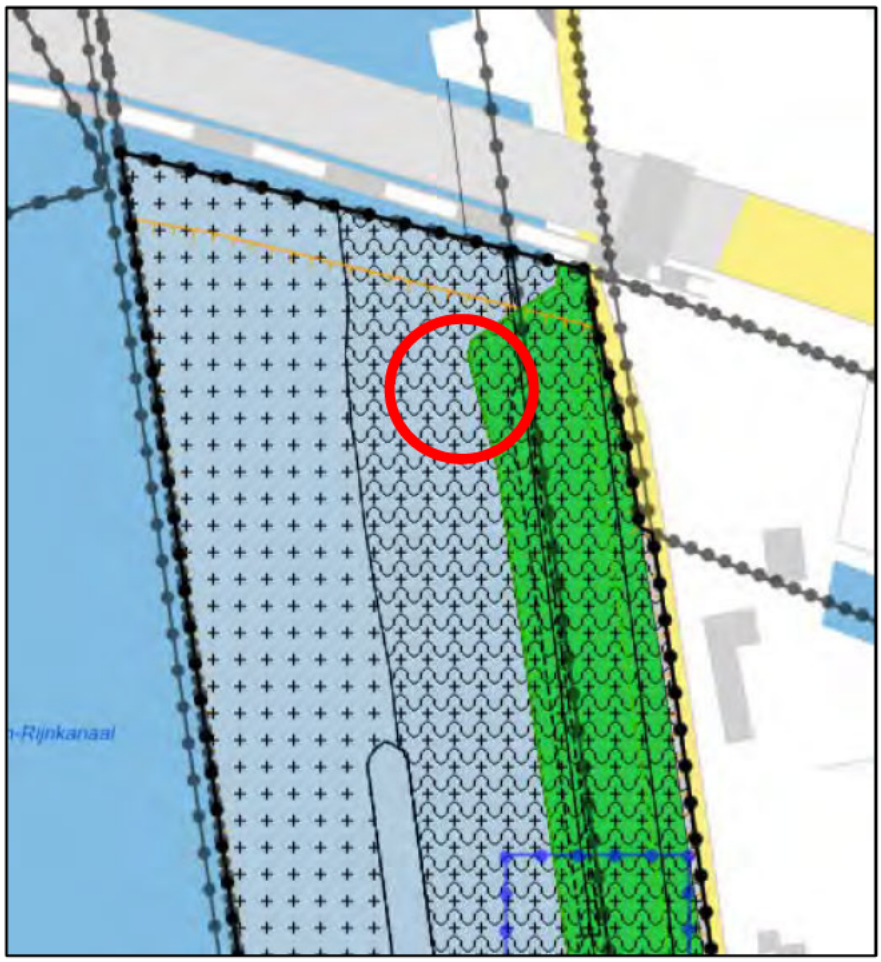
De regels uit het Bestemmingsplan drijvende bouwwerken, die gelden in aanvulling op het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord, regelen niets voor het realiseren van een aanlanding.

7.2 Conclusie

De aanlanding op locatie 11 is in strijd met de regels van het bestemmingsplan Oostelijk Havengebied Noord. Met een omgevingsvergunning (algemene afwijkingsregels) kan medewerking worden verleend aan de aanlanding. Hierop is de reguliere procedure van toepassing.

8 Locatie Baaibuurt

Locatie Baaibuurt (Zuider IJdijk nabij Piet Heintunnel) valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan Water om Zeeburgereiland. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven binnen de rode cirkel, met als ondergrond de verbeelding van het bestemmingsplan Water om Zeeburgereiland.



De aanlanding wordt gerealiseerd op het water. De aanlanding is vanaf de Zuider IJdijk bereikbaar via een fiets/voetpad.

8.1 Bestemmingsplantoets

Ter plaatse van het water is de bestemming 'Water' van toepassing. Op de oever, tussen de Zuider IJdijk en het water is de bestemming 'Groen' van toepassing.

Op gronden met de bestemming 'Water' is een aanlanding/haven voor een pontverbinding niet in strijd met het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt namelijk kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw, waaronder steigers mogelijk binnen de bestemming 'Water'. Een aanlanding/haven van een pontverbinding kan worden gezien als een kunstwerk.

Op gronden met de bestemming 'Groen' is het toegestaan om nautische voorzieningen met bijbehorende voet/fietspaden te realiseren.

Ter plaatse van het water zijn tevens de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 2’, de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ van toepassing. Vanuit de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 2’ geldt dat er bij bodemverstorende werkzaamheden een archeologisch rapport moet worden aangeleverd bij het aanvragen van de omgevingsvergunning (voor bouwen). Bij het plaatsen van pontonpalen is er sprake van bodemverstoring, dus het aanleveren van een archeologisch rapport is nodig.

Dubbelbestemmingen
Ter plaatse van de groenstrook/paralelweg langs de Zuider IJdijk zijn de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie’, de dubbelbestemming ‘Waarde – Cultuurhistorie’ en de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ van toepassing.

De dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie’ levert geen belemmeringen op indien er bouwwerken worden gerealiseerd van maximaal 1.5 meter hoog. In de groenstrook zijn geen bouwwerken gepland, de dubbelbestemming ‘Waarde – Ecologie’ levert geen belemmeringen op. De dubbelbestemming ‘Waarde – Cultuurhistorie’ levert geen belemmeringen op, indien het profiel en tracé van het dijklichaam van de Zuider IJdijk niet worden veranderd. De dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ levert ook hier geen belemmeringen op.

Tevens geldt dat de locatie ligt binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Dit levert echter geen beperkingen op voor het realiseren van een aanlanding. Ter plaatse van de groenstrook/paralelweg langs de Zuider IJdijk is de aanduiding ‘Vrijwaringszone – vaarweg’ van toepassing. Er mag hier enkel gebouwd worden ten dienste van de vaarweg. Dit levert geen beperkingen op voor de aanlanding van de pont.

8.2 Conclusie
Aanlanding Baaibuurt is vooralsnog niet in strijd met de regels van het bestemmingsplan Water om Zeeburgereiland.

9 Vergunningeninventarisatie pontverbinding Zeeburgereiland

Voor het realiseren van de aanlandingen is een eerste globale vergunningeninventarisatie uitgevoerd. De daadwerkelijk benodigde functies zijn afhankelijk van de uiteindelijk te realiseren locatie en de (wijze van de) uit te voeren werkzaamheden.

Een aantal vergunningen is in ieder geval noodzakelijk:

- Omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan;
- Omgevingsvergunning voor bouwen;
- Watervergunning voor het gebruiken van een waterstaatswerk of beschermingszone.

Het schema van de vergunningeninventarisatie is bijgevoegd in bijlage 2.
In dit schema is bij iedere vergunning/melding aangegeven of deze benodigd is, of dat dit nog nader uitgezocht moet worden wanneer er een locatie is geselecteerd en de wijze van uitvoeren van de werkzaamheden bekend is

10 Conclusie

Planologische scan
Uit de planologische scan blijkt dat het realiseren van een aanlanding op vijf van de zeven locaties strijdig is met het bestemmingsplan (zie onderstaande tabel). Enkel op locatie 6: Sporenburg en locatie Baaibuurt is een aanlanding te realiseren zonder af te wijken van het bestemmingsplan.

Locatie	Strijdig met bestemmingsplan
Locatie 2: Sluisbuurt	Ja (voorzieningen op de oever)
Locatie 3: Cruquius	Ja (afmetingen)
Locatie 4: Borneo	Ja (afmetingen)
Locatie 6: Sporenburg	Nee
Locatie 8: Steltloper	Ja (afmetingen)
Locatie 11: KNSM-Eiland	Ja
Locatie Baaibuurt	Nee

Strijdigheid met het bestemmingsplan betekent niet dat het onmogelijk is om op de betreffende locatie een aanlanding te realiseren. Het betekent alleen dat er een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan nodig is om realisatie van de aanlanding planologisch mogelijk te maken. Voor alle locaties geldt dat met de reguliere procedure een omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan worden afgeweken. Artikel 2.12 lid 1 sub a onder 1° of 2° van de Wabo is namelijk van toepassing. Dit resulteert in een reguliere procedure van maximaal 8 weken + 6 weken verlenging. Na maximaal 14 weken wordt er door de gemeente een besluit genomen op de vergunningaanvraag. Eventuele beroepen moeten door belanghebbenden binnen zes weken na het besluit op de vergunningaanvraag worden ingediend. Indien binnen deze zes weken geen beroep wordt ingediend is de vergunning definitief en kan de aanlanding worden gerealiseerd.

Indien er wel bezwaren zijn ingediend, dient het bevoegd gezag (gemeente) binnen zes weken te beslissen op het bezwaarschrift. Dit kan erin resulteren dat de vergunning wordt ingetrokken, of dat het bezwaar ongegrond wordt verklaard. Tegen dit besluit kan binnen zes weken beroep worden ingediend bij de rechtbank.

Vergunningeninventarisatie
Naast een eventuele omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan zijn er ook enkele andere vergunningen en mogelijk meldingen noodzakelijk. Het betreft omgevingsvergunning voor bouwen en een watervergunning voor het gebruiken van een waterstaatswerk of beschermingszone. Wanneer er een keuze is gemaakt voor een locatie en de wijze van uitvoeren van de werkzaamheden bekend is, kan inzichtelijk worden gemaakt welke vergunningen en meldingen er verder nog noodzakelijk zijn.

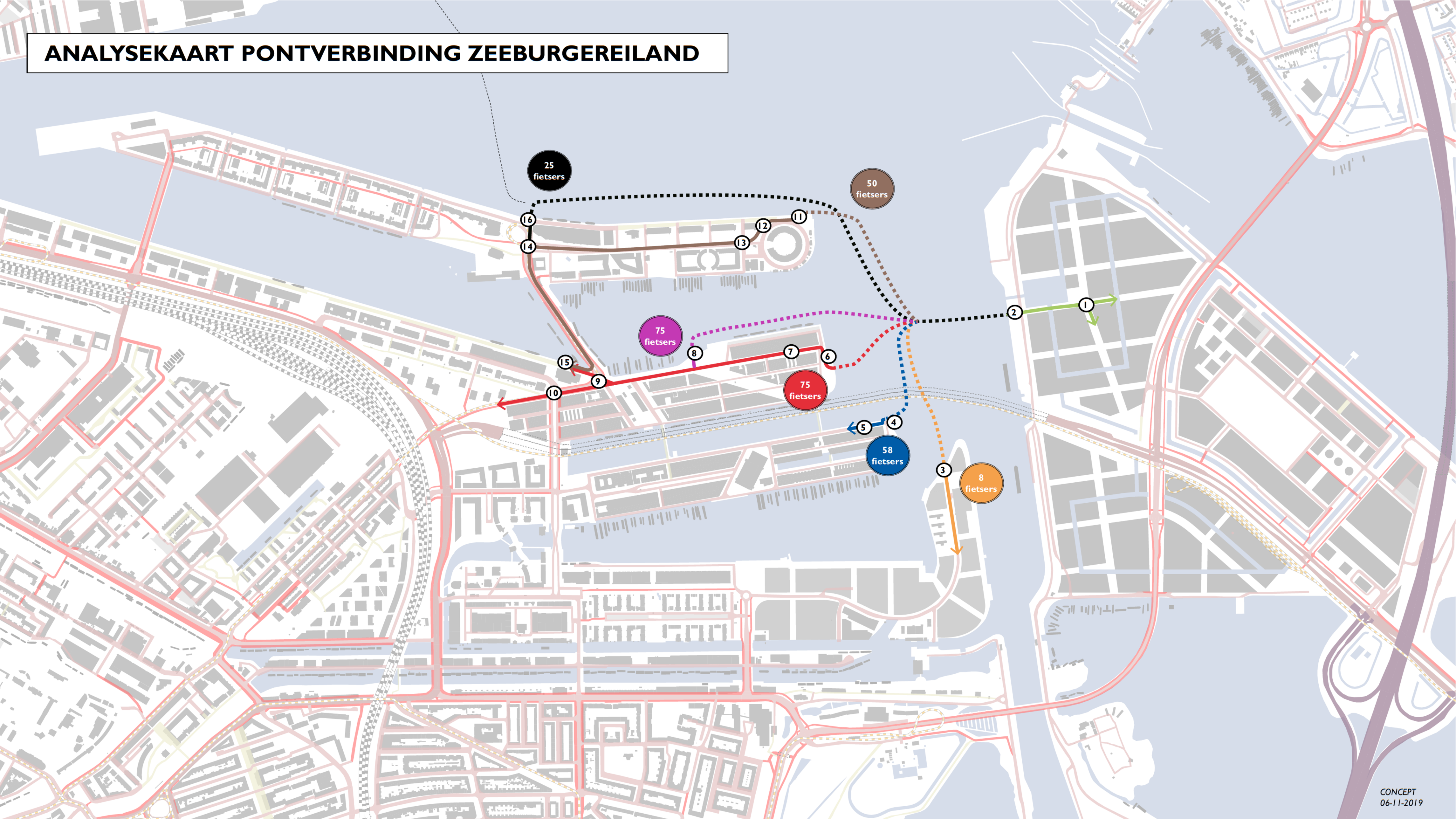
Verantwoording

Titel	Planologische scan pontverbinding Zeeburgereiland
Projectnummer	369502
Referentienummer	nl_notitie.docm
Revisie	Concept 2
Datum	22-11-2019
Auteur	[redacted]
E-mailadres	[redacted]
Gecontroleerd door	Naam en Achternaam
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Naam en Achternaam
Paraaf goedgekeurd	

Bijlage 1 - Analysekaart pontverbinding Zeeburgereiland

Bijlage 2 - Schema vergunningeninventarisatie

ANALYSEKAART PONTVERBINDING ZEEBURGEREILAND



CONCEPT
06-11-2019

Vergunningenregister

Project: Tijdelijke pontverbinding Zeeburgereiland
Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Datum: 21-11-2019
Projectnummer: 369502
Opgesteld door: P. Verhoef

Status: concept
Versie: C1

	Inventarisatie vergunningen										Doorlooptijd vergunning (weken)		
ID nr	Vergunningensoort	Activiteit	Definitief/ Tijdelijk	Vereist	Juridische grondslag	Bevoegd gezag	Aanvrager	Toelichting/ opmerkingen	Proceduretermijn	Indieningsvereisten	Besluit-termijn	Bezwaar/ beroep termijn	Totaal
	Ruimte												
1	Tracébesluit	Aanleg of wijziging van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg	Definitief	Nee	**Tracewet**	Rijkswaterstaat		**Er is geen sprake van de wijziging van een hoofdvaarweg. Het Amsterdam-Rijnkanaal, waaraan enkele locaties zijn gelegen, betreft wel een hoofdvaarweg. Het realiseren van een aanlanding in een hoofdvaarweg betreft echter geen wijziging van een hoofdvaarweg zoals bedoeld in de trácewet.**	meerdere jaren	> Mer > Watertoets > Natuurtoets > Luchtonderzoek > Akoestisch onderzoek > Archeologisch onderzoek	52	6	58
2	Wegaanpassingsbesluit	Uitsluitend wijzigen (verbreden) van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg	Definitief	Nee	**Spoedwet wegverbreding**	Rijkswaterstaat		Deze wet is van toepassing op de wegaanpassingsprojecten, opgenomen in de bij de wet behorende bijlage. Vergunningen worden gecoördineerd en geclusterd aangevraagd.	1 jaar	> Watertoets > Natuurtoets > Luchtonderzoek > Akoestisch onderzoek > Archeologisch onderzoek	52	6	58
3	Herziening bestemmingsplan	Afwijken van bestemmingsplan of inpassingsplan	Definitief	Uitzoeken	**Wet ruimtelijke ordening**	Gemeente Provincie of Ministerie bij inpassingsplan		**Afwijken van bestemmingsplan afhankelijk van te kiezen locatie.** Indien door de werkzaamheden de bestemming van de grond wordt gewijzigd, dient met het bevoegd gezag afgestemd te worden welke procedure voor bestemmingsplanwijziging er nodig is. Dit kan een volledige herziening van het bestemmingsplan zijn of een "omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan".	1 jaar	> Check Mer > Watertoets > Natuurtoets > Luchtonderzoek > Akoestisch onderzoek > Archeologisch onderzoek	52	6	58
4	Omgevingsvergunning Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening	Binnenplans afwijken van bestemmingsplan	Definitief	Uitzoeken	**Wabo** art 2.1 lid 1 sub c art 2.12 lid 1 sub a Bor bijlage 2 vrijstellingen	Gemeente Provincie of Ministerie bij inpassingsplan		**Afwijken van bestemmingsplan en toe te passen procedure (binnenplanse afwijking) afhankelijk van te kiezen locatie.** In de regels van het bestemmingsplan kan zijn bepaald dat burgemeester en wethouders af kunnen wijken van de bestemmingsregels. Er staat vaak concreet genoemd tot welke grenzen ze af kunnen wijken.	8 weken	> Ruimtelijke onderbouwing	8	6	14
5	Omgevingsvergunning Werk of werkzaamheden	Uitvoeren van werkzaamheden die op grond van bestemmingsplan vergunningsplichtig zijn		Uitzoeken	**Wabo** art 2.1 lid 1 sub b	Gemeente Provincie of Ministerie bij inpassingsplan		**Afhankelijk van (eventuele grondroerende) werkzaamheden en locatieafhankelijk.** In het bestemmingsplan kan zijn bepaald dat het verboden is binnen een bij het plan aangegeven gebied bepaalde werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren zonder 'omgevingsvergunning werk of werkzaamheden' (voormalige 'aanlegvergunning').	8 weken	> Beschouwing > Situatietekening > Dwarsprofielen > Archeologisch rapport > Gegevens k&l	8	6	14
	Bouwen												
6	Omgevingsvergunning Bouwen	Bouwen van een bouwwerk		Ja	**Wabo** art 2.1 lid 1 sub a Bor bijlage 2 vrijstellingen **Bouwbesluit 2012**	Gemeente		**De aanlanding (pontons, palen etc.) en eventuele voorzieningen zoals abri's en hellingbanen worden gezien als bouwwerken,** Voor de meeste bouwwerken dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd bij de gemeente. Dit geldt niet voor kleine, onopvallende bouwwerken. De vrijstellingen zijn terug te vinden in het Bor (bijlage 2). **Let op** soms rekening houden met extra tijd voor Welstand. ***Geluidsbelasting volgens art 8.3 Bouwbesluit 2012*** Bouw- of sloopwerkzaamheden die een geluidniveau veroorzaken van ten minste 60 dB(A) op de gevel van een aangrenzende woonfunctie of van een aangrenzende gebruiksfunctie op een ander perceel, worden maandag t/m zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur uitgevoerd. Bij het uitvoeren van die werkzaamheden worden de in tabel 8.3 aangegeven dagwaarden en de bij die dagwaarden aangegeven maximale blootstellingsduur in de dagen dat de dagwaarde is bereikt, niet overschreden.	8 weken	> Foto's > Situatietekening > Dwarsprofielen > Constructietekening > Constructieberekeningen > Bodemrapport > (Veiligheids)rapportages > Bouwveiligheidsplan > Geluidonderzoek > Sporadisch Wet Bibob	8	6	14
7	Omgevingsvergunning Beschermde monumenten	Activiteit m.b t. beschermd gemeentelijk-, provinciaal-, of rijksmonument		Nee	**Wabo** art 2.1 lid 1 sub f art 2.2 lid 1 sub b **Provinciale/ gemeentelijke verordening** **Erfgoedwet (voorheen Monumentenwet 1988)**	Gemeente Provincie		Een omgevingsvergunning is nodig bij het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een beschermd rijks- provinciaal of gemeentelijk monument, of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van een beschermd monument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht. **Let op** de gemeente beoordeelt of sprake is van de reguliere of de uitgebreide procedure.	26 weken	> Foto's > Beschouwing > Situatietekening > Kadastrale gegevens	26	6	32
8	Omgevingsvergunning Slopen	Slopen van een bouwwerk in gemeentelijk-, provinciaal-, of rijks stads- of dorpsgezicht		Nee	**Wabo** art. 2.2 lid 1 sub c art. 2.1 lid 1 sub h **Provinciale/ gemeentelijke verordening/ Erfgoedwet (voorheen Monumentenwet 1988)**	Provincie Gemeente		Een omgevingsvergunning is nodig bij het slopen van een bouwwerk in een bij de provincie, gemeente of Rijk beschermd stads- of dorpsgezicht.	8 weken	> Beschouwing > Kadastrale gegevens > Situatietekening > Sloopveiligheidsplan > Evt. asbestonderzoek > Evt. onderzoeksrapport chemische verontreiniging	8	6	14

9	Sloopmelding	slopen		Nee	**Bouwbesluit 2012** art 1.26	Gemeente		Een melding is nodig als asbest verwijderd, gesloopt of gedemonteerd moet worden of als de hoeveelheid vrijkomend bouw- en sloopafval geschat wordt op 10 m3 of meer.	4 weken	> Foto's > Beschouwing > Situatietekening > Evt. asbestonderzoek	4	0	4
10	Omgevingsvergunning Brandveilig gebruiken	Brandveilig gebruiken		Nee	**Wabo** Ex. art. 2.1 lid 1 sub d **Besluit omgevingsrecht** ex. art. 2.2	Gemeente		Een omgevingsvergunning voor brandveilig gebruik is nodig wanneer in een gebouw of een ander bouwwerk: > bedrijfsmatig of in het kader van verzorging nachtverblijf aan meer dan 10 personen worden verschaft; Bijv. hotel, kampeerboerderij, ziekenhuis, gevangenis. > dagverblijf wordt verschaft aan meer dan 10 kinderen onder 12 jaar; Bijv. basisschool of kinderdagverblijf. > dagverblijf wordt verschaft aan meer dan 10 lichamelijke of verstandelijk gehandicapte personen.	26 weken	> Situatietekening > Evt. bedrijfsnoodplan	26	6	32
11	Gebruiksmelding Brandveilig gebruiken	Brandveilig gebruiken		Nee	**Bouwbesluit 2012** par. 1 5 Melding kan gelijktijdig met de Wabo, maar afzonderlijke procedure	Gemeente		Een gebruiksmelding is van toepassing wanneer: > in een gebouw of ander bouwwerk meer dan 50 personen tegelijk verblijven (let op: geldt niet voor woningen en woongebouwen); of, > een woning kamergewijs wordt verhuurd; of > door een gelijkwaardige oplossing aan de brandveiligheidseisen van hoofdstuk 6 en 7 van het Bouwbesluit 2012 wordt voldaan.	4 weken	> Situatietekening > Evt. bedrijfsnoodplan	4	0	4
12	Omgevingsvergunning Gemeentelijke verordening	Activiteiten uit gemeentelijke verordening		Uitzoeken	**Wabo** Ex. art. 2 2 lid 2 **Gemeentelijke verordeningen**	Gemeente		**Zie verderop.** Een Algemene Plaatselijke Verordening is een wetgevende regeling op gemeentelijk niveau waarin bindende voorschriften zijn opgenomen. De regels van de APV moeten worden doorlopen om te kijken of een vergunning conform de APV noodzakelijk is.	8 weken	> Zie APV	8	6	14
13	Omgevingsvergunning Provinciale verordening	Activiteiten uit provinciale verordening		Nee	**Provinciewet** Art. 145 **Provinciale (landschaps)verordening**	Provincie		Een provinciale verordening is een wetgevende regeling op provinciaal niveau waarin bindende voorschriften zijn opgenomen. De regels moeten worden doorlopen om te kijken of een vergunning conform de provinciale verordening noodzakelijk is. Landschapsverordening met het oog op het stellen van regels ter bescherming van de kwaliteit van het landschap en de natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden.	let op: diverse proceduretijden	> Zie provinciale verordening	13	6	19
14	Ontheffing Werkzaamheden nabij luchthavens	Plaatsen van tijdelijke objecten nabij Schiphol		Nee	**Wet Luchtvaart** art. 8.12 O.b.v. Luchthavenindelingsbesluit Schiphol paragraaf 2.2	Ministerie IenM		Ontheffing voor het oprichten of plaatsen van (tijdelijke) objecten, welke de hoogtebeperkingen van het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol overschrijven. De ontheffing wordt voor een bepaalde periode verleend. **Let op** Dit artikel is van toepassing op het oprichten of plaatsen van objecten waar geen omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit, als bedoeld in art. 2.1 lid 1 sub a of sub b van de Wabo, voor is vereist.	4 - 8 weken	> Aanvraagformulier > Situering werkzaamheden > Korte omschrijving plan of werkzaamheden > Tekening van object en een werktuigenplan	8	6	14
15	Melding Bouwen obstakels > 100 m hoog	Plaatsen van obstakels hoger dan 100 meter (bijv. kranen, windmolens)		Nee	**Wet Luchtvaart**	Ministerie IenM		Hierbij worden alle objecten hoger dan 100 meter gemeld. Het gaat hierbij veelal om kranen, windmolens, hoogspanningsmast, schoorsteen, gebouwen, e d.	2 weken	> Aanvraagformulier > Tekening zijaanzicht > Overzichtstekening > Topografische kaart	2	0	2
	Infra (wegen, spoorwegen, vaarwegen, kabels en leidingen) en Verkeer												
16	Graafmelding	Werkzaamheden in de grond		Uitzoeken	**Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netwerken (WION)** art 2	Dienst Kadaster		**Afhankelijk van te verrichten werkzaamheden en locatie.** Een graafmelding is verplicht bij graafwerkzaamheden en zorgt ervoor dat netbeheerders een melding krijgen van de geplande werkzaamheden in de ondergrond. Na het doen van een melding moet u binnen 20 dagen beginnen met de graafwerkzaamheden.	20 werkdagen	> Situatietekening	4	0	4
17	Kabel- leidingvergunning	Verleggen en aanleggen van kabels en leidingen		Nee	**Telecommunicatiewet** Gemeentelijke leidingenverordening	Gemeente		Niet iedere gemeente heeft een leidingenverordening vastgesteld. Check dit daarom per gemeente. Deze vergunning wordt normaliter door de netbeheerders zelf aangevraagd. De leidingenverordening is niet van toepassing op kabels bedoeld in de Telecommunicatiewet en op leidingen die onderdeel zijn van een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer. Deze leidingenverordening is van toepassing op het aanleggen, het houden en het verwijderen van leidingen in de openbare ruimte en op infrastructurele voorzieningen.	8 weken	> Bodemonderzoek > Werktekeningen > Verkeersplan > Evt. Machtiging leidingsexploitant	8	6	14
18	Instemmingsbesluit	Verleggen en aanleggen van kabels en leidingen		Nee	**Telecommunicatiewet** Gemeentelijke telecommunicatieverordening	Gemeente		Voor kabels welke onder de Telecommunicatiewet vallen heeft u, om werkzaamheden uit te mogen voeren, een instemming nodig op grond van de Telecommunicatieverordening van de gemeente. Dit instemmingsbesluit wordt normaliter door de netbeheerders zelf aangevraagd. Het instemmingsbesluit heeft een maximale werkingsduur van zes maanden.	8 weken	> Bodemonderzoek > Werktekeningen > Verkeersplan > Evt. Machtiging leidingsexploitant	8	6	14
19	Wbr vergunning	Aanleg van/werken aan Rijkswaterstaatswerken		Uitzoeken	**Wet beheer Rijkswaterstaatswerken** ex. art.2	Rijkswaterstaat		**Afhankelijk van locatie. Amsterdam-Rijn Kanaal is een rijkswaterstaatswerk.**	8 weken	> Situatietekening > Evt. Verkeersplan > boorplan	8	6	14
20	Besluit onttrekking openbaar verkeer	Werkzaamheden aan wegen/aanpassen van wegen waardoor onttrekking van openbaar verkeer plaatsvindt		Nee	**Wegenwet** ex. art.8 (Rijk en provincie) ex. Art. 9 (Gemeente) Art. 11 (Verzoek door derden)	Rijkswaterstaat Provincie Gemeente		De overheid die een weg onderhoudt kan die weg aan het openbaar verkeer onttrekken. Dit houdt in dat die weg (of een deel daarvan) niet langer toegankelijk is. Meestal gebeurt dit in verband met reconstructie van de weg of met de duurzaamheid en veiligheid van het verkeer. De gemeente kan door derden worden verzocht een weg aan het openbaar verkeer te onttrekken. Bij de provincie, RWS en waterschappen bestaat geen soortgelijke bepaling, zij handelen alleen uit eigen initiatief.	26 weken	> Situatietekening > Verkeersplan > Akoestisch onderzoek	26	6	32
21	Verkeersbesluit BABW	Verkeersmaatregelen aan wegen		Uitzoeken	**Wegenverkeerswet** ex. Art. 12 van het BABW	Rijkswaterstaat Provincie Gemeente		Verkeerbesluiten geven aan hoe weggebruikers zich op de openbare weg dienen te gedragen. Denk aan maximumsnelheid en een parkeerverbod maar ook voor definitieve wijzigingen als het afsluiten of omleggen van een weg. Het initiatief tot het nemen van een verkeersbesluit berust meestal bij de beheerder van de weg, maar ook derden kunnen een verzoek indienen tot het nemen van een verkeersbesluit. Voor een tijdelijke situatie geldt dat een verkeersbesluit genomen dient te worden indien de tijdelijke situatie langer dan 4 maanden duurt (Art. 37 BABW)	8 weken	> Situatietekening > Verkeerplan	8	6	14

22	Ontheffing RVV	Tijdelijke verkeersmaatregelen		Uitzoeken	**Wegenverkeerswet** art. 87 RVV	Rijkswaterstaat Provincie Gemeente		**Afhankelijk van locatie en uitvoeren van werkzaamheden.** Als u met uw voertuig moet rijden of parkeren op een plek waar dat niet mag of op een andere manier de wegenverkeerswetgeving wil overtreden heeft u een ontheffing nodig. Hiermee kan er voor bepaalde verkeerstekens en verkeersregels die een gebod of en verbod inhouden, een ontheffing worden verleend. Bijvoorbeeld voor het overtreden van een parkeerverbod tijdens een verhuizing, of voor het overtreden van een inrijverbod of geslotenverklaring ten behoeven van het laden en lossen. De gemeente is terughoudends met het verlenen van ontheffingen, deze worden alleen verleend als het echt noodzakelijk is. U kunt een ontheffing voor een dag of dagdeel, of op jaarbasis aanvragen.	3 weken	> aanvraagformulier	3	0	3
23	Omgevingsvergunning Werk of werkzaamheden uitvoeren	Aanleggen, beschadigen of veranderen van een weg		Uitzoeken	**Wabo** ex. Art. 2 2 lid 1 sub d **Provinciale verordening / Gemeentelijke verordening**	Provincie Gemeente		**Afhankelijk van locatie en uitvoeren van werkzaamheden is conform artikel 4.13 ontheffing van de APV nodig.** Het is verboden zonder vergunning van B&W respectievelijk de provincie een weg aan te leggen, de verharding daarvan op te breken, in een weg te graven of te spitten, aard of breedte van de wegverharding te veranderen of enigszins verandering te brengen in de wijze van aanleg van een weg.	8 weken	> Beschouwing > Situatietekening	8	6	14
24	Omgevingsvergunning Uitrit aanleggen of veranderen	Uitrit aanleggen of veranderen		Uitzoeken	**Wabo** ex. Art. 2 2 lid 1 sub e **Provinciale verordening / Gemeentelijke verordening**	Provincie Gemeente		**Afhankelijk van locatie en uitvoeren van werkzaamheden.** Het is verboden zoner vergunning of melding van B&W respectievelijk de Provincie een uitweg te maken naar de weg of verandering te brengen in een bestaande uitweg naar de weg. Ook voor een tijdelijke uitrit ten behoeve van het aan- en afrijden naar werkterreinen en gronddepots e d. is een vergunning of melding nodig.	8 weken	> Beschouwing > Situatietekening	8	6	14
25	Vergunning/ontheffing conform APV of provinciale verordening	Plaatsen van voorwerpen op of aan de weg		Uitzoeken	**Wabo** ex. Art. 2 2 lid 1 sub j / k **Provinciale verordening / gemeentelijk verordening**	Provincie Gemeente		**Op grond van artikel 4.3 APV is het niet verboden om zaken kortstondig op de weg te plaatsen ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden.** Het is verboden zonder vergunning van het B&W respectievelijk de provincie een weg of een weggedeelte anders te gebruiken dan overeenkomstig de publieke functie daarvan. Uitzonderingen zijn opgenomen in de APV of provinciale verordening.	8 weken	> Zie APV/Provinciale verordening	8	6	14
26	Ontheffing scheepvaartwegenverordening	Werkzaamheden aan vaarwegen waardoor tijdelijk de vaarroute wordt gestremd of een andere vaarroute wordt gecreëerd.		Nee	**Provinciale Scheepvaartwegen-verordening**	Vaarwegbeheerder		**De verordening is niet van toepassing op de betreffende vaarwegen**. Deze verordening is van toepassing op de scheepvaartwegen, vaargeulen en kunstwerken die zijn opgenomen in de bijlage bij deze verordening, met inbegrip van langs, over of in de scheepvaartwegen en vaargeulen gelegen kunstwerken, oevers en oeverwerken, voor zover deze in eigendom, beheer en onderhoud zijn bij anderen dan het rijk.	8 weken	> Zie provinciale verordening	8	6	14
27	Verkeersbesluit BABS	Verkeersmaatregelen op het water		Uitzoeken	**Scheepvaartverkeerswet** Ex. Art 1 lid 1 Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (BABS)	Vaarwegbeheerder		Deze verordening is van toepassing op de scheepvaartwegen, vaargeulen en kunstwerken die zijn opgenomen in de bijlage bij deze verordening, met inbegrip van langs, over of in de scheepvaartwegen en vaargeulen gelegen kunstwerken, oevers en oeverwerken, voor zover deze in eigendom, beheer en onderhoud zijn bij anderen dan het rijk.	8 weken	> Situatietekening > Scheepvaartverkeersplan	8	6	14
28	Ligplaatsvergunning	Aanleggen van een schip		Nee	**BPR** ex. art. 9.03 lid 1 bijlage 14 a **Scheepvaartverkeerswet** ex. Art. 4 2 lid a-1 **APV**	Vaarwegbeheerder		Als u uw vaartuig op een vaste plek wilt afmeren, heeft u een ligplaatsvergunning nodig. In de ligplaatsvergunning staan voorwaarden die te maken hebben met openbare orde, veiligheid, milieu, hygiëne en gezondheid. Ook kan de vaarwegbeheerder eisen stellen aan de afmetingen van het schip.	8 weken	> Zie APV	8	6	14
29	Spoorwegwetvergunning	Aanleggen of veranderen van spoorwegen		Nee	**Spoorwegwet** ex. Art. 19 Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen	ProRail		Een vergunning is vereist voor alle werkzaamheden nabij het spoor. Vanaf okt 2016 gelden de volgende gebieden voor vergunningplicht: > Het spoor ligt op maaiveldniveau, en u wilt bouwen binnen 11 meter van het spoor (gemeten vanaf het hart van het dichtstbij gelegen spoor). > Het spoor ligt op een talud, en u wilt bouwen binnen 6 meter van de teen van het talud. > Het spoor ligt onder het maaiveld, en u wilt bouwen binnen 6 meter van de kruin van het talud. > U wilt bouwen binnen 30 meter van een bouwwerk, zoals een onderdoorgang, tunnel of brug over het spoor. **Let op** voor het plaatsen van objecten van een bepaalde hoogte nabij overwegen kan een ontheffing nodig zijn op basis van de Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen artikel 13. **Let op** Naast deze spoorwegwetvergunning kan het nodig zijn een buitendienststelling aan te vragen. Dit is het geval als het spoor tijdelijk niet kan worden gebruikt: De buitendienststelling is geen vergunning op zich, het komt voort uit de veiligheidseisen die ProRail stelt. > Indien je voor de nacht van maximaal 6 uren buitendienstregelen aan moet vragen, dien je dit 20 werkdagen van de tevoren te doen > Indien je een hele dag buitendienststelling aan moet vragen, dien je dit 52 weken van tevoren te doen.	8 weken	> Beschouwing > Situatietekening > Bodemonderzoek > Stabiliteitsberekeningen > Evt. Buitendienstregeling	8	6	14
30	Vergunning locaalspoor- en tramwegen	Aanleggen of veranderen van locaalspoor- en tramwegen. Werkzaamheden in de directe omgeving van metrolijn of tramlijn		Uitzoeken	**Spoorwegwet** art. 27 en 33 > RDHL art. 15 > Metroreglement art. 15	Regionale stadsdiensten (zoals RET)		**Locatieafhankelijk. Een van de locaties ligt nabij een spoortunnel (tram).** Het is aan anderen dan de Directie verboden zonder vergunning, verleend door of namens de Minister, op, in, boven of onder de spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren.	8 weken	> Tekeningen > Werkplan	8	6	14
	Milieu												
31	Type A: niet vergunningsplichtig Type B: Melding algemene regels voor inrichtingen milieubeheer	Oprichten of veranderen van een niet vergunningsplichtige inrichting		Nee	**Wet Milieubeheer** ex. Art. 8.41 lid 1 Melding dient gelijktijdig met de Wabo te worden gedaan, maar volgt een afzonderlijke procedure	Provincie Gemeente		Type A inrichtingen zijn meldings- en vergunningsvrij. Er hoeft geen melding ingediend te worden. Type B inrichtingen zijn verplicht om 4 weken voor oprichting of verandering van de inrichting een melding te doen bij het bevoegd gezag. Er is geen milieuvergunning nodig (type C). Type B inrichtingen vallen onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit en er moet worden voldaan aan diverse regels uit het Activiteitenbesluit.	4 weken	> Inrichtingstekening > Evt. Nulsituatie bodemrapport > Evt. Akoestisch onderzoek > Evt. Luchtonderzoek > Evt. Geuronderzoek	4	0	4
32	Melding Besluit mobiel breken bouw- en sloopafval	Breken van bouw- en sloopafval op locatie (mobiele inbreker)		Nee	Wet Milieubeheer ex. Art. 10.52	Gemeente		Het Besluit mobiel breken bouw- en sloopafval heeft betrekking op situaties waar bouw- en sloopafval met een mobiele installatie wordt gebroken op locatie waar het materiaal vrijkomt.	15 werkdagen	> Inrichtingstekening > Beschrijving van bronsterkte > Hoeveelheid en de aard van bouw- en sloopafval	3	0	3

33	Omgevingsvergunning Milieuverantwoord ondernemen (inrichtingen)	Oprichten of veranderen (revisie) milieu-inrichting		Nee	**Wabo** Ex. Art. 2.1 lid 1 sub 3 Ex. Art. 2.6 (revisie) **Bor** (verg. plichtige inrichtingen) Bijlage 1 Voorheen Wet Milieubeheer ex. Art. 8.1 lid 1 (vervallen) ex. Art. 8.4 (revisie) vervallen	Provincie Gemeente		Type C inrichtingen zijn vergunningsplichtig met uitzondering van een groot aantal agrarische bedrijven. Naast de voorschriften uit de omgevingsvergunning kunnen type C inrichtingen te maken krijgen met milieuregels voor activiteiten uit met name hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit.	26 weken	> Check Mer > Beschouwing > Inrichtingstekening > Milieutekening Eventueel: > nulsituatie bodemrapport > bodemrisico beoordeling > akoestisch onderzoek > luchtonderzoek > geuronderzoek > lichtonderzoek > rioleringstekening > info afvalwaterstromen > immissietoets > info zuiveringstechnische voorzieningen > bbt-rapport > milieurisicoanalyse > bedrijfsnoodplan > wet Bibob	26	6	32
34	Omgevingsvergunning Milieuverantwoord ondernemen (mijnbouwwerk)	Oprichten en veranderen van mijnbouwwerk		Nee	**Wabo** ex. Art. 2.1 lid 1 sub e Voorheen Wet Milieubeheer ex. Art. 8.19 lid 2 (vervallen) **Mijnbouwwet** ex. Art. 40	Rijk		Mijnbouwinrichtingen (gas- en zoutwinning) zijn vergunningsplichtig. Het bevoegd gezag ligt bij EZ. Naast de voorschriften uit de omgevingsvergunning krijgen deze inrichtingen te maken met milieuregels voor activiteiten uit met name hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit. Type C inrichtingen zijn vergunningsplichtig met uitzondering van een groot aantal agrarische bedrijven. Naast de voorschriften uit de omgevingsvergunning kunnen type C inrichtingen te maken krijgen met milieuregels voor activiteiten uit met name hoofdstuk 3 van het Activiteitenbesluit.	26 weken	> Beschouwing > Inrichtingstekening > Milieutekening Eventueel: > nulsituatie bodemrapport > bodemrisico beoordeling > akoestisch onderzoek > luchtonderzoek > geuronderzoek > lichtonderzoek > rioleringstekening > info afvalwaterstromen > immissietoets > info zuiveringstechnische voorzieningen > bbt-rapport > milieurisicoanalyse > bedrijfsnoodplan	26	6	32
35	Ontheffing van regels PMV	Handelen in afwijking van PMV voor gebruik van gesloten stortplaats, grondwaterbeschermingsgebied of stiltegebied		Nee	**Wet Milieubeheer** ex. Art. 1.3a **Provinciale Milieuverordening of Omgevingsverordening** Deze toestemming integreert bij samenloop Wabo	Provincie		In de PMV worden restricties opgenomen ten aanzien van waterwingebieden, stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en bodembeschermingsgebieden. Bij de provincie moet worden nagevraagd of sprake is van beschermingsgebied PMV voor het plangebied. Als activiteiten plaatsvinden binnen een beschermingsgebied moet ontheffing worden aangevraagd. Vraag bij de provincie hoe de ontheffing aan te vragen en informeer naar de procedure.	8 weken of 26 weken	> Beschouwing > Situatietekening	26	6	32
36	Ontheffing geluid	Geluidsoverlast door werkzaamheden		Uitzoeken	APV	Gemeente		**Afhankelijk van de werkzaamheden. (APV artikel 5.5)**	8 weken	> Situatietekening > Akoestisch onderzoek	8	6	14
37	Procedure hogere grenswaarden	Permanente hogere geluidsbelasting		Nee	**Wet geluidhinder**	Gemeente		Als gevolg van verkeersaantrekkende werking kan een hoger geluidsniveau op gevels van geluidsgevoelige objecten worden toegestaan. Het verzoek kan samen gaan met een Wabo vergunning, bestemmingsplanprocedure, Tracébesluit e.d.	26 weken	> Situatietekening > Akoestisch onderzoek	26	6	32
	Bodem												
38	Ontgrondingenwetvergunning of -melding	Ontgrondingen		Nee	**Ontgrondingenwet** **Provinciale Ontgrondingenverordening**	Provincie		De Ontgrondingenwet regelt het winnen van zand, grind, klei en andere materialen uit de Nederlandse bodem. In principe is voor iedere ontgronding een vergunning vereist. Mogelijke uitzonderingen hierop zijn aangegeven in een provinciale ontgrondingenverordening, bijvoorbeeld voor het aanleggen van wegen, woonwijken, vliegvelden en havens, en het uitoefenen van landbouw. Check de provinciale ontgrondingenverordening daarom goed.	4 weken 8 weken of 26 weken	> Check Mer > Beschouwing > Kadastrale gegevens > Situatietekening > Dwarsprofielen > Bodemrapport > Archeologisch onderzoek > Stabiliteitsberekeningen > Grondstromenplan > Evt. Hydraulische analyse	26	6	32
39	Ontgrondingenwetvergunning	Ontgrondingen in rijkswateren		Nee	**Ontgrondingswet** Besluit ontgrondingen in Rijkswateren	Rijkswaterstaat		Het winnen van zand, grond, klei en andere materialen uit oppervlaktewateren in beheer bij het Rijk is vergunningsplichtig bij RWS op basis van de Ontgrondingenwet. Voor ontgrondingen in de uiterwaarden moet meestal (ook) een vergunning aangevraagd worden bij de provincie. In het Besluit ontgrondingen in Rijkswateren staat in artikel 1 de niet vergunningsplichtige activiteiten.	8 weken 26 weken	> Check Mer > Beschouwing > Kadastrale gegevens > Situatietekening > Dwarsprofielen > Evt. Bodemrapport > Evt. Archeologisch onderzoek > Evt. Stabiliteitsberekeningen > Evt. Hydraulische analyse	26	6	32
40	Melding Wet Bodembescherming (droog) of BUS Melding	Bij een saneringsbesluit waar saneringswerkzaamheden moeten plaatsvinden omdat sprake is van beroering in verontreinigde grond		Nee	**Wet bodembescherming** ex. Art 28 Wabo of **Besluit Uniforme Saneringen (BUS)**	Provincie (en enkele grote gemeenten)		Als de bodem wordt gesaneerd of als handelingen worden verricht ten gevolge waarvan de verontreiniging wordt verminderd of verplaatst moet een melding worden gedaan bij bevoegd gezag Wbb. In sommige gevallen kan een melding achterwege blijven. Zie voor de uitzonderingen artikel 28 lid 3 en 4 Wbb. De proceduretermijn is 15 weken en daarna 6 weken beroepstermijn. Indien de verontreinigde stoffen vallen onder de stoffen die genoemd worden in het Besluit Uniforme Saneringen (BUS), dan kan worden volstaan met het doen van een BUS-melding. De proceduretermijn is 5 weken en daarbij is geen mogelijkheid tot bezwaar en beroep.	BUS 5 weken WBB 15 weken	> Beschouwing > Kadastrale gegevens > Situatietekening > Dwarsprofielen > Bodemrapport > Grondstromenplan > Saneringsplan	15	6	21
41	Melding Besluit Bodemkwaliteit (droog)	Toepassen van grond- en bouwstoffen		Nee	**Wet bodembescherming** (droog) **Besluit bodemkwaliteit (Bbk)**	Via Agentschap NL naar bevoegd gezag		Om de bodem te beschermen tegen mogelijke verontreinigingen stelt het Besluit bodemkwaliteit randvoorwaarden aan de toepassingsmogelijkheden van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Meldingen moeten via het Meldpunt bodemkwaliteit van Agentschap NL worden ingezonden. De beoordeling van de melding wordt gedaan door het bevoegd gezag (gemeente).	5 werkdagen	> Grond- en bouwstoffencertificaten > Evt. Tekeningen toepassingslocatie	1	0	1
42	Ontheffing stortverbod	Storten van ernstig verontreinigde grond		Nee	**Wet bodembescherming** (droog) **Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (Bssa)**	Rijk		In het kader van Besluit stortplaatsen en stortverboden afvalstoffen (bssa) geldt er in Nederland een verbod voor het storten van ernstig verontreinigde grond. Onder bepaalde voorwaarden kan vrijstelling worden gevraagd van dit verbod. Wel moet sprake zijn van een inrichting voor het storten van de afvalstoffen (stortplaats) en moet een verklaring worden bijgevoegd van niet-reinigbaarheid voor grond.	4 weken	> Verklaring niet-reinigbare grond (Bodem+)	4	0	4

	Natuur												
43	Wet natuurbescherming vergunning gebieden	Handelen in een beschermd natuurgebied (Natuurmonument of Natura-2000 gebied)		Uitzoeken	**Wet natuurbescherming** Ex art 2.7	Provincie (Of ministerie EZ bij RWS-projecten)		**Quickscan ecologie uitvoeren. Locatiespecigfiek.** De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van gebieden die in het kader van de Vogel- en habitatrichtlijn beschermd moeten worden. Voor plangebieden in en nabij een Natura 2000 gebied dient een voortoets of een passende beoordeling te worden gedaan en in een aangewezen gebied moet ook een beheerplan worden opgesteld, waarin staat hoe de betreffende habitats beschermd worden. Ook voor handelingen die invloed hebben op een beschermd natuurmonument dient een vergunning Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.	26 weken	> Voortoets > Passende beoordeling	26	6	32
44	Wet natuurbescherming ontheffing soorten	Handelen met gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten		Uitzoeken	**Wet natuurbescherming** Hoofdstuk 3	Provincie (Of ministerie EZ bij RWS-projecten)		**Quickscan ecologie uitvoeren. Locatiespecigfiek.** De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van soorten. Om te beoordelen of er sprake is van verstoring van beschermde soorten, dient een natuurtoets uitgevoerd te worden. Voor de beschermde soorten dient vervolgens ontheffing te worden aangevraagd indien gewerkt wordt volgens de gedragscode en/of indien het tabel 3 soorten betreffen. De ontheffingsaanvraag moet worden begeleid door een activiteitenplan.	16 weken	> Natuurtoets > Activiteitenplan (bij negatief effect)	16	6	22
45	Wet natuurbescherming melding bomenkap	Kappen van bomen buiten de bebouwde kom		Nee	**Wet natuurbescherming** Ex art 4.2 **Verordening uitvoering Wet natuurbescherming provincie XX**	Provincie (Of ministerie EZ bij RWS-projecten)		Voor het kappen van bomen buiten de bebouwde kom is een melding Wet natuurbescherming benodigd. Ga eerst na of de bomen wellicht onder een vrijstelling vallen. **Let op** Voor werkzaamheden uitgevoerd door of in opdracht van RWS geldt tevens dat er altijd een melding Wet natuurbescherming gedaan moet worden en er een herplantplicht geldt (beleid RWS). Dit geldt voor het kappen van bomen buiten de bebouwde kom.	4 weken	> bomeninventarisatie	4	0	4
46	Omgevingsvergunning Kappen	Kappen van bomen of vellen van houtopstand		Uitzoeken	**Wabo** ex. Art. 2 2 lid 1 sub g **APV**	Gemeente		**Afhankelijk van te selecteren locatie zou eventueel een houtopstand gekapt moeten worden.** Als één of meer bomen worden gekapt op gemeentelijke grond (binnen de bebouwde kom volgens de Wet natuurbescherming) moet een kapvergunning worden aangevraagd. Ga eerst na of de bomen wellicht onder een vrijstelling op grond van de APV vallen.	8 weken	> Situatietekening > Gegevens bomen	8	6	14
	Water												
47	Watervergunning	Stoffen in een oppervlaktewaterlichaam brengen		Nee	**Waterwet** ex. Art. 6 2 **Meldingen** Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer Besluit lozen buiten inrichtingen Besluit bodemkwaliteit	Rijkswaterstaat Waterschap		Het inbrengen van afvalstoffen, verontreinigende of schadelijke stoffen (zoals afvalwater) rechtstreeks in een oppervlaktewaterlichaam, zoals een watergang, vijver, rivier, kanaal of meer, of direct op een zuiveringstechnisch werk (RWZ) brengen. De reguliere procedure geldt voor Type B en voor niet-inrichtingen. Voor Type C en IPPC inrichtingen geldt de openbare procedure (Wtw. 6.16 en Wtb.6.1b). Voor PPC inrichtingen geldt tevens een gecoördineerde procedure samen met Wm. Wtw art 6 37.	8 weken of 26 weken	> Rioleringstekening > Detailtekening > Overzicht afvalwaterstromen > Overzicht stoffen/producten > evt. Inmissietoets > Evt. Berekening warmtevracht > Evt. zuiveringstechnische voorzieningen > Evt. bbt-rapport > Evt. Milieurisico-analyse > Evt. Bedrijfsnoodplan	26	6	32
48	Watervergunning	Stoffen in zee brengen		Nee	**Waterwet** Ex. Art. 6.3 lid 1 **Waterbesluit** (vrijstellingen) ex. Art. 6 8 lid 2	Rijkswaterstaat		Stoffen in de Noordzee brengen (op een locatie buiten de 12-mijlszone). De openbare procedure is hierop van toepassing (Wtw 6.16).	26 weken	> Tekening stortlocatie > Overzicht afvalstromen > Overzicht stoffen/producten	26	6	32
49	Watervergunning	Waterstaatswerk of beschermingszone gebruiken		Ja	**Waterwet** ex. Art. 6 5 sub c **Waterbesluit** (melding) ex. Art. 6.12 en 6.13 **Waterregeling** (melding) ex. Art. 6.11, 6.12 en 6.13	Rijkswaterstaat		**Alle locaties bevinden zich op het water.** Het uitvoeren in, op, boven, over of onder een waterstaatswerk of bijbehorende beschermingszone, of als er een vaste substantie of voorwerpen worden gestort, geplaatst, neergelegd of juist laten liggen bij het waterstaatwerk of beschermingszone. Een waterstaatswerk is een oppervlaktewaterlichaam (zoals een watergang, vijver, rivier, kanaal, meer of zee), een bergingsgebied, een waterkering of een ondersteunend kunstwerk (zoals een sluis of stuw). In art 6.12 Wtb en 6.11 Wtr is aangegeven voor welke activiteiten een vergunning of een melding nodig is voor oppervlaktewateren. In art. 6.13 Wtb en 6.12 Wtr is aangegeven voor welke activiteiten een vergunning of een melding nodig is voor de Noordzee. In art. 6.14 Wtb is aangegeven dat activiteiten op primaire keringen vergunningsplichtig zijn, behalve activiteiten van ondergeschikt belang. De vergunning of melding geldt alleen voor derden en niet voor werkzaamheden door of namens de beheerder (RWS).	8 weken of 26 weken	> Dwarsprofielen > Constructietekening > Constructieberekeningen > Evt. Bodemrapport > Evt. Boorplan > Evt. Rapportage peilwijziging > Evt. Dijkversterkingsplan > Werkplan	8	6	14
50	Watervergunning	Uitvoeren van handelingen in watersystemen, op basis van keur		Uitzoeken	**Waterwet** ex. Art. 5 3 **Waterschapswet** ex. Art. 78 **Verordening Waterschap** (melding)	Waterschap		**Afhankelijk van locatie.** Regels van waterschappen voor bescherming van de waterkwaliteit, -kwantiteit en-veiligheid in hun eigen beheergebied. Zie voor vergunning- en meldingsplichtige activiteiten de Keur van het waterschap.	8 weken of 26 weken	> Dwarsprofielen > Constructietekening > Constructieberekeningen > Evt. Bodemrapport > Evt. Boorplan > Evt. Rapportage peilwijziging	8	6	14
51	Watervergunning	Water in bodem brengen of eraan onttrekken		Nee	**Waterwet** ex. Art. 6.4 ex. Art. 6 5 lid b **Waterbesluit** (melding) ex. Art. 6.11	Provincie Rijkswaterstaat Waterschap		Grondwater onttrekken of water filtreren. Provincie BG voor openbare procedure. a) ten behoeve van industriële toepassingen, indien de te onttrekken hoeveelheid water meer dan 150.000 kuub per jaar bedraagt; b) ten behoeve van de openbare drinkwatervoorziening of een bodemenergiesysteem. RWS of WS BG voor reguliere procedure. Overige onttrekkingen of infiltratie grondwater	8 weken of 26 weken	> Bemalingstekening > Bemalingsberekening > Overzicht waterstromen > Analyserappport	26	6	32

52	Watervergunning	Water in een oppervlaktewaterlichaam brengen of eraan onttrekken		Nee	**Waterwet** ex. Art. 6 5 sub a **Waterregeling** (melding of vrijstelling) ex. Art. 6.16 en 6.17	Rijkswaterstaat		Grondwater onttrekken aan een oppervlaktewaterlichaam. De grenswaarden 5000 kuub/uur lozen en 100 kuub/uur onttrekken zijn van belang. 6.16 Wtr Wordt de grenswaarde overschreden en is de stroomsnelheid meer dan 0,3 m/s dan is het onttrekken vergunningsplichtig. De instroomsnelheid is van belang ivm visintrek. Wordt een grenswaarde overschreden en is hiervoor ook een vergunning op basis van 6.2 Wtw nodig, dan is dit ook vergunningsplichtig. 6.17 Wtr Wordt de grenswaarde overschreden en in de instroomsnelheid lager dan 0,3 m/s en er is geen 6.2 Wtw vergunning nodig, dan is het meldingsplichtig. Wordt de grenswaarde niet overschreden dan is het niet meldingsplichtig.	8 weken	> Tijdstip > Doel > Situatietekening	8	6	14
53	Projectplan	De aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder		Nee	**Waterwet** ex. Art. 5.4, lid 1 **Projectprocedure** ex. Art. 5 5 Wtw	Rijkswaterstaat Waterschap		De aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder geschiedt overeenkomstig een daartoe door hem vast te stellen projectplan. In het projectplan worden die zaken geregeld die later in de legger worden opgenomen. Overige zaken die door of namens RWS geschieden zijn sinds 1-7-2012 niet meer vergunnings- en meldingsplichtig voor RWS art. 6.12 lid c Wtb en 6.14 lid 4 Wtr. Een projectplan wordt opgesteld door de beheerder. Wanneer RWS de beheerder is, is nog steeds een vergunning (of melding) benodigd van het waterschap en visa versa. In art. 5.5 Wtw wordt de projectprocedure voorgeschreven. Deze procedure geldt alleen voor een aanleg of wijziging van een primaire kering en bij de provinciale ordening bepaalde gevallen. Wanneer een projectplan binnen deze categorie valt dienen alle onderliggende besluiten voor de realisatie gecoördineerd via de Awb 3.4 procedure tot stand te komen. Ook behoeft het projectplan goedkeuring van Gedeputeerde Staten. De werken zijn tevens niet meer aanlegvergunningsplichtig.	26 weken	> Check Mer > Projectplan	26	6	32
54	Melding Besluit Bodemkwaliteit (nat)	Toepassen van grond- en bouwstoffen in waterbodem		Nee	**Waterwet** Besluit bodemkwaliteit	Via Agentschap NL naar bevoegd gezag		Om het oppervlaktewater te beschermen tegen mogelijke verontreinigingen, stel het Besluit bodemkwaliteit randvoorwaarden aan de toepassingsmogelijkheden van bouwstoffen, grond en baggerspecie. Meldingen moeten via het Meldpunt bodemkwaliteit van Agentschap NL worden ingezonden. De beoordeling van de melding wordt gedaan door het bevoegd gezag (waterkwaliteitsbeheerder). De toepassing van de baggerspecie bepaalt welke onderzoeken benodigd zijn en of dit mogelijk is. De toepassing dient daarom helder te worden afgebakend. Zie ook de toelichting.	5 werkdagen	> Grond- en bouwstoffencertificaten > Bodemkwaliteitsgegevens > Evt. Tekeningen toepasssingslocatie	1	0	1
55	Melding lozen buiten inrichtingen Melding algemene regels inrichtingen milieubeheer	Lozen vanuit bodemsanering en/of lozen van grondwater bij ontwatering		Nee	**Waterwet** **Besluit lozen buiten inrichtingen** ex. Art. 3.1 Blbi ex. Art. 3 2 Blbi **Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer** ex. Art. 8 3 Barim ex. Art. 3 2 Barim	Afhankelijk van de lozing (zie lozingsbesluit)		Art. 1.11 Blbi Indien de grond van artikel 7 van het Besluit uniforme saneringen kan worden begonnen nadat vijf werkdagen zijn verstreken vanaf de datum van ontvangst van de melding bedoeld in artikel 6 van dat besluit, meldt degene die voornemens is te lozen vanuit de bodemsanering als bedoeld in artikel 3.1, 2de, 3de en 4de lid, in afwijking van de termijn bedoeld in artikel 1.10, 1ste lid, dit te minste vijf werkdagen voordat het lozen wordt aangevangen. art. 1.12 lid 2 Blbi Indien het lozen van grondwater bij ontwatering als bedoeld in artikel 3 2, 3de, 5de en 7de lid, langer dan 48 uur doch ten hoogste 8 weken duurt, meldt degene die voornemens is te lozen in afwijking van de termijn bedoeld in artikel 1.10, 1ste lid, dit te minste vijf werkdagen voordat met het lozen wordt aangevangen.	5 werkdagen 4 weken	> Situatietekening > Tekening lozingspunt > Details zuiveringstechnische voorzieningen > Bemalingsrapport > Kwaliteitsverklaring lozing	4	0	4
56	Melding lozen buiten inrichtingen	> Lozingen die het gevolg zijn van activiteiten die plaatsvinden buiten inrichtingen > Bij reinigings- en conserveringswerkzaamheden aan vaste objecten die in, boven of nabij oppervlaktewater staan > Lozen ten gevolg van sloop-, renovatie- of nieuwbouwwerkzaamheden aan vaste objecten		Nee	**Waterwet** **Besluit lozen buiten inrichtingen** Divers Art.3.5	Afhankelijk van de lozing (zie lozingsbesluit)		Voorbeelden van lozingen bij dergelijke activiteiten zijn lozingen van grondwater bij ontwatering, lozingen van afvloeiend hemelwater van wegen en andere verharde oppervlakken, lozingen vanuit rioolstelsels en oppervlaktewater, lozingen van huishoudelijk afvalwater vanuit bijvoorbeeld treinen en vaartuigen en lozingen als gevolg van bouw-, sloop- en renovatiewerkzaamheden nabij een oppervlaktewaterlichaam. Niet alles is meldingsplichting, let goed op uitzonderingen. Sinds 1 juli 2011 zijn ook de activiteiten die eerst onder het Lozingenbesluit wvo vaste objecten vielen, onder het Besluit lozen buiten inrichtingen komen te vallen. Denk hierbij aan de volgende activiteiten: Bij het reinigen en conserveren van vaste objecten, treedt stofvorming/spuitverlies op. Dit stof, voornamelijk bestaande uit straalgrit en verfresten, is vaak zeer fijn waardoor het zich makkelijk verspreidt over de omgeving. Afhankelijk van het type straalmiddel en de verfsoort die wordt opgebracht of juist verwijderd, is het stof meer of minder schadelijk voor het milieu.	4 weken	> Situatietekening > Tekening lozingspunt > Details zuiveringstechnische voorzieningen > Werkplan > Kwaliteitsverklaring lozing	4	0	4
57	Melding lozen buiten inrichtingen	Lozen in verband met handelingen in een oppervlaktewater (ontgraven of baggerwerkzaamheden)		Nee	**Waterwet** **Besluit lozen buiten inrichtingen** Divers Art.3.9	Afhankelijk van de lozing (zie lozingsbesluit)		Indien bij ontgravingen of baggerwerkzaamheden in een oppervlaktewaterlichaam de kwaliteit van de te baggeren of ontgraven waterbodem een bij ministeriële regeling te bepalen interventiewaarde overschrijdt, worden de werkzaamheden uitgevoerd overeenkomst een werkplan, waarin de maatregelen zijn beschreven waarmee het lozen zo veel als redelijkerwijs mogelijk wordt beperkt.	4 weken	> Situatietekening > Werkplan > (water)bodemonderzoek	4	0	4
58	Melding algemene regels voor inrichtingen milieubeheer	Indien er sprake is van lozingen die het gevolg zijn van activiteiten binnen inrichtingen		Nee	**Waterwet** **Barim** Divers Art. 3.1.6 Barim	Afhankelijk van de lozing (zie lozingsbesluit)		Voorbeelden van lozingen bij dergelijke activiteiten zijn lozingen van grondwater bij ontwatering, lozingen van afvloeiend hemelwater van wegen en andere verharde oppervlakken, lozingen vanuit rioolstelsels en oppervlaktewater, lozingen van huishoudelijk afvalwater vanuit bijvoorbeeld werkplaatsen en tijdelijke werkterreinen en lozingen als gevolg van bouw-, sloop- en renovatiewerkzaamheden nabij een oppervlaktewaterlichaam. Niet alles is meldingsplichtig, let goed op de uitzonderingen.	4 weken	> Situatietekening > Tekening lozingspunt > Details zuiveringstechnische voorzieningen > Kwaliteitsverklaring lozing > Werkplan	4	0	4
59	Melding lozen buiten inrichtingen	(Verandering) lozen in een oppervlaktewaterlichaam vanaf wegen en daarbij behorende bruggen, viaducten en andere kunstwerken indien het lozen op of in de bodem redelijkerwijs niet mogelijk is.		Nee	**Waterwet** Besluit lozen buiten inrichtingen art. 3.5 Blbi	Afhankelijk van de lozing (zie lozingsbesluit)		Art. 1.13 lid 1 Blbi. Bij een melding als bedoeld in artikel 1.10, 1ste lid, meldt degene die voornemens is in een oppervlaktewaterlichaam te lozen als bedoeld in artikel 3.5, 3de of 4de lid, in afwijking van de termijn bedoeld in artikel 1.10, 1ste lid, dit ten minste zes maanden voor de voorgenomen aanleg van de artikel 3 5, 1ste lid, bedoelde wegen en daarbij behorende bruggen, viaducten en andere kunstwerken. Geldt alleen buiten de bebouwde kom en voor lozingen op oppervlaktewater, dus niet binnen de bebouwde kom en bij infiltratie in de berm. Art. 1.13, lid 2, Blbi. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op het veranderen van het lozen door een reconstructie of ingrijpende wijziging van wegen en daarbij behorende bruggen, viaducten en andere kunstwerken.	26 weken	> Situatietekening > Tekening lozingspunt > Details zuiveringstechnische voorzieningen > Toetsing conform RWS kader afstromend wegwater	26	6	32

Bijlage 8 Natuur



Rapport

Projectnummer: 369502
Referentienummer: SWNL0254278
Datum: 19-12-2019

Verkennend natuuronderzoek tijdelijke pontverbinding Sluisbuurt te Amsterdam

Oriënterend onderzoek in het kader van de Wet- en regelgeving voor natuur

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

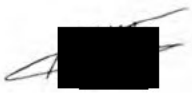
Sweco
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Alkmaar
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

[redacted]
Junior adviseur ecologie
T [redacted]

Verantwoording

Titel	Verkennend natuuronderzoek tijdelijke pontverbinding Sluisbuurt te Amsterdam
Subtitel	Oriënterend onderzoek in het kader van de Wet- en regelgeving voor natuur
Projectnummer	369502
Referentienummer	SWNL0254278
Revisie	D1.0
Datum	19-12-2019
Auteur	[redacted]
E-mailadres	[redacted]
Gecontroleerd door	[redacted]
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	[redacted]
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

Samenvatting **4**

1 Inleiding **6**

1.1 Aanleiding 6

1.2 Kader van het onderzoek 6

1.3 Doelstelling 6

1.4 Ligging plangebied 7

1.5 Voorgenomen activiteiten 7

2 Wet natuurbescherming: Natura 2000-gebieden **9**

2.1 Toetsingskader 9

2.2 Inventarisatie 10

2.3 Analyse van de mogelijke effecten 10

3 Wet natuurbescherming: soortenbescherming **11**

3.1 Toetsingskader 11

3.2 Methode 11

3.3 Voorkomende ecotopen 12

3.4 Planten 15

3.5 Vleermuizen 16

3.6 Grondgebonden zoogdieren 17

3.7 Vogels 18

3.8 Amfibieën en Reptielen 19

3.9 Vissen 20

3.10 Ongewervelden 20

4 Natuurbeleidskaders **21**

4.1 Toetsingskader 21

4.2 Natuurnetwerk Nederland 21

4.3 Gebieden buiten het NNN 23

4.4 Gemeentelijk beleid 24

5 Conclusies **27**

5.1 Wet natuurbescherming 27

5.2 Natuurbeleidskaders 28

Referenties **29**

Bijlage 1 Wet natuurbescherming: soortenbescherming
Bijlage 2 Gemeentelijk beleid
Bijlage 3 Onderzoek vleermuizen
Bijlage 4 Protocol Japanse duizendknoop gemeente Amsterdam

Samenvatting

Onderstaand is een samenvattende tabel opgenomen met daarin mogelijke effecten of overtredingen van verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, ook wordt aangegeven of aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

Samenvattende tabel

Gebied/Soortgroep	Gebied(en)/Soort(en)	Effecten	(Mogelijke) overtreding verbodsbepalingen	Vergunning/ ontheffing noodzakelijk?	Actie/ Maatregelen
Natura 2000-gebieden	Markermeer & IJmeer (meest nabijgelegen; ook van toepassing voor gebieden op grotere afstand)	Stikstofdepositie	Artikel 2.7 Wnb	Mogelijk	Aerius-berekening
Natuurnetwerk Nederland	Buiten IJ (meest nabijgelegen; ook van toepassing voor gebieden op grotere afstand)	Geen	Geen	Nee	Geen
	Ecologische verbinding	Versnippering	Artikel 19 vPRV	Mogelijk	Nee, tenzij-toets
Gemeentelijk beleid	Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur	Versnippering	Geen	Ja, toestemming TAC en bevoegd stadsecoloog	Ontsnipperingsmaatregelen zoals bijv. robuuste groenverbinding
Vogels	Huismus (enkel b j locatie 2)	Vernietiging leefgebied	Art kel 3.1 Wnb	Ja	Activiteitenplan, mogelijk aansluiten bij gehele Baa buurt.
Broedvogels	(Jaarrond beschermde) broedvogels	Vernietiging en/of verstoring nesten	Artikel 3.1 Wnb	Nee	Werken buiten broedseizoen algemene indicatie: 15 maart – 15 augustus
Planten	Muurplanten	Vernietiging en/of aantasting standplaats	Geen	Nee	Gedragscode flora en fauna gemeente Amsterdam volgen, groeiplaatsen inpassen in ontwerp waar mogelijk

Vervolg samenvattende tabel

Gebied/Soortgroep	Gebied(en)/Soort(en)	Effecten	(Mogelijke) overtreding verbodsbepalingen	Vergunning/ ontheffing noodzakelijk?	Actie/ Maatregelen
Vleermuizen	Jaarrond beschermde verblijfplaatsen, foerageergebied, vliegroute	Geen	Geen	Geen	Beperken uitstraling van licht vanaf de aanlegplaatsen
Grondgebonden zoogdieren	Egel en vos	Verstoring of vernietiging verblijfplaatsen of leefgebied	Artikel 1.11	Nee	Melden vrijgestelde soorten b j bevoegd gezag (Omgevingsdienst NHN)
Amf bieën	Gewone pad, bastaardkikker, bruine kikker, kleine watersalamander	Verstoring of vernietiging verblijfplaatsen of leefgebied	Artikel 1.11	Nee	Melden vrijgestelde soorten b j bevoegd gezag (Omgevingsdienst NHN)
Vissen	Meerval en rivierdonderpad	Verstoring of vernietiging verblijfplaatsen of leefgebied	Geen	Nee	Gedragscode flora en fauna gemeente Amsterdam volgen (niet werken in voortplantingsseizoen van 1 maart tot 1 september) Werkzaamheden langzaam opstarten
Overige soorten	N.v.t.	Verstoring of vernietiging verblijfplaatsen of leefgebied	Artikel 1.11	Nee	Zorgplicht

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam is voornemens om een tijdelijke pontverbinding (tijdelijke locatie) aan te leggen tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk havengebied. Het plan zit in de voorlopig ontwerp fase, voor de aanmeerplaats zijn meerdere locaties mogelijk. Wanneer bij dergelijke ontwikkelingen beschermde gebieden en/of beschermde plant- of diersoorten in het geding kunnen zijn, dienen deze te worden getoetst aan de wet- en regelgeving voor natuur. Om inzichtelijk te maken of de kans bestaat dat dit het geval is bij de voorgenomen plannen is dit verkennende natuuronderzoek uitgevoerd.

1.2 Kader van het onderzoek

We toetsen projecten of handelingen aan de wet- en regelgeving voor natuur. De natuurbescherming in Nederland bestaat uit de volgende kaders:

- Wet natuurbescherming:
  - Natura 2000-gebieden;
  - Soortenbescherming;
  - Houtopstanden;
- Provinciaal beleid:
  - Natuurnetwerk Nederland (NNN);
  - Andere gebieden (buiten het NNN), waaronder:
    - weidevogelleefgebieden;
    - ganzenfoerageergebieden;
    - Ecologische verbindingszone
- Gemeentelijk beleid

Houtopstanden zijn in het onderzoek niet meegenomen en maken dan ook geen onderdeel uit van het voorliggende rapport, omdat er geen bomen gekapt hoeven te worden voor het voorgenomen plan.

1.3 Doelstelling

Het verkennend natuuronderzoek is er op gericht om een eerste inzicht te krijgen in de mogelijke effecten op beschermde natuurwaarden in en om het projectgebied. Er wordt zowel aan de aanlegfase als aan de gebruiksfase getoetst. Toetsing heeft plaatsgevonden op beschermde Natura 2000-gebieden, beschermde soorten en op de natuurbeleidskaders. In het rapport worden de mogelijke vervolgstappen besproken die moeten worden genomen met betrekking tot aanvullend veldonderzoek, nader effectonderzoek en nadere procedures.

1.4 Ligging plangebied

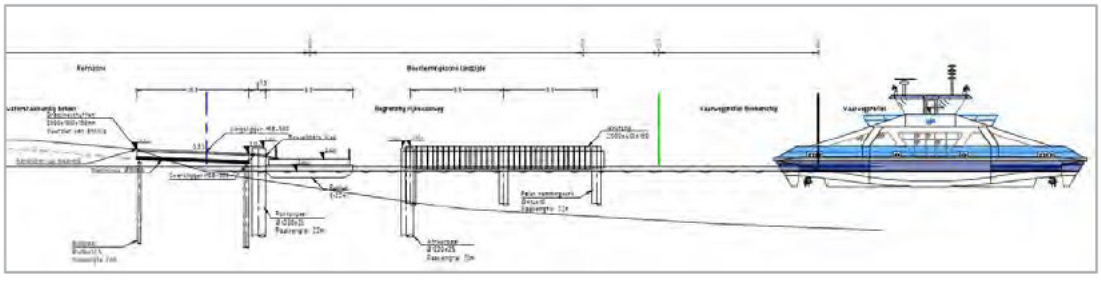
De diverse zoekgebieden zijn gelegen in de buurten KNSM-eiland, sporenburg, Borneo-eiland, Cruquiuseiland en sluisbuurt (Zeeburgereiland en/of Baaibuurten (extra optie)) in Amsterdam, zie figuur 1..1



Figuur 1.1 Ligging van het plangebied (rood) en de onderzochte zoekgebieden (blauw).

1.5 Voorgenomen activiteiten

Aangezien het plan in de voorlopige ontwerp fase zit zijn nog niet alle details bekend. De gegevens die gebruikt zijn voor de beoordeling (zowel aanleg- als gebruiksfase) worden hieronder vermeld. Een schematische weergave van de aanlanding is weergegeven in figuur 2. Er wordt gebruikt gemaakt van een ponton. Het ponton wordt met een aantal palen (buispalen) vastgezet. Deze stalen buispalen houden het ponton op zijn plaats en dienen tevens voor het overbrengen van de horizontale afmeerkrachten van de pont naar de ondergrond. Daarnaast wordt een remmingswerk van buispalen en wrijfgordingen vervaardigd om de veerpont op de juiste plek aan te laten aanmeren. Passagiers kunnen zich opstellen op het ponton. Het ponton is verbonden met de vaste wal via een loopbrug. Er wordt een voet/fietspad aangelegd vanuit de wijk richting de aanlandplaats. In figuur 3 staan de mogelijke vaarroutes en aanlandplaatsen van de tijdelijke pontverbinding weergegeven.



Figuur 1.2 Principe oplossing van een aanlandlocatie.



Figuur 1.3 Analysekaart pontverbinding Zeeburgereiland.

2 Wet natuurbescherming: Natura 2000-gebieden

2.1 Toetsingskader

Hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming (Wnb) heeft als doel het beschermen van Natura 2000-gebieden, welke op grond van de Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen. Plannen, projecten of andere handelingen met negatieve effecten op deze beschermde gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat de duurzame instandhouding van soorten en habitats binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd. Daarbij zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor natuurlijke habitats en/of soorten. Dit kunnen behoudsdoelstellingen zijn voor habitats en leefgebieden van soorten die zich al op het gewenste niveau (kwalitatief en kwantitatief) bevinden of uitbreidings- respectievelijk verbeterdoelstellingen voor habitats en leefgebieden van soorten die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden.

Om dit toetsbaar te maken kent de Wet natuurbescherming een goedkeuringsvereiste voor plannen die significante gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben (artikel 2.7, eerste lid, Wnb), en een vergunningplicht voor projecten en andere handelingen die (significant) negatieve gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben (artikel 2.7, tweede lid, Wnb). De goedkeuring of de vergunning wordt alleen verleend wanneer voldoende zeker is dat de instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende Natura 2000-gebied niet in het geding zijn.

De voorliggende natuurtoets geeft een eerste inzicht in de mogelijke effecten van het project op Natura 2000-gebieden en de gevolgen daarvoor voor verder onderzoek of vergunningprocedures. De natuurtoets kan de volgende mogelijke conclusies hebben:

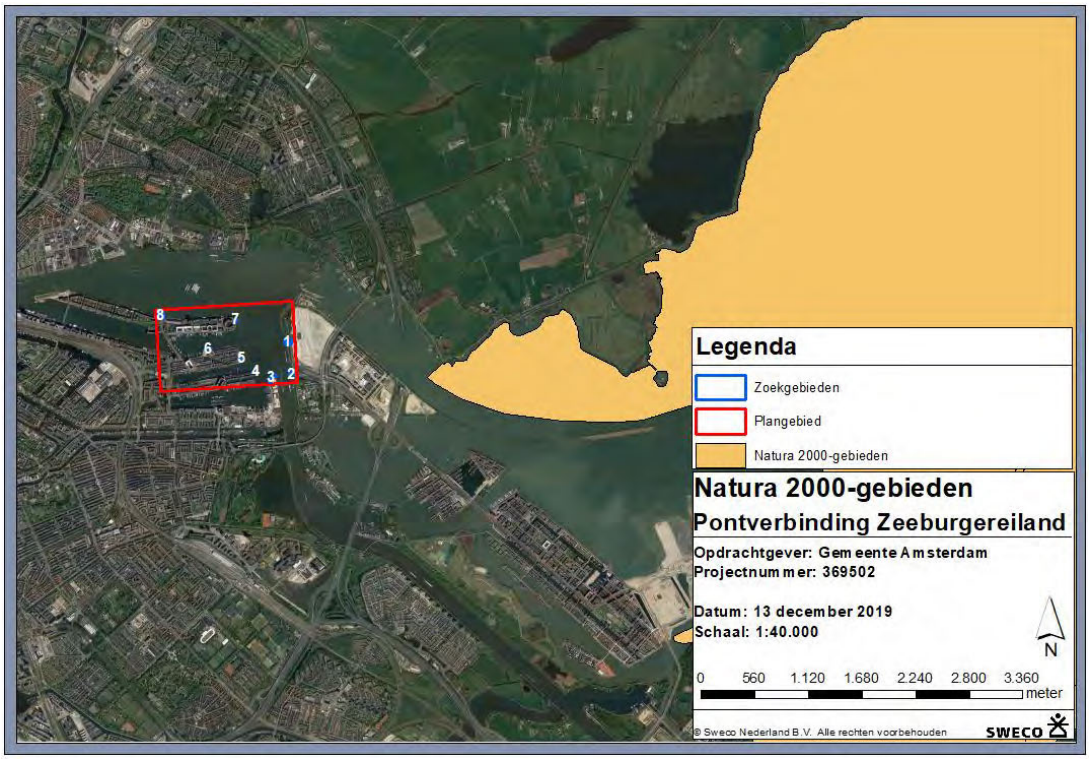
- Geen nader onderzoek: effecten kunnen op voorhand worden uitgesloten, bijvoorbeeld omdat er geen Natura 2000-gebieden in de omgeving aanwezig zijn en het voornemen geen verreikende effecten heeft.
- Effecten kunnen niet op voorhand worden uitgesloten; er is een voortoets nodig om een betere inschatting te krijgen. Als significante effecten op grond van een voortoets niet zijn uit te sluiten, is een passende beoordeling nodig.
- Indien met de natuurtoets direct duidelijk is, dat zonder mitigatie significante effecten niet zijn uit te sluiten, kan ook direct een passende beoordeling uitgevoerd worden. Indien significantie van effecten op basis van de passende beoordeling niet kan worden uitgesloten volgt een ADC-toets. Aangetoond dient te worden dat er geen alternatieven zijn met minder effecten, er sprake is dwingende redenen van groot openbaar belang en in compensatie is voorzien.

Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De Afdeling heeft geoordeeld dat het PAS niet aan alle eisen van de Habitatrichtlijn voldoet. Het PAS geeft onvoldoende zekerheid dat met de uitgifte van ontwikkelingsruimte, significante gevolgen voor Natura 2000 zijn uitgesloten. De consequentie is dat het PAS niet als basis voor toestemming voor projecten of andere activiteiten kan worden gebruikt. Er zal daarom een eigenstandige projectspecifieke ecologische beoordeling in de vorm van een voortoets en eventueel een passende beoordeling moeten worden gemaakt.

Voor het uitvoeren van de stikstofberekening wordt gebruik gemaakt van de (aangepaste) Aerius calculator (versie 2019).

2.2 Inventarisatie

Voor de inventarisatie van Natura 2000-gebieden is gebruik gemaakt van de Natura 2000-kaart van het Nationaal Georegister. Hieruit blijkt dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ‘Markermeer & IJmeer’ op circa 1,4 km van het plangebied is gelegen, zie figuur 4.



Figuur 2.1 Ligging van het plangebied (rood) ten opzichte van het Natura 2000-gebied ‘Markermeer & IJmeer’ (oranje).

2.3 Analyse van de mogelijke effecten

Geluid en beweging die met de aanleg en gebruiksfase gepaard gaan, reiken tot enkele honderden meters ver. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van het Natura 2000-gebied en het huidige gebruik voor de scheepsvaart zijn negatieve effecten van geluid en beweging op de instandhoudingsdoelstellingen uitgesloten. De werkzaamheden in het plangebied resulteren niet in een oppervlakteverlies van het Natura 2000-gebied, evenmin veroorzaakt het versnippering voor aangewezen soorten, verontreiniging en verdroging. De werkzaamheden leiden niet tot verstoring door verlichting en door mechanische effecten.

De werkzaamheden en gebruiksfase kunnen gepaard gaan met emissie van stikstof. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren, wordt gebruik gemaakt van verschillend materieel. Deze machines kunnen mogelijk onder andere stikstof uitstoten wat uiteindelijk neer zal dalen (stikstofdepositie). Daarnaast kunnen ook de ponten stikstof uitstoten indien er niet voor een elektrische pont wordt gekozen. Deze emissie kan zich vrij gemakkelijk over grotere afstand verplaatsen en zodoende van invloed zijn op het Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen met instandhoudingsdoelstelling. Om de hoeveelheid en de locatie van de stikstofdepositie te bepalen, dient een AERIUS-berekening te worden uitgevoerd. Hieruit kan naar voren komen dat het uitvoeren van een projectspecifieke beoordeling noodzakelijk is.

3 Wet natuurbescherming: soortenbescherming

3.1 Toetsingskader

In de Wet natuurbescherming is de soortenbescherming in Nederland geregeld. Hierbij onderscheiden we drie verschillende beschermingsregimes waaraan verschillende verbodsbepalingen zijn gekoppeld, zie ook bijlage 1.

Voor *Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten* geldt dat voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet opzettelijk verstoord of vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet opzettelijk mogen worden gedood of verwond. Onderzoeken naar het voorkomen vanuit de *Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijn* hebben een geldigheidsduur van drie jaar. Na deze termijn dient het onderzoek te worden geactualiseerd.

Voor *Andere beschermde soorten* geldt dat voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet (opzettelijk) vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet (opzettelijk) mogen worden gedood of verwond. Verbodsbepalingen ten aanzien van de verstoring zijn niet van toepassing op deze soorten. Ten aanzien van de *Andere beschermde soorten* geldt dat het bevoegd gezag (provincies c.q. ministerie van LNV) de vrijheid heeft om soorten binnen deze categorie onder voorwaarden vrij te stellen van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 Wet natuurbescherming. Onderzoeken naar het voorkomen van *Andere beschermde soorten* hebben een geldigheidsduur van vijf jaar. Na deze termijn dient het onderzoek te worden geactualiseerd.

Voor beschermde soorten die niet zijn vrijgesteld en de voorgenomen activiteiten strijdig zijn met de bepalingen in de wet, geldt een ontheffingsplicht. Deze kan alleen worden verleend, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Voor vogels geldt in afwijking hierop dat voor verstoring geen ontheffing nodig is, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Het is ook mogelijk om voor beide categorieën soorten te werken volgens een goedgekeurde gedragscode die is afgestemd op de wet. Er is dan geen ontheffing nodig.

Naast bovengenoemde verbodsartikelen bevat de Wnb een algemeen geldende zorgplicht. Deze zorgplicht is te allen tijde van toepassing en geldt ook voor niet beschermde flora en fauna:

3.2 Methode

Om effecten op de voorkomende beschermde soorten te kunnen bepalen en om te bepalen of nader onderzoek nodig is, zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- bronnenonderzoek;
- habitatgeschiktheidsbeoordeling.

3.2.1 Bronnenonderzoek

Het bronnenonderzoek heeft als doel een overzicht te verkrijgen van de beschikbare informatie met betrekking tot het voorkomen van beschermde soorten in het plangebied en omgeving.

Hiervoor zijn de volgende bronnen gebruikt:
- Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF), periode 2014 – 2019.
- NDFF Verspreidingsatlas.
- SOVON (www.sovon.nl).
- EIS Nederland (www.eis-nederland.nl).
- Vlinderstichting (www.vlinderstichting.nl).
- RAVON (www.ravon.nl).
- Zoogdiervereniging (www.zoogdiervereniging.nl)
- Interactieve kaarten gemeente Amsterdam[1].
- Emond et al. (2015).
- van Meurs, (2017).
- Verkade (in voorbereiding).

3.2.2 Habitatgeschiktheidsbeoordeling

Op basis van een oriënterend veldbezoek is de geschiktheid van biotopen voor beschermde soorten beoordeeld. Deze beoordeling brengt samen met het bronnenonderzoek de beschermde soorten(groepen) in beeld die in het plangebied (kunnen) voorkomen. Het veldbezoek heeft plaats gevonden op 26 november 2019 door twee deskundige ecologen[2] van Sweco (Raisja Spijker en Daisy de Vries).

3.2.3 Analyse en toetsing van mogelijke effecten

Op basis van het bronnenonderzoek en de habitatgeschiktheidsbeoordeling wordt een inschatting gemaakt in hoeverre de te verwachten soort(groep)en en/of het geschikte biotoop beïnvloed kunnen worden door de voorgenomen activiteit. Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd voor welke soort(groepen) er nader (veld)onderzoek en eventueel ontheffingsplicht in kader van Wet natuurbescherming van toepassing is. Het onderzoek kijkt naar de Wet natuurbescherming beschermde planten- en diersoorten en vanwege het beleid van de gemeente Amsterdam ook naar Rode lijstsoorten die in het plangebied (kunnen) voorkomen, zoals diverse soorten vaatplanten.

3.3 Voorkomende ecotopen

Zoekgebied nr. 1 en 2 (extra optie) liggen op het Zeeburgeiland aan de westzijde van de weg en de Zuider IJdijk. Bij zoekgebied nr. 1 (figuur 3.1) zijn meerdere ‘kikkerpoelen’ aangelegd waarvan er vier binnen het zoekgebied vallen. In deze poelen staat water, daaromheen riet en het is opgebouwd uit zwarte stortstenen. Tussen de kikkerpoelen liggen hopen van dezelfde stenen. Richting het water is de oever begroeid met bramenstruiken en riet. Bij gebied nr. 2 (figuur 3.2) zijn deze kikkerpoelen niet aanwezig, maar is de oever bedekt met een brede strook bramenstruiken en wat riet.

[1] Gemeente Amsterdam heeft de beschikking over een interactieve kaart met beschermde flora en fauna, dit betreft middels Flora- en faunawet beschermde soorten. Deze wet is inmiddels vervangen door de Wet natuurbescherming met deels andere beschermde soorten).

[2] Onder een ecologisch deskundige wordt een persoon verstaan die aantoonbare kennis en ervaring heeft op het gebied van soort specifieke ecologie doordat deze: op HBO- of universitair niveau een opleiding heeft genoten met als zwaartepunt (Nederlandse) ecologie, en/of als ecoloog werkzaam is voor een ecologisch adviesbureau dat is aangesloten b j het Netwerk Groene Bureaus en/of werkzaam is voor een terrein beherende organisatie zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenbescherming en is aangesloten bij en werkzaam voor de daarvoor in Nederland bestaande organisaties, en/of zich aantoonbaar actief inzet op het gebied van de soortenmonitoring en/of -bescherming



Figuur 3.1 Impressie van de 'kikkerpoelen' en steenhopen gebied nr. 1



Figuur 3.2 Impressie van zoekgebied nr. 2.

Locatie nr. 3 (figuur 3.3) is een bouwterrein en konden we niet bezoeken. Vanaf de overkant was zichtbaar dat de kade is afgezet met platen en op het terrein zelf wordt de huidige bebouwing gesloopt. Hier groeien geen planten aan de kade, op het terrein zelf staat hier en daar nog wat struweel. Een aanvullend veldbezoek is niet nodig.



Figuur 3.3 Impressie van zoekgebied nr. 3

Locatie nr. 4 (figuur 3.4) betreft een bestaande houten vlonder die 'los' langs de bestaande kademuur is gelegd. Aan deze kademuur groeien muurplanten zoals de muurvaren en muurleeuwenbek.



Figuur 3.4 Impressie van zoekgebied nr. 4.

Locatie nr. 5 (figuur 3.5) betreft een bestaande houten vlonder die tijdens de zomermaanden als halte dient voor een pontje die onder andere naar het Vuurtoreneiland vaart. Het plein (waaraan de vlonder ligt) ligt lager dan de achterliggende kademuur. De oever is beschoeid met in het water stenen. Langs de oever groeit onder andere riet, grassen en wat struweel.



Figuur 3.5 Impressie van zoekgebied nr. 5.

Locatie nr. 6 (figuur 3.6) is een recent aangelegde vlonder die op palen staat. Er groeien geen planten aan en/of op deze vlonder. De aanwezigheid van muurplanten in de directe omgeving was niet vast te stellen gezien er een bouwhek om de vlonder heen stond die toegang niet mogelijk maakte. Indien voor locatie 6 gekozen wordt, dient een aanvullend onderzoek uitgevoerd te worden naar het voorkomen van muurplanten in de directe omgeving van de locatie.



Figuur 3.6 Impressie van zoekgebied nr. 6.

Locatie nr. 7 (figuur 3.7) betreft kademuren, een lager gelegen kademuur en een hogere kademuur. De kademuren op deze locatie zijn rijk begroeid met muurplanten zoals steenbreekvaren en muurleeuwenbek.



Figuur 3.7 Impressie van zoekgebied nr. 7

Locatie nr. 8 (figuur 3.8) is een reeds bestaande aanmeerlocatie voor de pontverbinding van Azartplein naar Zamenhofstraat. Deze aanmeerlocatie is aangelegd op palen vanaf de

kade. Op de palen en het poton zijn geen planten aanwezig. Langs de kaden groeit steenbreekvaren.



Figuur 3.8 Impressie van zoekgebied nr. 8.

3.4 Planten

De NDFF toont waarnemingen van beschermde plantensoorten in de omgeving van zoekgebied 7. Het betreft hier de soorten wilde ridderspoor en karthuizer anjer. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van de gemeente Amsterdam toont waarnemingen van zwartsteel, tongvaren, steenbreekvaren, rietorchis en blaasvaren in de periode 2002-2008. Op de interactieve kaart muurplanten van de gemeente Amsterdam die recentere data bevat staat enkel de steenbreekvaren aangegeven binnen het plangebied. In de directe omgeving komen daar tongvaren en zwartsteel bij. Bij de zoeklocaties 4, 7 en 8 zijn tijdens het veldbezoek muurplanten aan de kademuur waargenomen, deze zijn weliswaar niet beschermd onder de Wnb, maar zijn soorten die zich niet eenvoudig vestigen op andere plaatsen (zie figuur 3.9). De kademuren van zoeklocaties 1, 2, 3 en 5 zijn niet geschikt voor muurplanten door het ontbreken van stenen of een kademuur.

Steenbreekvaren was beschermd onder de flora en faunawet maar is niet langer beschermd onder de Wet natuurbescherming. De overige waargenomen soorten zijn ook niet beschermd onder de Wet natuurbescherming en staan niet op de Rode lijst. De gemeente Amsterdam hanteert de gedragscode die onder de Flora en Faunawet is opgesteld voor soorten die onder de Flora en Faunawet beschermd waren. De gemeente bereid aanvullend beleid voor, voor een aantal bijzondere niet (meer) beschermde muurplanten (en orchideeën), gekoppeld aan de nieuwe gedragscode. Het betreft drie soorten (zwartsteel, steenbreekvaren en tongvaren) die eerder onder de Flora- en faunawet beschermd waren en twee nieuwe soorten (steenhavikskruid en lancetbladige streepvaren) waarvoor aanvullend bescherming gewenst is. De gemeente Amsterdam behoudt de bescherming voor deze bijzondere muurplanten. De bescherming van deze muurplanten verloopt via een aangepast regiem, gekoppeld aan de zorgplicht, waarbij de inzet is om 'waar dat bij onderhoud en beheer inpasbaar is deze soorten te handhaven'. Het verplaatsen van deze soorten en/of compensatie van deze soorten (bij ruimtelijke ingrepen) wordt niet langer voorgeschreven. Nader onderzoek naar beschermde vaatplanten is niet noodzakelijk en een ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig. Wel dient onder het beleid van Amsterdam op de zoeklocaties 4, 7 en 8 (en mogelijk 6) rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de steenbeekvaren en dienen deze soorten indien inpasbaar gehandhaafd te blijven.

De waterdiepte in het voormalige havengebied is direct meer dan 2 meter diep op de zoeklocaties 4,5,6, 7 en 8. Op de overige locaties neemt de diepte van het water binnen 1 meter van de kade toe naar minstens 2 meter en liggen basaltblokken op de bodem. Het Amsterdamrijnkanaal heeft een diepe vaargeul in verband met de grote (container)schepen die langsvaren, de bodem ligt daarom al snel dieper dan 4 meter, bovendien zorgen de zware schepen voor flinke golfslag. Tijdens het veldbezoek zijn geen waterplanten waargenomen. Deze aspecten gecombineerd maken de kans op waterplanten zeer klein en

de kans op beschermde of gevoelige waterplanten zelfs uitgesloten. Deze soorten groeien op maximaal vier á vijf meter diep, op zandige bodems en kunnen niet goed tegen verstoring. Nader onderzoek naar beschermde waterplanten is niet noodzakelijk en een ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig.



Figuur 3.9 Impressie van de aangetroffen muurplanten: steenbreekvaren, muurleeuwenbek en muurvaren.

3.5 Vleermuizen

De NDFF toont waarnemingen van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger in de omgeving van de plangebieden. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van Amsterdam toont waarnemingen van laatvlieger, gewone dwergvleermuis, meervleermuis, ruige dwergvleermuis en grootoorvleermuis in de periode 2002-2008.

Vleermuizen zijn op basis van de keuze in verblijfplaatsen in twee soorten te verdelen: soorten die in gebouwen hun verblijfplaats hebben en vleermuizen die hun verblijfplaats in bomen hebben. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig. De werkzaamheden hebben hierom geen negatief effect op verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen. Boombewonende vleermuizen hebben hun verblijfplaats onder ander in holtes en achter loszittende bast in bomen. In het plangebied zijn geen bomen aanwezig. De werkzaamheden hebben geen negatief effect op verblijfplaatsen van deze soorten. Aanvullend onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen is niet noodzakelijk. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

Naast de verblijfplaatsen zijn ook de foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen beschermd indien deze van essentieel belang zijn voor het functioneren van een lokale populatie. Verschillende soorten vleermuizen maken gebruik van lijnvormige elementen zoals bomenrijen, watergangen en houtwallen om te navigeren en ter beschutting tegen wind. Routes die door meerdere individuen gebruikt wordt noemen we een vliegroute. Vliegroutes zijn nodig om zich te kunnen verplaatsen van verblijfplaats naar foerageergebied en vice versa.

In het plangebied en de omgeving van het plangebied zijn watergangen/vaargeulen aanwezig die als vliegroute gebruikt kunnen worden door de watervleermuis en meervleermuis. Het plangebied betreft geen essentieel foerageergebied, er zijn voldoende uitwijkmogelijkheden langs de overige kades. Uit in 2017 uitgevoerd vleermuisonderzoek

[onderzoeksbureau onbekend, zie bijlage 3] bleek dat er een vliegroute van de meervleermuis aanwezig is over de Nieuwevaart richting het IJmeer. Deze vliegroute ligt circa 500 meter ten zuiden van het plangebied. Een eventuele vliegroute in het plangebied zijn hierdoor niet essentieel. De watervleermuis foerageert/ vliegt vaker over vaarten heen zonder hinder te ondervinden van het vaarverkeer. Indien uitstraling van licht vanaf de aanmeersteigers wordt voorkomen is er geen negatief effect op deze soorten. Aanvullend onderzoek naar foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen is niet noodzakelijk indien mitigerende maatregelen worden getroffen. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet nodig.

3.6 Grondgebonden zoogdieren

De NDFF toont waarnemingen van vos, egel en huisspitsmuis in de omgeving van de plangebieden. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van Amsterdam toont waarnemingen van de eekhoorn in de periode 2002-2008. Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Holland (behalve voor de eekhoorn) een vrijstelling in combinatie met een meldplicht. Deze melding dient gedaan te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord). Op basis van potentie-inschatting, habitatbeoordeling en soortenkennis kunnen de volgende door de provincie Noord-Holland vrijgestelde soorten in het plangebied voorkomen, zie tabel 3.1.

De eekhoorn komt voor in loofbos, naaldbos of gemengd bos maar ook in tuinen, parken en houtwallen in de buurt van bos. Mits er voldoende voedsel beschikbaar is, komen ze ook in bebouwd gebied. De omgeving van de plangebieden is niet geschikt als leefgebied voor de eekhoorn vanwege het ontbreken van bomen/bosjes en bomen met noten en/of bessen. Er is hierdoor niet voldoende voedsel aanwezig en/of nestgelegenheid aanwezig.

De NDFF toont geen waarnemingen van de hermelijn, wezel en bunzing in het plangebied en omgeving. Uit aanvullend onderzoek uitgevoerd door Ecoresult in 2017 naar de aanwezigheid van kleine marterachtigen in Sluisbuurt bleek dat er geen kleine marterachtigen aanwezig zijn in het gebied. Op dit moment is het plangebied en de omgeving ongeschikt habitat voor kleine marterachtigen vanwege het ontbreken van kleinschalige landschappen (Sluisbuurt wordt momenteel voorbelast), schuilmogelijkheden en een groot genoeg jachtgebied. Nader onderzoek naar beschermde grondgebonden zoogdieren is niet noodzakelijk.

Vernietiging van leefgebied treed op door het verwijderen van de vegetatie die het leefgebied vormt voor diverse kleine niet beschermde zoogdieren, wel geldt voor deze kleine zoogdieren de zorgplicht. De reikwijdte is gelijk aan de omvang van de vernietiging. De relevantie van de effecten is afhankelijk van de uitwijkmogelijkheden. Aangezien het in het algemeen om weinig kritische soorten gaat zullen de uitwijkmogelijkheden groot zijn. De duur van de effecten is vooral afhankelijk van het herstel van de vegetatie. In de regel moet rekening worden gehouden met 1 groeiseizoen. Verstoring tijdens de gebruiksfase zal geen negatief effect hebben op diverse kleine zoogdieren, gezien de meeste dieren ’s avonds actief zijn en er voldoende uitwijkmogelijkheid is.

Tabel 3.1 Vrijgestelde grondgebonden zoogdieren provincie Noord-Holland.

Soort (NL)	Soort (wetenschappelijk)
Aardmuis	Mictotus agretis
Bosmuis	Apodemus sylvaticus
Dwergmuis	Micromys minutus
Egel	Erinaceus europaeus
Gewone bosspitsmuis	Sorex araneus
Huisspitsmuis	Crocidura russula
Konijn	Oryctolagus cuniculus
Rosse woelmuis	Clethriunomys glareolus

Tweekleurige bosspitsmuis	Sorex coronatus
Veldmuis	Microtus arvalis
Vos	Vulpes vulpes
Woelrat	Arvicola terrestris

3.7 Vogels

De NDFF toont waarnemingen van de volgende vogels met jaarrond beschermde nesten: huismus (cat. 2) en gierzwaluw (cat. 2) in het plangebied. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van Amsterdam toont waarnemingen van gierzwaluw (cat. 2), huismus (cat. 2), huiszwaluw (cat. 5) en boerenzwaluw (cat. 5) in de periode 2002-2008. De kaart 'Broedplaatsen van zwaluwen, mussen en spreeuwen' toont recentere nestplaatsen van deze soorten in de omgeving van diverse zoekgebieden.

De huismus, gierzwaluw en boerenzwaluw zijn gebouwbewonende soorten. In de plangebieden zijn geen gebouwen aanwezig. Soms nest de huismus in holtes van bomen of dichte struiken. Dit gebeurd alleen als er geen vijanden in de omgeving voorkomen en nestgelegenheid beperkt is. Boomnesten worden in Nederland zelden waargenomen (BIJ12, 2017). Effecten door het vernietigen van verblijfplaatsen van de huismus, gierzwaluw en boerenzwaluw zijn dan ook uitgesloten.

Voor de huismus zijn ook essentiële leefgebieden beschermd. De bramenstruik in zoekgebied nr. 2 is een aantal meter breed en daarmee zeer geschikt als schuilmogelijkheid en foerageergebied voor de huismus. In een aanvullend onderzoek naar huismussen in Baaibuurt eerder dit jaar (Verkade, 2019) wordt aangegeven dat de baaibuurt essentieel leefgebied van de soort bevat. De bramenstruik is onderdeel van het onderzoeksgebied van dit aanvullende onderzoek. In dit onderzoek wordt het volgende beschreven: "Het projectgebied is daarmee essentieel leefgebied voor de huismus en in die hoedanigheid dan ook beschermd vanuit de Wet natuurbescherming. Het is daarom noodzakelijk om een ontheffing Wet natuurbescherming aan te vragen, en te verkrijgen, voorafgaand aan de werkzaamheden. Een activiteitenplan dient te worden opgesteld waarin de noodzaak van de werkzaamheden wordt uitgelegd en mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgewerkt. Met dat document kan een ontheffing Wet natuurbescherming worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (RUD NHN)." Dit activiteitenplan is nog niet opgesteld. Indien gekozen wordt voor locatie 2 zal wellicht aangesloten kunnen worden bij het activiteitenplan voor de Baaibuurt. Er mag op locatie 2 niet gewerkt worden voordat een ontheffing is aangevraagd en verkregen.

De NDFF toont dat de oeverzwaluw ten noordoosten van Zeeburgereiland voorkomt. De oeverzwaluw (cat. 5) komt voor in gebieden met grote open wateren en rivieren, waarlangs steilranden zijn om de nestgangen (tot wel 120 cm diep) te graven. Maar zij broeden ook in steilranden die door mensen zijn gemaakt, zoals afgravingen en zanddepots op bouwlocaties. Er wordt tijdens de aanleg van de aanlandlocatie geen gebruik gemaakt van afgravingen en zanddepots en natuurlijke steilranden zijn niet aanwezig in het zoekgebied. Tijdens het veldbezoek zijn de stormmeeuw, kokmeeuw, aalscholver, meerkoet en fuut in het plangebied waargenomen. In het riet langs de oever bij zoekgebied nr. 5 kunnen algemene broedvogels zoals de meerkoet broeden. De rietkraag en bramenstruiken bij zoekgebieden nr. 1 en 2 kunnen door algemene broedvogels gebruikt worden.

Alle in Nederland broedende vogels zijn beschermd gedurende het broeden. De werkzaamheden dienen bij voorkeur buiten het broedseizoen[3] plaats te vinden, voorafgaand van de werkzaamheden dient eerst een broedvogelcontrole uitgevoerd te worden. Wanneer

[3] De Wet natuurbescherming erkend geen broedseizoen. Alle in Nederland broedende vogels zijn beschermd ongeacht tijd van het jaar.

er zich geen nesten binnen de invloedsfeer bevinden kunnen de werkzaamheden uitgevoerd worden.

Tekstbox 1. Vogels met jaarrond beschermde nesten.

Vogels met jaarrond beschermde nesten categorie 1 t/m 4 en vogels met jaarrond beschermde nesten als er sprake is van ecologisch zwaarwegende redenen (categorie 5).

Categorie 1:	Jaarrond gebruikte nesten (steenuil)
Categorie 2:	Zeer honkvaste koloniebroeders of afhankelijk bebouwing
Categorie 3:	Zeer honkvaste broeders of afhankelijk bebouwing (geen kolonie)
Categorie 4:	Vogels die ieder jaar terugkeren naar specifiek nest
Categorie 5:	Honkvaste broeders, maar voldoende flexibel

3.8 Amfibieën en Reptielen

De NDFF toont waarnemingen van de bastaardkikker en gewone pad. Daarnaast worden op basis van verspreiding en habitatgeschiktheid ook andere algemene soorten verwacht, zie tabel 3.2. Voor deze soorten geldt in de provincie Noord-Holland een vrijstelling in combinatie met een meldplicht bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van Amsterdam toont waarnemingen van ringslang en rugstreeppad in de periode 2002-2008. De ringslang is voor het laatst voor 2002 waargenomen en de rugstreeppad is waargenomen tussen 2002 en 2008 op Zeeburgereiland.

Bij zoeklocatie nr. 1 zijn kikkerpoelen aangelegd voor amfibieën (en de ringslang). Naast waterbiotoop is er overwintermogelijkheid aangebracht. Broedhopen voor de ringslang waren tijdens het veldbezoek niet aanwezig. In de afgelopen vijf jaar zijn bovendien geen waarnemingen van de ringslang in het plangebied bekend. Aanwezigheid van de ringslang wordt uitgesloten vanwege het ontbreken van broedhopen in de directe omgeving.

Het plangebied is niet geschikt voor de rugstreeppad, de rugstreeppad komt onder andere voor op open terreinen met zandige bodem. Zodra dergelijke terreinen meer begroeid raken (zoals in het plangebied) worden ze minder geschikt voor de rugstreeppad. Het water in de kuilen is niet geschikt als voortplantingswater vanwege de stenen en dichte begroeiing langs de oever. De groenstrook is ongeschikt habitat (zowel landbiotoop als overwinterlocatie) voor de rugstreeppad, vanwege het ontbreken van vorstvrije verstopplaatsen en schuilplekken. Ook ontbreken recente waarnemingen van de rugstreeppad in het plangebied en omgeving. Deze redenen samen zorgen ervoor dat de aanwezigheid van de rugstreeppad kan worden uitgesloten. De rugstreeppad kan snel geschikte gebieden betrekken. De werkzaamheden zullen niet leiden tot een significante toename van zanderige gebieden. Dit in combinatie met het ontbreken van waarnemingen in de directe omgeving zorgt ervoor dat de kans op kolonisatie is uitgesloten. Aanvullend onderzoek naar beschermde amfibieën en reptielen is niet nodig, een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk.

Algemene amfibieën kunnen gebruik maken van de poelen om zich in voort te planten, het gaat hier onder andere om een aantal vrijgestelde soorten met een meldplicht (tabel 3.2). Deze melding dient gedaan te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord). Indien de werkzaamheden in het voortplantingsseizoen plaatsvinden dienen er mitigerende maatregelen te worden getroffen (in het kader van de zorgplicht), zoals het wegvangen van individuen en verplaatsen van eistrengen (door een ecoloog). Amfibieën en reptielen zijn weinig verstoringgevoelig. De effecten beperken zich dan ook met name tot vernietiging van leefgebieden ter plaatse van de werkzaamheden van de aanleg van de aanlandlocatie en omliggende infrastructuur. De duur van deze effecten is afhankelijk van regeneratietijd van het leefgebied en beslaat minimaal 1 jaar.

Tabel 3.2 Vrijgestelde amfibieën provincie Noord-Holland.

Soort (NL)	Soort (wetenschapelijk)
Bruine kikker	Rana temporaria
Gewone pad	Bufo bufo
Kleine watersalamander	Triturus vulgaris
Meerkikker	Rana ridibunda
Middelste groene kikker/ bastaardkikker	Rana esculenta

3.9 Vissen

De NDFF toont geen waarnemingen van beschermde soorten in en in de omgeving van het plangebied. De interactieve kaart beschermde flora en fauna van Amsterdam toont waarnemingen van kleine modderkruiper, rivierdonderpad, bittervoorn en meerval in de periode 2002-2008. Deze soorten zijn onder de Wet natuurbescherming niet beschermd. Ook andere beschermde soorten worden op basis van de leefomgeving niet verwacht. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk.

De gemeente Amsterdam hanteert nog de gedragscode die onder de Flora en Faunawet is opgesteld voor soorten die onder de Flora en Faunawet beschermd waren. Onder deze wet waren de vier bovengenoemde soorten wel beschermd. De NDFF toont geen waarnemingen van deze soorten in het plangebied in de laatste vijf jaar. Op het deel waar werkzaamheden zullen plaatsvinden bestaat de bodem uit basaltblokken. Dit is geen geschikt leefgebied voor de kleine modderkruiper en de bittervoorn die voorkeur hebben voor stilstaand tot langzaam stromend water met een zandige of sliblaag bedekte bodem en begroeide oevers (RAVON). Voor de meerval en de rivierdonderpad is het plangebied wel geschikt. Voor beide soorten is in de omgeving van het plangebied voldoende alternatief leefgebied beschikbaar. Daarom wordt aangeraden op mitigerende maatregelen te treffen voorafgaand aan de werkzaamheden, om de soorten te verstoren zodat deze het werkgebied verlaten. Hierbij kan gedacht worden aan het langzaam opstarten van de werkzaamheden.

De mogelijke effecten op vissen in de aanlegfase en gebruiksfase bestaan uit verstoring en vertroebeling. De effecten door geluid doen zich voor binnen 100 meter. Aangezien vissen zeer mobiel zijn en hun leefgebied in de betreffende wateren zeer groot is dit effect te verwaarlozen. Vissen zijn slechts beperkt gevoelig voor vertroebeling, deze effecten zijn daarbij lokaal. In samenhang met de uitwijkmogelijkheden en de grootte van het leefgebied van vissen zijn er geen ecologisch relevante effecten te verwachten. Wel dienen op basis van de gedragscode Amsterdam werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het voortplantingsseizoen van 1 maart tot 1 september.

3.10 Ongewervelden

De NDFF toont geen waarnemingen van beschermde soorten in en in de omgeving van het plangebied. Beschermde insectensoorten en andere beschermde ongewervelden eisen een zeer specifiek habitat. Beschermde ongewervelde soorten zijn op basis van het aanwezige habitat en aanwezige planten uit te sluiten. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is niet noodzakelijk. Ongewervelden zijn weinig verstoringsgevoelig. De effecten beperken zich dat ook met name tot de vernietiging van leefgebieden ter plaatse van de werkzaamheden van de aanleg van de aanlandlocatie en omliggende infrastructuur. De duur van deze effecten is afhankelijk van regeneratietijd van het leefgebied en beslaat minimaal 1 jaar.

4 Natuurbeleidskaders

4.1 Toetsingskader

Het beleidskader van de overheid dat niet in wetgeving is vastgelegd, bestaat uit:

- Provinciaal beleid:
  - Natuurnetwerk Nederland (NNN);
  - gebieden buiten het NNN;
    - weidevogelleefgebieden;
    - ganzenfoerageergebieden;
- Gemeentelijk beleid:

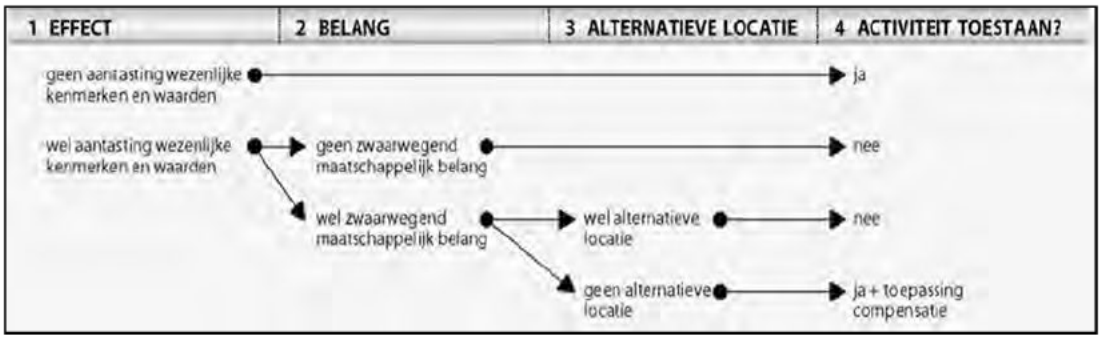
4.2 Natuurnetwerk Nederland

Toetsingskader

De wettelijke bescherming (Wro) van het NNN is geregeld via het bestemmingsplan. Het NNN voor de provincie Noord-Holland is vastgelegd in Artikel 19 van de PRV (Provinciale Ruimtelijke Verordening). Naast de bescherming van het NNN is ook de bescherming van de natuurverbindingen vastgelegd in Artikel 19 van de PRV.

De afweging voor ingrepen in het NNN gaat volgens het “nee, tenzij-beginsel”. In onderstaand schema is dit stapsgewijs weergegeven. Ingrepen met een significant negatieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden mogen niet plaatsvinden, tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en indien er geen alternatieven zijn. Indien bij een ingreep schade wordt aangericht aan een NNN-gebied, dan dient dit in ieder geval gemitigeerd te worden. De resteffecten aan verlies van kwaliteit en/of oppervlakte dient te worden gecompenseerd. Daarnaast kan salderen van positieve en negatieve effecten op het NNN uitkomst bieden om projecten in het NNN te realiseren.

Het verkennend natuuronderzoek geeft inzicht in de ligging van NNN gebieden in de omgeving van het plangebied en de noodzaak voor het doorlopen van ‘nee, tenzij, procedure’. In de provincie Noord-Holland is de externe werking van het NNN niet van toepassing.



Schema: Het ”nee, tenzij"-principe van het compensatiebeginsel.

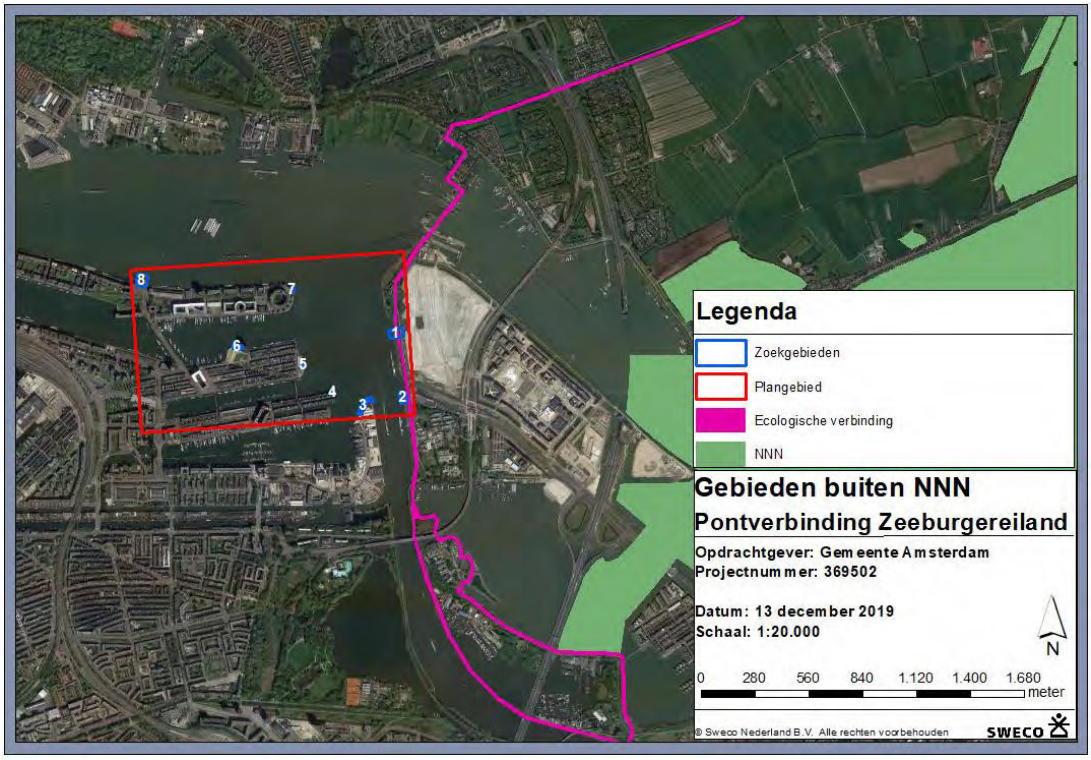
Inventarisatie, analyse en toetsing

De plangebieden liggen op een afstand tussen de circa 1,2 en 2,5 km van het dichtstbijzijnde NNN gebied, zie figuur 4.1. De werkzaamheden vallen buiten de begrenzing van het NNN en hebben geen negatief effect op het NNN. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure voor het NNN is niet nodig.

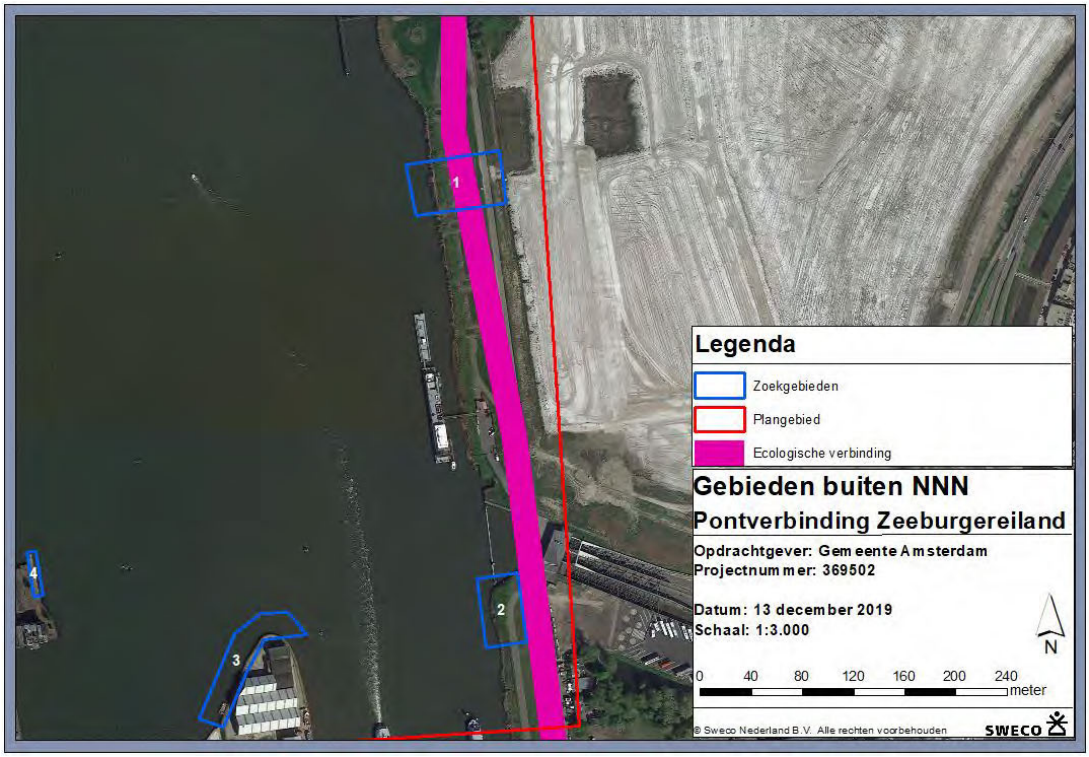
Zoeklocaties 1 en 2 liggen langs en deels in een Natuurverbinding (ecologische verbinding), zie figuur 4.2. De werkzaamheden kunnen leiden tot versnippering binnen de ecologische verbindingszone. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is noodzakelijk wanneer de

bestemming van het plangebied gewijzigd wordt. Door het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd (zie 4.4.4).

In gebieden waar het Nee, tenzij-beginsel van kracht is, zijn geen ingrepen toegestaan die de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn, de negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd. Dit dient te worden onderbouwd doormiddel van een nee-tenzij toets.



Figuur 4.1 Ligging van het plangebied (rood) ten opzichte van het meest nabijgelegen NNN (groen) en Natuurverbinding (roze).



Figuur 4.2 Ligging van het zoekgebieden nr. 1 en 2 ten opzichte van de ecologische verbindingszone.

4.3 Gebieden buiten het NNN

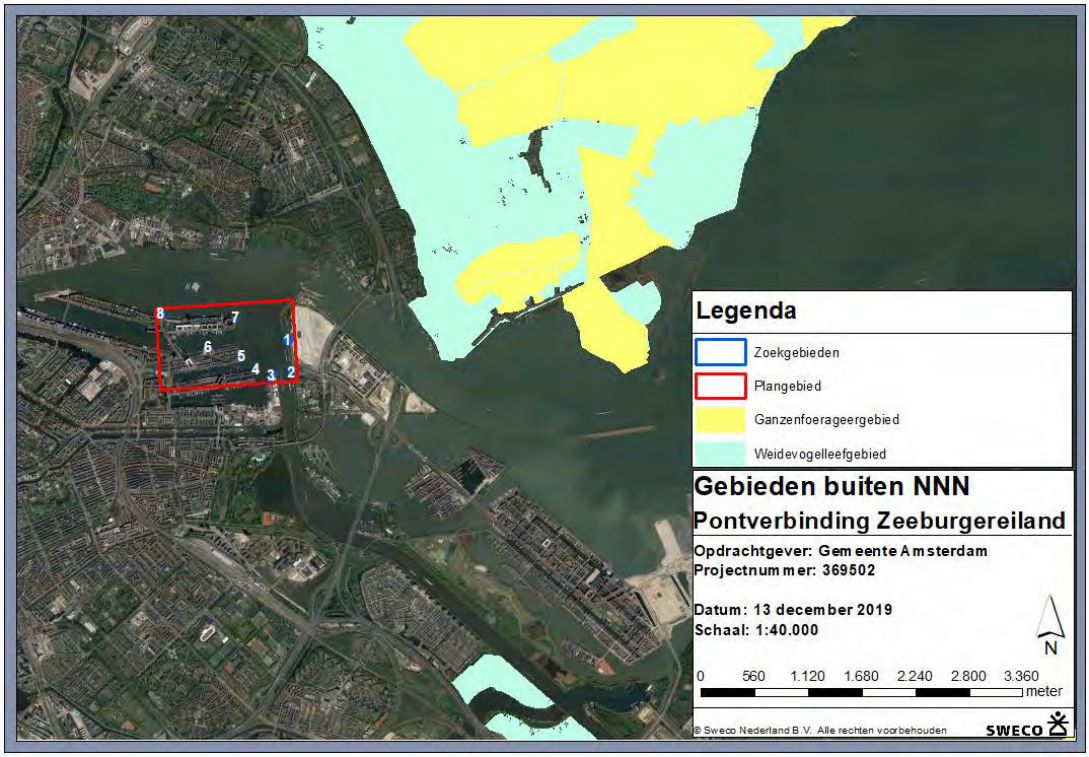
Toetsingskader

De weidevogelleefgebieden en ganzenfoerageergebieden in de provincie Noord-Holland zijn vastgelegd in Artikel 25 van de PRV (Provinciale Ruimtelijke Verordening). De afweging voor ingrepen in deze gebieden gaat volgens het “Nee, tenzij-principe”.

Ingrepen met een significant negatieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden mogen niet plaatsvinden, tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en indien er geen alternatieven zijn. Indien bij een ingreep schade wordt aangericht aan een weidevogelgebied, dan dient dit in ieder geval gemitigeerd te worden. De resteffecten aan verlies van kwaliteit en/of oppervlakte dient te worden gecompenseerd. Het verkennend natuuronderzoek geeft inzicht in de ligging van weidevogelleefgebieden in de omgeving van het plangebied en de noodzaak voor het doorlopen van aanvullende procedures.

Inventarisatie, analyse en toetsing effecten

Het plangebied is gelegen op circa 900 meter van het dichtstbijzijnde weidevogelleefgebied en circa 1,9 km van het dichtstbijzijnde gebieden buiten het NNN (figuur 4.3). Externe werking is niet van toepassing op deze gebieden. Het doorlopen van een nadere procedure is niet noodzakelijk.



Figuur 4.3 Ligging van het plangebied ten opzichte van de gebieden buiten het NNN.

4.4 Gemeentelijk beleid

Door gemeente Amsterdam is in 2011 een structuurvisie[4] vastgesteld. Om invulling te geven aan de structuurvisie zijn diverse agenda's en visies ontwikkeld. Navolgend worden de relevante agenda's en visies verder toegelicht. Dit zijn:

1) Hoofdgroenstructuur
2) Agenda duurzaamheid.
3) Agenda Groen.
4) Ecologische Visie.
5) Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën.
6) Beleidskader Verlichting.

Een uitgebreide toelichting op bovenstaande punten is te vinden in de bijlage 2.

4.4.1 Hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam

Uit de interactieve kaart van gemeente Amsterdam blijkt dat de zoeklocatie 1 en 2 zijn gelegen in een gebied dat behoort tot de hoofdgroenstructuur. Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur (zoals het fietspad) wordt de hoofdgroenstructuur aangetast. Door het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd (zie paragraaf 4.4.4). Plannen in de Hoofdgroenstructuur worden getoetst door de TAC (Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur). De TAC is een commissie die specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief.

4.4.2 Ecologische structuur gemeente Amsterdam

Uit de interactieve kaart van gemeente Amsterdam blijkt dat dat de zoeklocatie 1 en 2 zijn gelegen in een gebied dat behoort tot de ecologische structuur. Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur (zoals het fietspad) wordt de

[4] Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam.

ecologische structuur aangetast. Door het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd. Deze maatregelen dienen te worden voorgelegd en goedgekeurd door een bevoegd stadsecoloog van R&D.

4.4.3 Ecologische passages

Bij zoeklocatie 1 en 2 zijn in het kader van de ecologische structuur rietland in de oever en poelen op de dijk aangelegd. De poelen bij locatie 2 (eerder in het rapport slangenkuilen genoemd) zijn in 2016 gerealiseerd. Deze maatregelen moesten het knelpunt 'geen dekking en leefgebied' oplossen voor amfibieën, grote zoogdieren, kleine zoogdieren en reptielen. Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur (zoals het fietspad) wordt de ecologische passage doorsneden. De steiger kan tussen de gerealiseerde maatregelen in worden aangelegd op palen. Door het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd.

4.4.4 Projectkansen t.a.v. biodiversiteit

Bij het ontwerpen van de aanlegplaats en het fietspad dient rekening te worden gehouden met de huidige aanmerking van het gebied als ecologische verbindingszone. Door het plaatsen van de aanmeersteiger op palen of het plaatsen van een faunatunnel kunnen de dieren (landzoogdieren, amfibieën en reptielen) onder de steiger door. Bij het fietspad kan er gebruik gemaakt worden van amfibieëntunnels in combinatie met een geleidingswand om een veilige oversteek voor amfibieën te faciliteren.

Naast de reeds aangelegde maatregelen de zogenoemde 'slangenkuilen' en steenhopen is het mogelijk om broeihopen aan te leggen voor de ringslang. Om het gebied geschikt te maken voor de rugstreeppad dienen er andere poelen aangelegd te worden (of de bestaande te worden aangepast). De rugstreeppad heeft de oevers en bodem van het voortplantingswater graag zanderig en onbegroeid en dus niet zoals in de huidige situatie stenig en begroeid met riet. Het behouden van een pionier habitat, zoals de rugstreeppad nodig heeft, betekend dat intensief beheer noodzakelijk is om het habitat in het gewenste stadium te houden. Om de ecologische verbindingszone voor meerdere soorten geschikt te maken kunnen verschillende typen poelen (stenig/zanderig en begroeid/onbegroeid) aangelegd worden.

4.4.5 Invasieve exoten

De NDFF en interactieve kaarten van Amsterdam tonen waarnemingen van de Japanse duizendknoop in het plangebied, in de directe omgeving van het zoekgebied nr. 1 en 5. Tijdens het veldbezoek is enkel in zoekgebied nr. 5 is de Japanse duizendknoop tijdens het veldbezoek waargenomen. Het betrof hier een jonge spruit van de plant (zie figuur 4.4). In zoekgebied nr. 1 is de Japanse duizendknoop niet waargenomen. Gezien er wel waarnemingen bekend zijn van de Japanse duizendknoop dient hier rekening mee te worden gehouden bij het uitvoeren van de werkzaamheden, net zoals op zoeklocatie nr. 5.

Binnen de gemeente Amsterdam is het protocol Japanse duizendknoop opgesteld. Dit betekent dat de aanwezigheid van Japanse duizendknoop gemeld moet worden bij de gemeente, zie bijlage 4. Bij onjuist hanteren van het protocol kan de gemeente het werk stilleggen en de aannemer verantwoordelijk stellen voor de kosten. Voor start van werkzaamheden dienen de besmette stukken grond duidelijk gemarkeerd te worden inclusief een zone van drie meter rond de groeiplaats.



Figuur 4.4 Aangetroffen Japanse duizendknoop in zoekgebied nr. 5

5 Conclusies

5.1 Wet natuurbescherming

Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' ligt op een afstand van tussen de 1,5 tot 2,8 km. De werkzaamheden in het plangebied en het gebruik resulteren niet in een oppervlakteverlies van het Natura 2000-gebied, evenmin veroorzaakt het versnippering voor aangewezen soorten, verontreiniging, verdroging, verstoring door verlichting, verstoring door mechanische effecten. Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren, wordt gebruik gemaakt van verschillend materieel. Deze machines kunnen mogelijk onder andere stikstof uitstoten wat uiteindelijk neer zal dalen (stikstofdepositie). Daarnaast kunnen ook de ponten stikstof uitstoten indien er niet voor een elektrische pont wordt gekozen. Om de hoeveelheid en locatie van de stikstofdepositie te bepalen, dient een AERIUS-berekening te worden uitgevoerd. Hieruit kan naar voren komen dat het uitvoeren van een eigenstandige projectspecifieke ecologische beoordeling noodzakelijk is.

Soortenbescherming

De voorgenomen werkzaamheden hebben effect op de huismus als gekozen wordt voor zoeklocatie nr. 2, aangezien die locatie onderdeel is van het onderzoeksgebied Baaibuurt waarvoor bevonden is dat zich daar essentieel leefgebied voor de huismus bevindt. Het activiteitenplan is hier nog niet voor opgesteld. Indien gekozen wordt voor locatie 2 zal wellicht aangesloten kunnen worden bij het activiteitenplan voor de Baaibuurt. Er mag op deze locatie 2 niet gewerkt worden voordat een ontheffing is aangevraagd en verkregen.

Alle in Nederland broedende vogels zijn beschermd. De werkzaamheden dienen daarom bij voorkeur buiten het broedseizoen (circa half maart tot half augustus)[5] plaats te vinden om verstoring te voorkomen. Bovendien dient er eerst een broedvogelcontrole uitgevoerd te worden alvorens de werkzaamheden plaatsvinden.

Voor vleermuizen dient uitstraling van licht vanaf de aanmeersteigers te worden voorkomen. In dat geval is er geen negatief effect op deze soorten.

Steenbreekvaren was beschermd onder de flora en faunawet maar is niet langer beschermd onder de Wet natuurbescherming. Wel dient onder het beleid van Amsterdam op de zoeklocaties 4, 7 en 8 (en mogelijk 6) rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van de steenbeekvaren en dienen deze soorten indien inpasbaar gehandhaafd te blijven.

De meerval en rivierdonderpad waren beschermd onder de flora en faunawet maar zijn niet langer beschermd onder de Wet natuurbescherming. Wel wordt aangeraden om voor deze soorten mitigerende maatregelen te treffen voorafgaand aan de werkzaamheden, om de soorten te verstoren zodat deze het werkgebied verlaten. Hierbij kan gedacht worden aan het langzaam opstarten van de werkzaamheden. Bovendien dienen op basis van de gedragscode Amsterdam werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het voortplantingsseizoen van 1 maart tot 1 september.

Voor vrijgestelde soorten geldt in de provincie Noord-Holland een meldplicht. Deze melding dient gedaan te worden bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord). Op basis van potentie-inschatting, habitatbeoordeling en soortenkennis kunnen de volgende door de provincie Noord-Holland vrijgestelde soorten in het plangebied voorkomen, zie tabel 5.1. In het kader van de zorgplicht dient er voor deze soorten een ecologisch werkprotocol te worden opgesteld.

[5] De Wet natuurbescherming erkent geen broedseizoen. Broedende vogels zijn volgens de Wnb altijd beschermd.

Tabel 5.1 Vrijgestelde soorten provincie Noord-Holland

Soortgroep	Soort (NL)	Soort (wetenschappelijk)
Zoogdier	Aardmuis	Mictotus agretis
Zoogdier	Bosmuis	Apodemus sylvaticus
Zoogdier	Dwergmuis	Micromys minutus
Zoogdier	Egel	Erinaceus europaeus
Zoogdier	Gewone bosspitsmuis	Sorex araneus
Zoogdier	Huisspitsmuis	Crocidura russula
Zoogdier	Konijn	Oryctolagus cuniculus
Zoogdier	Rosse woelmuis	Clethriunomys glareolus
Zoogdier	Tweekleurige bosspitsmuis	Sorex coronatus
Zoogdier	Veldmuis	Microtus arvalis
Zoogdier	Vos	Vulpes vulpes
Zoogdier	Woelrat	Arvicola terrestris
Amfibie	Bruine kikker	Rana temporaria
Amfibie	Gewone pad	Bufo bufo
Amfibie	Kleine watersalamander	Triturus vulgaris
Amfibie	Meerkikker	Rana ridibunda
Amfibie	Middelste groene k kker/ bastaardkikker	Rana esculenta

5.2 Natuurbeleidskaders

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied is gelegen op circa 4 km van het dichtstbijzijnde NNN gebied. De werkzaamheden vallen buiten de begrenzing van het NNN en hebben geen negatief effect op het NNN. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is niet nodig.

Zoeklocaties 1 en 2 liggen langs en deels in een Natuurverbinding (ecologische verbinding), zie figuur 4.2. De werkzaamheden kunnen leiden tot versnippering binnen de ecologische verbindingszone. Het doorlopen van een Nee, tenzij procedure is noodzakelijk wanneer de bestemming van het plangebied gewijzigd wordt.

Gebieden met natuurwaarden buiten het NNN

Het plangebied is gelegen op circa 4,4 km van het dichtstbijzijnde weidevogelleefgebied, circa 3 km van een ecologische verbindingszone en ligt op grote afstand (>20 km) van het dichtstbijzijnde ganzenfoerageergebied. De werkzaamheden vallen buiten de begrenzing van gebieden buiten het NNN en hebben geen negatief effect op gebieden buiten het NNN. Het doorlopen van aanvullende procedures is noodzakelijk.

Gemeentelijk beleid

Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur bij locatie 2 en 0 wordt een corridor in de hoofdgroenstructuur en de ecologische structuur aangetast. Bij zoeklocatie 1 en 2 is in het kader van de hoofdgroenstructuur rietland in de oever en poelen op de dijk aangelegd. Door aanleg van een tijdelijke pontverbinding en omliggende infrastructuur wordt de ecologische passage aangetast. Door het nemen van natuur inclusieve maatregelen kunnen negatieve effecten worden geminimaliseerd. Deze maatregelen moeten worden goedgekeurd door de TAC en stadsecoloog R&D.

Op locatie 5 en mogelijk locatie 1 bevindt zich de Japanse duizendknoop. Zie bijlage 4 voor het protocol hoe te handelen bij aanwezigheid Japanse duizendknoop van de Gemeente Amsterdam.

Referenties

BIJ12 (2017). *Kennisdocument Huismus*, versie 1.0. Juli 2017. Ingezien van https://www.bij12.nl/assets/BIJ12-2017-009-Kennisdocument-Huismus-1.0.pdf

Emond, D., F.L.A., Brekelmans, G.F.J. Smit, R.G. Verbeek, 2015. *Natuurtoets MER Zeeburgereiland en bestemmingsplannen Zeeburgereiland (Sluisbuurt, Bedrijvenstrook en Baaibuurten), Amsterdam*. Bureau Waardenburg Rapportnr. 15-231. Bureau Waardenburg, Culemborg.

Gemeente Amsterdam. *Ringslang*. Ingezien van https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/flora-fauna/fauna/reptielen/ringslang/ op 28 november 2019

Gemeente Amsterdam. *Rugstreeppad*. Ingezien van https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/groen/flora-fauna/fauna/amfibieen/rugstreeppad/ op 28 novermber 2019

Gemeente Amsterdam. *Interactieve kaarten. Groen, Natuur & Landbouw. Beschermde Flora en Fauna.* Ingezien van https://maps.amsterdam.nl/florafauna/?LANG=nl op 28 november 2019.

Gemeente Amsterdam. *Interactieve kaarten. Duizendknoop*. Ingezien van https://maps.amsterdam.nl/duizendknoop/?LANG=nl op 13 december 2019

Gemeente Amsterdam. *Interactive kaarten. Muurplanten*. Ingezien van https://maps.amsterdam.nl/muurplanten/?LANG=nl op 13 december 2019

Gemeente Amsterdam. *Interactieve kaarten. Vogels*. Ingezien van https://maps.amsterdam.nl/vogels/?LANG=nl op 13 december 2019

Meurs, F.A. van, 2017. *Aanvullend onderzoek kleine marterachtigen*. Plangebied: Sluisbuurt, Amsterdam. Kenmerk ER20170516v01. Ecoresult B.V., Dordrecht.

NDFF Database voorkomende beschermde diersoorten. Ecogrid. Ingezien van https://ndff-ecogrid.nl/uitvoerportaal/secure/index.zul#0 op 27 oktober 2019.

NDFF verspreidingsatlas. Ingezien van https://www.verspreidingsatlas.nl/ op 27 oktober 2019.

Provincie Noord-Holland (2016). *Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland*. Provinciaal Blad Nr. 6151.

RAVON. *Bittervoorn, kleine modderkruiper, meerval, rivierdonderpad.* Ingezien van https://www.ravon.nl/ op 18 december 2019.

Verkade, M. (in voorbereiding). Aanvullend natuuronderzoek Baaibuurt Zeeburgereiland te Amsterdam. Projectnummer: 359392.

Vogelbescherming. *Oeverzwaluw*. Ingezien van https://www.vogelbescherming.nl/ontdek-vogels/kennis-over-vogels/vogelgids/vogel/oeverzwaluw op 13 december 2019

Zoogdiervereniging (2019) *Eekhoorn*. Ingezien van https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten/eekhoorn op 28 november 2019

Bijlage 1 Wet natuurbescherming: soortbescherming

In de Wet natuurbescherming is de soortenbescherming in Nederland geregeld. Hierbij onderscheiden we drie verschillende beschermingsregimes waaraan verschillende verbodsbepalingen zijn gekoppeld.

Soorten Vogelrichtlijn (artikel 3.1. e.v.)

- Lid 1) Het is verboden opzettelijk van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn te doden of te vangen.
- Lid 2) Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.
- Lid 3) Het is verboden eieren van vogels als bedoeld in het eerste lid te rapen en deze onder zich te hebben.
- Lid 4) Het is verboden vogels als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te storen.
- Lid 5) Het verbod, bedoeld in het vierde lid, is niet van toepassing indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.

Soorten bijlage IV Habitatrichtlijn, bijlage I Verdrag van Bern (artikel 3.5 e.v.)

- Lid 1) Het is verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.
- Lid 2) Het is verboden dieren als bedoeld in het eerste lid opzettelijk te verstoren.
- Lid 3) Het is verboden eieren van dieren als bedoeld in het eerste lid in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.
- Lid 4) Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in het eerste lid te beschadigen of te vernielen.
- Lid 5) Het is verboden planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel b, bij de Habitatrichtlijn of bijlage I bij het Verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Andere soorten (artikel 3.10 e.v.)

- Lid 1) Onverminderd artikel 3.5, eerste, vierde en vijfde lid, is het verboden:
  - onderdeel a. in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel A, bij deze wet, opzettelijk te doden of te vangen;
  - onderdeel b. de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of te vernielen, of
  - onderdeel c. vaatplanten van de soorten, genoemd in de bijlage, onderdeel B, bij deze wet, in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.

Voor *Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijnsoorten* geldt dat voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet opzettelijk verstoord of vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet opzettelijk mogen worden gedood of verwond. Onderzoeken naar het voorkomen vanuit de *Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijn* hebben een geldigheidsduur van drie jaar. Na deze termijn dient het onderzoek te worden geactualiseerd.

Voor *Andere beschermde soorten* geldt dat voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving) van beschermde soorten niet (opzettelijk) vernietigd mogen worden en dat exemplaren van beschermde soorten niet (opzettelijk) mogen worden gedood of verwond. Verbodsbepalingen ten aanzien van de verstoring zijn niet van toepassing op deze soorten. Ten aanzien van de *Andere beschermde soorten* geldt dat het bevoegd gezag (provincies c.q. ministerie van LNV) de vrijheid heeft om soorten binnen deze categorie onder voorwaarden vrij te stellen van de verbodsbepalingen uit artikel 3.10 Wet natuurbescherming. Onderzoeken naar het voorkomen van *Andere beschermde soorten* hebben een geldigheidsduur van vijf jaar. Na deze termijn dient het onderzoek te worden geactualiseerd.

Met artikel 3.10 van de wet wordt het mogelijk gemaakt om die bescherming op te heffen om redenen die onder meer verband houden met ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden of verband houden met onder meer het bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen. Met artikel 4 van de verordening van provincie Noord-Holland wordt een dergelijke vrijstelling gegeven. De diersoorten waarop de vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ingrepen ziet, worden genoemd in tabel 3.1. In artikel 5 van deze verordening is de meldings- en rapportageplicht opgenomen. Deze zijn opgenomen, zodat er een goed beeld gehouden kan worden op welke manier er van de vrijstelling gebruik wordt gemaakt en de vrijstelling niet zorgt voor een verslechtering van de desbetreffende soort. Ook zijn hier een aantal artikelen opgenomen die helderheid verschaffen over wie de vrijstelling mag gebruiken en wordt de link met het Faunabeheerplan vastgelegd. Voordat er tot uitvoering van de vrijstelling overgegaan mag worden, moet de intentie tot uitvoering aan de provincie worden gemeld. Dit zodat het bevoegd gezag op de hoogte is van het gebruik van de door hen verleende vrijstelling en de mogelijkheid heeft tot (steekproefsgewijze) controle. In de melding zal de eigenaar, de grondgebruiker of degene aan wie namens hem, conform artikel 3.15 zevende lid van de wet, toestemming is verleend, aangeven wanneer er waar uitgevoerd zal worden op grond van de vrijstelling. Eventuele latere wijzigingen van dit voornemen moeten ook worden doorgegeven. Ter controle op de gunstige staat van instandhouding van de soort en in verband met de evaluatie van de toegepaste werkwijze is het van belang dat de grondgebruiker aan het einde van de periode van uitvoering rapporteert (provincie Noord-Holland, 2016).

Voor beschermde soorten die niet zijn vrijgesteld en de voorgenomen activiteiten strijdig zijn met de bepalingen in de wet, geldt een ontheffingsplicht. Deze kan alleen worden verleend, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Voor vogels geldt in afwijking hierop dat voor verstoring geen ontheffing nodig is, indien de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Het is ook mogelijk om voor beide categorieën soorten te werken volgens een goedgekeurde gedragscode die is afgestemd op de wet. Er is dan geen ontheffing nodig.

Tabel 3.1 Vrijgestelde soorten in Noord-Holland (Provincie Noord-Holland, 2016)

Nederlandse naam	*Wetenschappelijke naam*
Zoogdieren	
Aardmuis	*Microtus agrestis*
Bosmuis	*Apodemus sylvaticus*
Dwergmuis	*Micromys minutus*
Dwergspitsmuis	*Sorex minutus*
Egel	*Erinaceus europaeus*
Gewone bosspitsmuis	*Sorex araneus*
Haas	*Lepus europeus*
Huisspitsmuis	*Crocidura russula*
Konijn	*Oryctolagus cuniculus*
Ondergrondse woelmuis	*Pitymys subterraneus*
Ree	*Capreolus capreolus*
Rosse woelmuis	*Clethrionomys glareolus*
Tweekleurige bosspitsmuis	*Sorex coronatus*
Veldmuis	*Microtus arvalis*
Vos	*Vulpes vulpes*
Woelrat	*Arvicola terrestris*
Amfibieën	
Bruine kikker	*Rana temporaria*
Gewone pad	*Bufo bufo*
Kleine watersalamander	*Triturus vulgaris*
Meerkikker	*Rana ridibunda*
Middelste groene kikker	*Rana esculenta*

Naast bovengenoemde verbodsartikelen bevat de Wnb een algemeen geldende zorgplicht. Deze zorgplicht is te allen tijde van toepassing en geldt ook voor niet beschermde flora en fauna:

Zorgplicht (artikel 1.11)

- lid 1) Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.
- lid 2) De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in elk geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen kunnen worden veroorzaakt voor een Natura 2000-gebied, een bijzonder nationaal natuurgebied of voor in het wild levende dieren en planten:
  - onderdeel a. dergelijke handelingen achterwege laat dan wel,
  - onderdeel b. indien dat achterwege laten redelijkerwijs niet kan worden gevergd, de noodzakelijke maatregelen treft om die gevolgen te voorkomen of
  - onderdeel c. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk beperkt of ongedaan maakt.
- lid 3) Het eerste lid is niet van toepassing op handelen of nalaten in overeenstemming met het bij of krachtens deze wet of de Visserijwet 1963 bepaalde.

Bijlage 2 Gemeentelijk beleid

Door gemeente Amsterdam is in 2011 een structuurvisie[6] vastgesteld. In de structuurvisie wordt het volgende geschreven:

“De structuurvisie geeft de zeven nieuwe stadsdelen richting mee. Enerzijds gaat het om ruimtelijke problematiek en ingrepen die over stadsdeel- en soms gemeentegrenzen heen gaat, anderzijds gaat het om een programmatische richting. Dit laatste betekent dat de stadsdelen een pakket meekrijgen dat door het stadsdeel verder moet worden uitgevoerd. Het gaat om een woningbouwopgave, bescherming van een aantal bedrijventerreinen, aanpak van verbindingen of het reserveren van tracés voor verbindingen, inspannings-verplichting voor intensiever gebruik van parken.

Vanwege de nieuwe Wet ruimtelijke ordening zijn gemeenten verplicht aan te tonen hoe de ruimtelijke toekomstvisie wordt waargemaakt. Daarvoor is een bij de visie behorend uitvoeringsdeel en instrumentarium opgesteld. Het uitvoeringsdeel toont aan in welke stappen de ambitie moet worden gerealiseerd; de prioritering en fasering van projecten komen aan de orde. Gezien de huidige economische situatie is het noodzaak om meer dan ooit prioriteiten te stellen in de uitvoering van de ruimtelijke ambities. De projecten vloeien rechtstreeks voort uit de visie. De fasering geeft een beeld van de projecten die tussen 2010 en 2020 worden uitgevoerd, tussen 2020 en 2030 en als laatste in de periode na 2030. In het instrumentarium staat een aantal procedures en criteria die ondersteunend zijn aan de visie en een rol spelen bij het opstellen en toetsen van ruimtelijke plannen”.

Om economisch sterk en duurzaam te zijn, en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen als internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool, slaat Amsterdam de volgende richting in:
- een aantrekkelijke stad;
- systeemsprong regionaal openbaar vervoer;
- hoogwaardiger inrichting openbare ruimte;
- investeren in recreatief gebruik groen en water;
- het postfossiel brandstoftijdperk.

Dit resulteert in de volgende ruimtelijke ingrepen:
- meer woonkwaliteit in de stad en intensivering;
- systeemsprong openbaar vervoer;
- verbeteren kwaliteit openbare ruimte;
- investeren in intensiever gebruik groen en water in en om de stad;
- klimaatverandering;
- duurzame energieopwekking.

Om invulling te geven aan de structuurvisie zijn diverse agenda’s en visies ontwikkeld. Navolgend worden de relevante agenda’s en visies verder toegelicht. Dit zijn:
1) Agenda duurzaamheid.
2) Agenda Groen.
3) Ecologische Visie.
4) Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën.

[6] Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam.

Agenda Duurzaamheid

Gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

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

In de agenda zijn de volgende kwantitatieve doelen opgenomen:

1. Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% meer duurzame energieopgewekt dan in 2013.
2. Duurzame energie: in 2020 wordt per inwoner 20% minder energie verbruikt dan in 2013.
3. Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie stikstofdioxide35% lager dan in 2015.
4. Schone lucht: in 2025 is de hoogst gemeten concentratie roet 30% lager dan in 2015.
5. Scheiden van afval: in 2020 wordt 65% van het huishoudelijk afval gescheiden.
6. In 2025 is de CO_2-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in2012.

En de volgende kwalitatieve doelen:

1. Zo veel mogelijk verkeer uitstootvrij (of zo schoon mogelijk) in Amsterdam in 2025.
2. Een circulaire economie te realiseren met nieuwe vormen van productie, distributie en consumptie.
3. Op basis van de door het College van B&W in 2014 ondertekende intentieverklaring „Ruimtelijke Adaptatie” klimaatadaptatie in 2020 in het relevante gemeentelijke beleid te verankeren.
4. De gemeentelijke inkoop voldoet aan de doelstellingen uit deze Agenda voor de transitie naar circulaire economie, het scheiden van afval, energie en slim en schoon vervoer.

Bovenstaande is integraal overgenomen uit de Samenvatting Agenda Duurzaamheid.

Aspecten uit de Agenda Duurzaamheid die relevant zijn voor het projectgebied zijn:

- klimaatbestendige stad;
- gemeente duurzaam.

Klimaatbestendige stad

Gemeente Amsterdam is een partner van Amsterdam Rainproof en is onderdeel van de nieuwe Agenda Duurzaamheid. Het thema extreme regenval is een belangrijke pijler om de stad klimaatbestendig te maken. Dit kan gerealiseerd worden door het stedelijk gebied meer als ‘een spons’ in te richten. Eenvoudige maatregelen die hieraan bijdragen, zijn het gebruiken van een groen dak en het toepassen van regenwateropvangmogelijkheden, zoals een vijver.

Gemeente Duurzaam

De gemeente gaat zelf de eigen bedrijfsvoering verder verduurzamen, daarmee schaal maken én het goede voorbeeld geven, zie figuur A1.

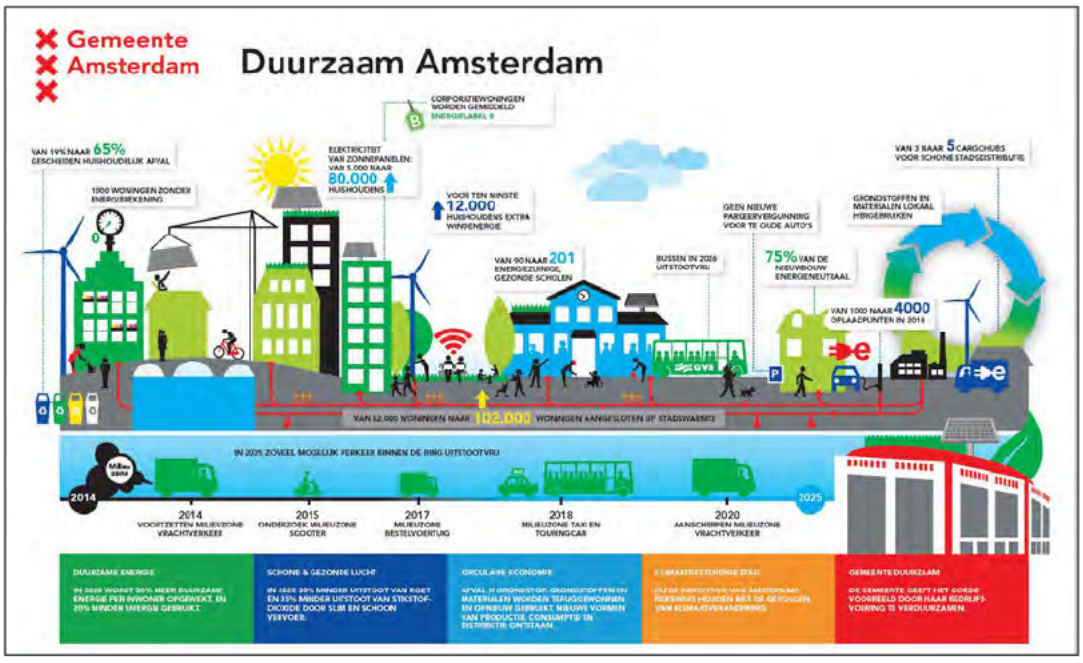
De gemeente hanteert de volgende doelen:

- in 2025 is de eigen CO_2-uitstoot van de gemeente 45 procent minder dan in 2012 (B&W-besluit oktober 2013);
- gemeentelijke inkoop voldoet aan de kwantitatieve en kwalitatieve doelen uit deze agenda duurzaamheid op het gebied van energiebesparing, een duurzame energielevering, het scheiden van afval, slim en schoon vervoer;
- de gemeente biedt een helder investeringskader om duurzame investeringen te vergemakkelijken.

In 2013 was de CO_2-uitstoot van de gemeentelijke organisatie jaarlijks 93 duizend ton. In dat jaar is de bestaande doelstelling voor CO_2-reductie aangepast en opnieuw vastgesteld in een routekaart richting 2025 met concrete stappen om energie te besparen en daarmee de CO_2-uitstoot terug te brengen met 45 procent ten opzichte van 2012. In de routekaart is een scan opgenomen van gebieden waar investeren het meeste effect oplevert en waar kansen liggen qua natuurlijke momenten, vervanging of nieuwe aanschaf. Daarnaast is een stappenplan opgenomen met acties en actiehouders en is afgesproken wie verantwoordelijk is voor uitvoer van acties op de routekaart.

Energiemaatregelen per jaar zijn onder andere opgenomen op het gebied van:

- ICT: energiezuinige werkplek en inkoop energie-efficiënte dataopslag.
- Openbare verlichting: vervangen door dimbare LED-verlichting.
- Kantoren: flexwerken en afstoten kantoorruimte, energiemaatregelen.
- Wagenpark.



Figuur A1 Infographic duurzaam Amsterdam (bron: gemeente Amsterdam).

Agenda Groen

Het Amsterdamse groen moet worden aangepast aan de eisen van deze tijd. Veranderende leefgewoonten van Amsterdammers, de groei van de stad en de grote aantallen bezoekers vragen om een andere omgang met het groen in de stad. Het vele groen dat er al is in Amsterdam, krijgt er nieuwe functies bij om het vestigingsklimaat, de toenemende drukte en de effecten van klimaatsverandering te verzachten. Tegelijkertijd willen we het groen nog beter inrichten voor recreatie, biodiversiteit en de gezondheid. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's:

1. stadsparken;
2. klimaat en biodiversiteit;
3. groen in de buurt;
4. verbindingen en toegankelijkheid.

Voor het voorgenomen plan is punt 2 in te vullen.

Klimaat en biodiversiteit

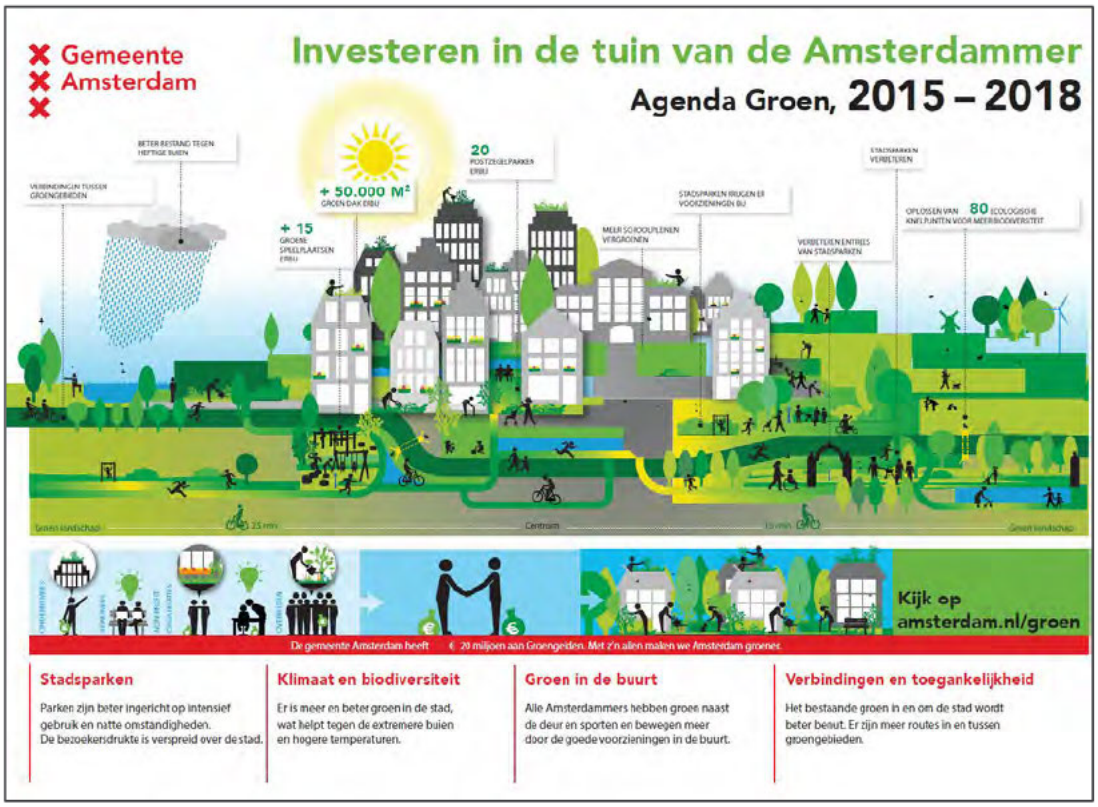
De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden steeds extremer en temperaturen hoger. De beste manier om regenwater te kunnen opvangen en de temperatuur te beperken, is het vergroten van groene oppervlakten. Daarnaast zorgt groen voor meer biodiversiteit in de stad.

Doelstellingen 2040

- Meer groen in de stad voor een prettig leefklimaat, koeling en waterberging.
- Verder vergroten van de biodiversiteit in en rondom de stad.

Focus 2015-2018, zie figuur A2

- Potentieel van het daklandschap benutten door het toevoegen van 50.000 m^2 groen dak.
- Meer plekken geschikt maken voor de opvang van regenwater door vergroening.
- Aandacht voor gezonde bomen in de stad die, afgezien van een aantrekkelijke leefomgeving, zorgen voor verkoeling en voor wateropname.
- Oplossen van ecologische knelpunten en initiatieven stimuleren voor meer biodiversiteit.
- Bevorderen van natuurinclusief bouwen.



Figuur A2 Infographic Agenda Groen (bron: Gemeente Amsterdam).

Ecologische Visie

In de Ecologie Visie staat het volgende: "Op 17 februari 2011 werd de structuurvisie "Amsterdam 2040: economisch sterk en duurzaam" vastgesteld door de Amsterdamse gemeenteraad. In de structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werd een motie aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. Deze notitie is daarvan de invulling.

Na vaststelling door de gemeenteraad zal deze notitie als een uitwerking van de structuurvisie worden beschouwd. Dat betekent dat ruimtelijke plannen aan deze notitie zullen worden getoetst. Daarbij wordt gelet op het volgende beleidsuitgangspunt: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor wijzigingen is, vergelijkbaar met de hoofdgroenstructuur, een besluit van de gemeenteraad nodig."

Bij ruimtelijke projecten in een gebied waar zich een in deze visie benoemd knelpunt bevindt, is de beleidsintentie dat het oplossen van dat knelpunt wordt meegenomen in het Programma van Eisen en/of het budget van het betreffende projectplan.

Handboek Natuurinclusief bouwen en ontwerpen in twintig ideeën
In mei 2018 is door de Amsterdamse gemeenteraad een handboek aangenomen om voortaan bij alle renovatie en nieuwbouw in de stad de voorwaarde te stellen dat de biodiversiteit vergroot moet worden. Met andere worden 'natuurinclusief bouwen'.

Bij de realisatie van nieuwbouw zijn er kansen voor de vergroting van de biodiversiteit. Nieuwe gebouwen kunnen bijvoorbeeld worden voorzien van neststenen voor vogels; een relatief goedkope inpassing die geschikt is voor mussen, gierzwaluwen en spreeuwen. Ook voor vleermuizen kunnen voorzieningen worden ingepast.

Nestplaatsen voor vogels
De huismus en de gierzwaluw broeden in kolonies binnen het stedelijke gebied en zijn afhankelijk van goede 'vaste' nestplaatsen. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar. Speciale nestkaststenen kunnen vrij gemakkelijk in het toekomstige ontwerp van de geplande nieuwbouw worden ingepast en de kosten zijn bovendien minimaal. De nestkasten kunnen worden geïntegreerd in de gevels en kunnen zichtbaar of onzichtbaar worden ingepast.

Verblijfplaatsen voor vleermuizen
Ook voor vleermuizen kunnen voorzieningen in gebouwen worden ingepast. De beste methode hiervoor is het inmetselen van speciale vleermuisstenen in de spouwmuren waar de dieren zowel in de zomer als in de winter kunnen verblijven. Voorzieningen kunnen zichtbaar, maar ook vrijwel onzichtbaar (op minstens drie meter hoogte), worden ingepast in of aan de zuidwestzijde van de gevel.

Groene daken en gevels
Natuurinclusief bouwen is ook het benutten van de daken en de gevels. Daken zijn nu vaak grijs en leeg, maar kunnen perfect gebruikt worden voor het aanleggen van een daktuin met sedum of inheemse bomen of struiken. Ook kan de gevel worden bedekt met bijvoorbeeld klimop of wilde wingerd. Groene daken en gevels hebben veel voordelen. Zo zorgen ze er voor dat gebouwen in de zomer koeler blijven, dat fijnstof in de stad beter wordt afgevangen en dat hevige regenbuien tot wel 90% beter worden opgevangen, waardoor het riool niet overbelast raakt.

- Voor openbare verlichting van de Hoofdgroenstructuur gelden de volgende uitgangspunten:
  - er wordt terughoudend verlicht, tenzij de sociale- of verkeersveiligheid om een hoger lichtniveau vraagt;
  - verlichting dient gelijkmatig te zijn, zodat de weggebruiker ook bij een laag lichtniveau voldoende zicht heeft op zijn route en de omgeving;
  - in parken en polders worden alleen de doorgaande, verharde routes voorzien van (openbare) verlichting;
  - verlichting bij evenementen is energiezuinig en heeft een minimale uitstraling op de hemel en de omgeving.

Bijlage 3 Onderzoek vleermuizen sluisbuurt

Onderzoeksbureau en auteur onbekend

Datum	tijd	inventarisatie	weer
21-06-2017	03:00 - 05:20	Zomer- & kraamverblijf	13 C, 2 Bft, zachte nacht
12-07-2017	23:00 - 23:30	Extra ronde	17 C, 2 Bft, zachte avond
15-07-2017	03:00- 05:20	Zomer- & kraamverblijf	17 C, 2 Bft, zachte avond
15-08-2017	03:00- 05:20	Paarverblijf	16 C,1 Bft, zachte avond
20-09-2017	18:30 - 23:15	Paarverblijf	13 C, 2 Bft koele avond

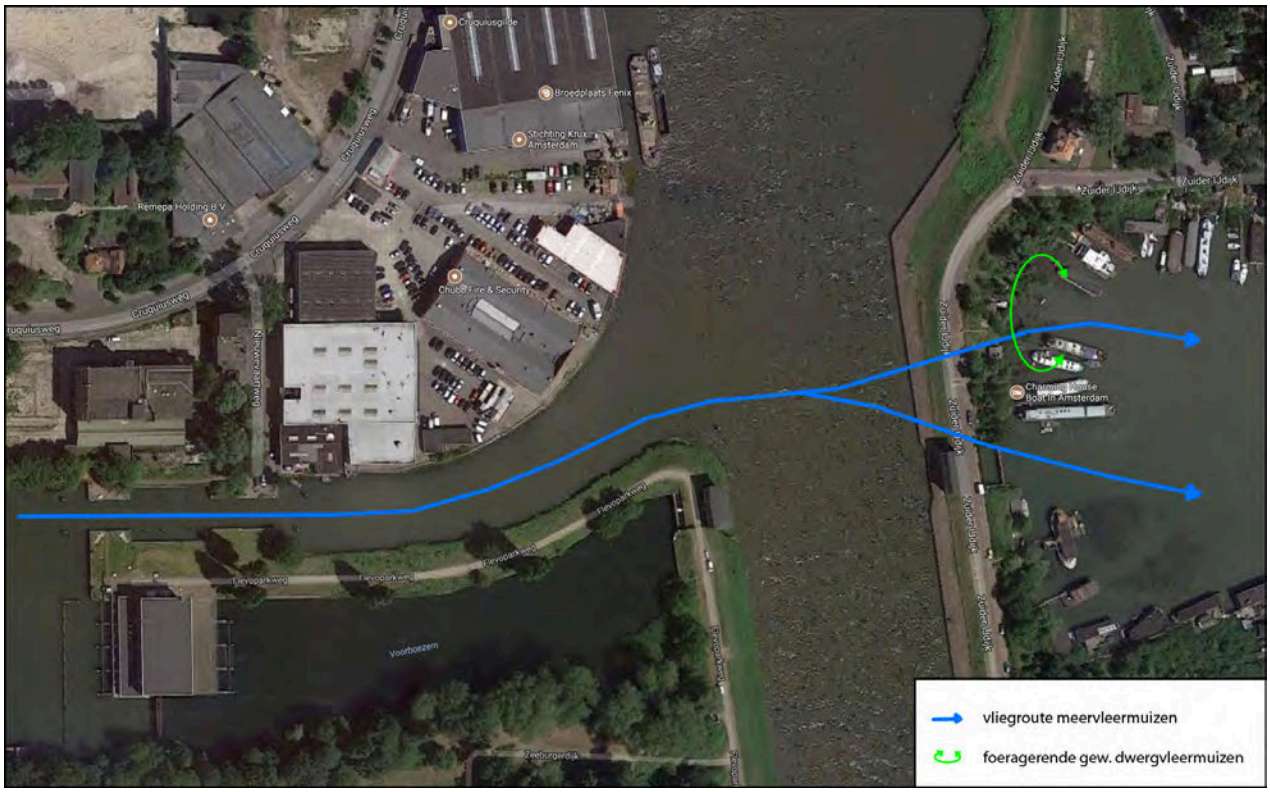
21-06-2017
Zachte nacht. Drie gewone dwergvleermuizen foerageren boven de woonboten. Twee gewone dwergvleermuzien foerageren boven de dijk (afb1). De dieren zijn ruim voordat het licht wordt verdwenen en blijven niet aanwezig tot in de schemer. Gewoonlijk indicatie dat de verblijfplaats wat verder weg is. Geen indicties voor verblijfplaatsen waargenomen. Geen zwermende dieren en/ of sociaal gedrag.

12-07-2017 (extra)
Extra inventarisatie. Was protocollair niet nodig maar ik was aan het inventariseren in de buurt. Even kort gekeken of er activiteit was. Wederom drie gewone dwergvleermuizen aan het foerageren in de luwte van de bomen boven de woonboten. Geen indicaties voor verblijfplaatsen waargenomen.

15-07-2017
Tweede protocollaire ronde voor zomer- en kraamverblijven. Tijdens deze avondronde vier gewone dwergvleermuizen aanwezig boven de woonboten. Foerageren daar de gehele inventarisatie. Drie meervleermuizen passeren over de dijk vanuit westelijke richting. Deze komen van de nieuwe b vaart, vliegen door de sluizen, steken het Amsterdam Rijnkanaal over en vliegen dan over de zuider-ijdijk richting ijmeer en ijburg. Ze vliegen daarbij op twee plekken over de zuider-ijdijk (afb.1).
Tijdens deze inventarisatieronde geen aanwijzingen voor verblijfplaatsen waargenomen.

15-08-2017
Eerste ronde met als doel paarverblijven inventariseren. Drie gewone dwergvleermuizen aanwezig. Continu foeragerend boven de woonboten. Geen sociale roep. Geen aanwijzingen voor verblijfplaatsen waargenomen. Vijf meervleermuizen vliegen wederom over de zuider-ijdijk.

20-09-2017
Eerste ronde met als doel paarverblijven inventariseren. Vier gewone dwergvleermuizen foerageren boven de woonboten. Zijn de gehele inventarisatie aanwezig. Heel sporadisch wordt en sociale roep gehoord. Echter elke keer in vlucht en immer vanaf object zoals boom, bebouwing en/of woonboot. Een ruige dwergvleermuis foerageert kort boven de zuider-ijdijk. Deze laat geen sociale geluiden horen (afb.2).
een aanwijzingen voor verblijfplaatsen waargenomen.



Afb.1: Waarnemingen van vleermuizen tijdens inventarisatie op 15 juli.



Afb.2: Waarnemingen van vleermuizen tijdens inventarisatie op 20 september.

Conclusies

Drie tot vier gewone dwergvleermuizen foerageerden elke inventarisatie boven de woonboten aan de zuider-ijdijk. Bij wind uit het zuid-westen, in Nederland dominant, vinden ze hier onder aan de dijk en achter de bomen luwte.

Er zijn, op de sporadische aanwezigheid van een ruige dwergvleermuis tijdens de inventarisatie van 20 september, geen boombewonende soorten waargenomen. Ook zijn er geen indicaties voor verblijfplaatsen, zoals zwermen en/of sociale roep vanaf objecten, waargenomen.

Wel loopt er een vliegroute van meervleermuizen over de zuider-ijdijk.

Het is voor de voorgenomen ruimtelijk ingrepen niet toegestaan deze vliegroute negatief te beïnvloeden. Voor een lichtgevoelige soort als meervleermuis betekend dit dat er geen extra verlichting mag worden geplaatst welke een verstorende werking op de vliegroute heeft.

Bijlage 4 Protocol Japanse duizendknoop

Japanse Duizenknoop

Werkprotocol Diemen 1 mei 2019

Gemeente Diemen











Japanse Duizendknoop

Werkprotocol Diemen 1 mei 2019

Inleiding.

De Japanse Duizendknoop is aangetroffen op verschillende locaties in Diemen. Deze plant verspreidt zich d.m.v. wortelstokken onder de grond en is zo groeikrachtig dat deze asfalt en beton constructief kan aantasten. Doordat deze wortels met uitgraven en transporteren van grond elders verspreid kunnen worden is er een werkprotocol opgesteld.

Helaas zijn er binnen Diemen al enkele besmettingen waargenomen.

Werkprotocol.

Binnen Diemen hanteren wij voor alsnog het protocol van de gemeente Amsterdam.

Mocht er Japanse duizendknoop worden aangetroffen, dan:

- Als opdrachtnemer/aannemer dient U dit te melden bij de opzichter/uitvoerder van de opdrachtgever.
- Niet beginnen met werkzaamheden voor dat er opzichter/uitvoerder van de gemeente Diemen er heeft naar gekeken.
- De gemeente zal bij onjuist hanteren van protocol het werk stilleggen en de aannemer verantwoordelijk stellen voor de kosten.

Melden.

Het melden doet u bij uw opzichter/uitvoerder op het werk, deze kan dan vervolgens contact opnemen met de gemeente.

Binnen de gemeente zijn de volgende personen bereikbaar:

Bas van Mil
Opzichter Groen aanleg Team Infra
06 - 20933581 of bas.van.mil@diemen.nl

Hennie van de Bunt
Opzichter Groen onderhoud Team Infra
06 - 29533664 of hennie.van.de.bunt@diemen.nl

Frank van Leeuwen
Beleidsmedewerker Groen Team Infra
06 - 25661437 of frank.van.leeuwen@diemen.nl

Slot.

Zorg dat er vroegtijdig een controle/schouw van het werkgebied plaats vindt, dit voorkomt dat het werk wordt stil gelegd. 1 van de bovenstaande personen van de gemeente kunnen U bij een controle/schouw ondersteunen.

Bijlagen:

- Foto's ter verduidelijking.
- Protocol Amsterdam.

Japanse Duizendknoop

Foto's ter verduidelijking van protocol verwijderen Japanse Duizendknoop in Diemen

De wortels



Japanse Duizendknoop

Foto's ter verduidelijking van protocol verwijderen Japanse Duizendknoop in Diemen

De wortels met uitlopers.







Japanse Duizendknoop

Foto's ter verduidelijking van protocol verwijderen Japanse Duizendknoop in Diemen

Blad en steel volwassen fase.



Japanse Duizendknoop

Foto's ter verduidelijking van protocol verwijderen Japanse Duizendknoop in Diemen

Scheuten in jong stadium.





Bloeiwijze.



Toelichting werkinstructie

Voorbereiding opdrachtgever
- Bespreek deze instructie voor de start van het werk met de aannemer.
- Schouw het terrein voor aanvang op aanwezigheid van JDK.
- Markeer de besmette stukken grond duidelijk zichtbaar incl. 3 meter rondom de groeiplaats i.v.m. diep- en vergroeiende wortels.

Voorbereiding aannemer
- Iedereen die in het gebied werkt moet op de hoogte worden gebracht van de inhoud en eisen uit deze instructie (bijvoorbeeld in een werkoverleg).
- Meld aantreffen van JDK-groeiplaatsen altijd bij uw gemeentelijk contactpersoon.
- Alleen noodzakelijk materieel en personen toelaten in besmet gebied.
- Bij werkzaamheden die langer duren dan 1 dag: het terrein ontoegankelijk maken (bijvoorbeeld door het plaatsen van bouwhekken).

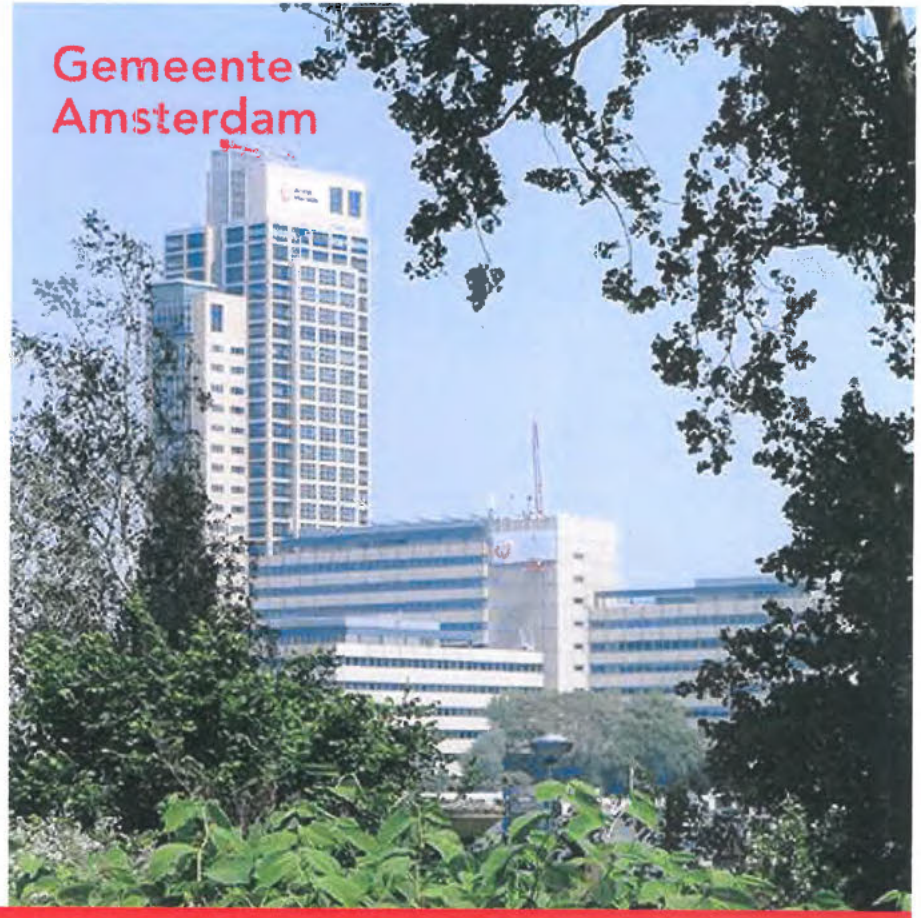
Tijdens de uitvoering
- Meld aantreffen van (nieuwe) JDK-groeiplaatsen altijd bij uw leidinggevende.
- Stengels nooit maaien, alleen handmatig afknippen waar nodig en apart verzamelen.
- Graafmachines (zoveel mogelijk) op dik folie en buiten JDK-besmet gebied plaatsen om inrijden van plantresten te voorkomen.
- Houd het werkgebied zo klein mogelijk om verdere verspreiding te voorkomen.
- Geen tussentijdse opslag: grond direct opladen.
- Verspreid geen besmette grond of plantresten.
- Al het gebruikte materieel (graafmiddelen, banden, traptreden, schoenzolen, kleding etc.) schoonmaken voordat het terrein verlaten wordt (bijvoorbeeld met stoffer of bezem).

Grondtransport en leverantie
- Vrijgekomen en af te voeren besmette grond en/of plantresten altijd afgedekt vervoeren.
- Af te voeren besmette grond alleen aanbieden bij een BVOR-erkende verwerker, of aanbieden voor thermische reiniging.
- Altijd vermelden op transport- en stortbonnen dat het JDK-besmette grond betreft.
- Aan te voeren grond dient aantoonbaar vrij te zijn van JDK (verklaring beheerder en controle brongebied).
- Geen retourvrachten zonder tussentijdse reiniging van de bak.

LET OP!
Wortels en plantresten mogen absoluut niet bij het groenafval!

Op amsterdam.nl/bodem is meer informatie te vinden over de duizendknoop. De groeiplaatsen houdt de gemeente bij via maps.amsterdam.nl/duizendknoop





Gemeente Amsterdam

Uitgraven Japanse duizendknoop*

Aannemers-instructie voor het verwijderen en zorgvuldig omgaan met groeiplaatsen



* Deze instructie geldt ook voor de Boheemse en Sachalinse duizendknoop

Aannemers-instructie voor het uitgraven van de Japanse duizendknoop

De Japanse duizendknoop veroorzaakt schade en overlast. De plant verspreidt zich erg snel door grondverzet. Het uitgraven van de groeiplaatsen moet daarom heel zorgvuldig gebeuren. Deze instructie legt de werkwijze van de gemeente Amsterdam uit.



Holle stengels

Verspreiding vindt plaats via groeiknopen aan wortels en takken

Grond en plantresten direct afvoeren

JDK-vermelding op stortbonnen verplicht

Grondtransport

- Altijd goed afdekken
- Kleine hoeveelheden in afsluitbare bigbags
- Voer besmette grond direct af en voorkom tussentijdse opslag
- Alleen retourvrachten met een uitgeveegde, schone bak

Alles goed schoonmaken bij verlaten werkgebied

Grond moet direct in de bak

Materieel opstellen op dik folie om inrijden van JDK-resten te voorkomen

30 cm

30 cm

30 cm

30 cm

+30 cm

Storten van grond en plantresten

- BVOR gecertificeerde instelling of thermisch laten reinigen

Afgraven

- Horizontaal en verticaal afgraven in stukken van 30 cm
- 30 cm extra afgraven na de laatste zichtbare wortels



De wortels hebben witte uitlopers, van binnen zijn de wortels oranje van kleur

Bijlage 9 Beschikbare veerponten



Beschikbare veerponten Zeeburgereiland

Quick scan

Opgesteld in opdracht van:
Gemeente Amsterdam

Amersfoort, 16 augustus 2019
Projectnr: GM114
Kenmerk:

Inhoudsopgave

1. Inleiding **1**

1.1 Aanleiding: scholen op Zeeburgereiland 1

1.2 Opzet veerdienst Zeeburgereiland 2

1.3 Uitgangspunten 3

2. Aangeboden veerponten **4**

2.1 Inleiding 4

2.2 Veerpont ‘Christina’ 4

2.3 Veerpont ‘Motorpont 2’ 5

2.4 Veerpont ‘St. Michael’ 5

2.5 Inzet kleinere ponten 6

2.6 Overige ponten 7

Bijlage: gegevens veerponten **8**

1. Inleiding

HET AMSTERDAMSE STADSDEEL ZEEBURGEREILAND ONTWIKKELT ZICH SNEL. DIT HEEFT TOT GEVOLG DAT HET AANTAL VERVOERBEWEGINGEN NAAR EN VANUIT ZEEBURGEREILAND GROEIT. DOOR DE VESTIGING VAN EEN TWEETAL MIDDELBARE SCHOLEN ONTSTAAT BEHOEFTE AAN EEN FIETSROUTE NAAR HET CENTRUM VAN AMSTERDAM. DE BESTAANDE ROUTE VIA DE AMSTERDAMSE BRUG IS HIER SLECHTS BEPERKT BRUIKBAAR VOOR, WAT REDEN IS OM EEN NIEUWE OEVERVERBINDING TUSSEN HET ZEEBURGEREILAND EN HET OOSTELIJK HAVENGEBIED TE ONTWIKKELEN. VOORUITLOPEND OP DEZE OEVERVERBINDING ONDERZOEKT DE GEMEENTE DE HAALBAARHEID VAN EEN TIJDELIJKE VEERDIENST VANAF SEPTEMBER 2020.

1.1 Aanleiding: scholen op Zeeburgereiland

De ontwikkeling van de nieuwe wijk Zeeburgereiland is goed op gang gekomen. De komende jaren worden in de Sluisbuurt veel nieuwe woningen en bedrijven gerealiseerd, wat een goede ontsluiting per OV en fiets vereist. De OV-ontsluiting bestaat uit sneltramlijn 26, waarvan de halte Zuiderzeeweg op ongeveer 500 meter van het middelpunt van de Sluisbuurt ligt. Samen met de halte Bob Haarmslaan is een groot deel van Zeeburg per tram ontsloten. Bij de halte Zuiderzeeweg kan ook op buslijn 37 worden gestapt, die een frequente dienst naar metrostation Noord en het Amstelstation onderhoudt.
Per fiets is Zeeburgereiland alleen bereikbaar via de Amsterdamsebrug en de Schellingwouderbrug. De Amsterdamsebrug kan worden gebruikt voor reizen van en naar het zuidelijk deel van het stadscentrum, de Schellingwouderbrug verbindt het Zeeburgereiland met Amsterdam Noord. Fietsers naar het centrum kunnen weliswaar gebruik maken van de Amsterdamsebrug, doch dit betekent wel een omweg. Alternatief is het meenemen van de fiets in tramlijn 26, waarvoor wel de gewone ritprijs betaald moet worden. De capaciteit voor het vervoer van fietsen is beperkt, waardoor het risico bestaat dat men niet met de eerstvolgende tram mee kan.
Om de ontsluiting van het Zeeburgereiland en, letterlijk en figuurlijk in het verlengde daarvan, IJburg te verbeteren wordt een vaste oeververbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied voorbereid in de vorm van een brug of een tunnel. De realisatie hiervan is niet eenvoudig, gelet op de vele belangen die hierbij een rol spelen. De verwachting is dat de verbinding niet voor 2026 gereed zal zijn.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van Zeeburgereiland is de vestiging van scholen in het gebied. Met het schooljaar 2020/21 verhuist het Cartesius 2 als eerste middelbare school vanuit de stad naar Zeeburgereiland. De school telt nu zo'n 200 leerlingen die door het bijzondere karakter van het onderwijs vanuit de gehele stad komen. Te verwachten is dat het aantal leerlingen de komende jaren verder groeit. In 2021 zal ook de hogeschool InHolland zich vestigen, waardoor het aantal studenten en leerlingen sterk toe neemt.

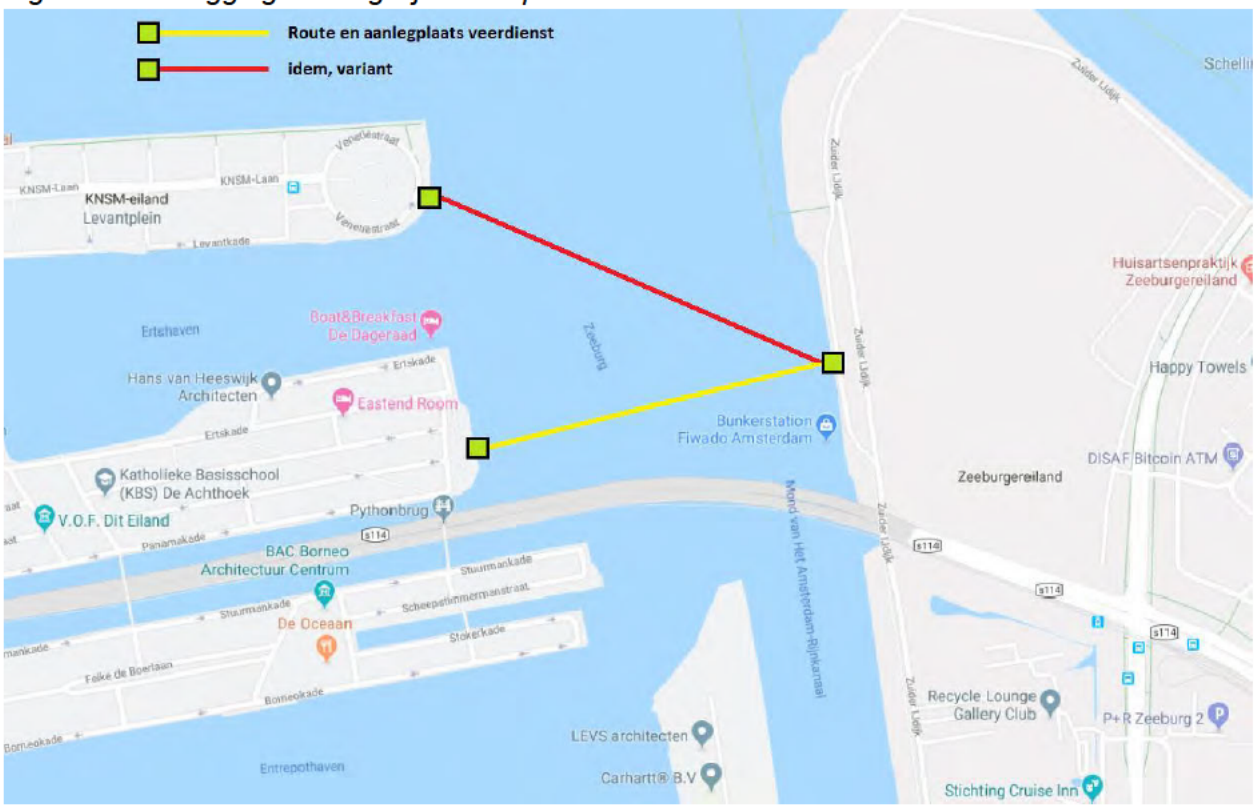
De bereikbaarheid per fiets is voor onderwijsinstellingen van groot belang; de nieuwe, vaste oeververbinding is onder andere hiervoor bedoeld. Omdat deze oeververbinding niet op korte termijn gerealiseerd kan worden onderzoekt de gemeente Amsterdam de mogelijkheden om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren door het instellen van een tijdelijke veerdienst. De opening van de nieuwe vestiging van Cartesius 2 met ingang van het schooljaar 2020 is hiervoor een wenselijk moment.

1.2 Opzet veerdienst Zeeburgereiland

Het opzetten van een veerdienst naar Zeeburgereiland vereist op zijn minst de realisatie van (tijdelijke) afmeervoorzieningen, het aanleggen van toeleidende infrastructuur en uiteraard het beschikbaar hebben van een geschikte veerpont. De exploitatie van de bestaande veerdiensten in Amsterdam is belegd bij het GVB. Het GVB zorgt voor het uitvoeren van de veerdienst en het onderhoud van de ponten. De ponten zelf worden door de gemeente aangeschaft en beschikbaar gesteld aan het GVB.

De veerdienst zal gebruik maken van tijdelijke aanlegplaatsen, waarbij te denken valt aan het gebruik van pontons. De veerdienst zal in principe van 's morgens vroeg tot 's avonds laat operationeel zijn, waarbij de frequentie naar gelang de vervoervraag kan fluctueren. De maximaal haalbare frequentie van een dergelijke veerdienst is te schatten op zes afvaarten per uur, ofwel een tien minuten-dienst. Bij het gebruik van twee ponten kan de frequentie uiteraard worden verdubbeld.

Figuur 1: ligging en mogelijke halteplaatsen veerdienst



De veerdienst moet idealiter met ingang van het nieuwe schooljaar op 31 augustus 2020 operationeel zijn. Knelpunt daarbij is de beschikbaarheid van veerponten. Er loopt weliswaar een levering van drie nieuwe veerponten, doch deze zijn bedoeld om de bestaande dienstverlening uit te breiden. Het is echter denkbaar de bestelling met een vierde pont uit te breiden en de vloot bij de eerste materieelbestelling na de beëindiging van de veerdienst Zeeburgereiland weer te laten krimpen. De vraag is wel of het op deze manier mogelijk is om tijdig over de benodigde veerpont te beschikken.

Een alternatief voor de aanschaf van een nieuwe pont is het huren van een veerpont. Een aantal veerbedrijven verhuurt veerponten, onder meer als tijdelijke vervanging van bestaande veerponten (bijvoorbeeld ten behoeve van onderhoud) of voor inzet op tijdelijke veerdiensten, bijvoorbeeld bij werkzaamheden aan bruggen. In deze quick scan zijn de mogelijkheden voor het huren van een veerpont verkend.

1.3 Uitgangspunten

In de vorm van een quick scan hebben wij de mogelijkheden voor de huur van een veerpont geïnventariseerd. Hierbij zijn wij uitgegaan van de onderstaande, op vervoerkundig onderzoek van de gemeente Amsterdam gebaseerde uitgangspunten:

- **Capaciteit.** De pont dient voldoende ruimte te hebben om twee- tot driehonderd personen, waarvan tweehonderd fietsers, te vervoeren. De capaciteit is vergelijkbaar met die van de huidige veerponten van het GVB. Uitgangspunt voor de berekening van de benodigde dekruimte is vier personen per vierkante meter en een vierkante meter per fietser.
- **Aanlegplaats.** De veerdienst maakt gebruik van een tijdelijke aanlegplaats, mogelijk in de vorm van pontons.
- **Type veer.** Om snel uit- en instappen mogelijk te maken dient de pont te zijn voorzien van kleppen aan de voor- en achterzijde (klepveer).
- **Milieu.** Gelet op het naar verwachting beperkte aanbod aan huurmogelijkheden worden hier geen specifieke eisen aan gesteld.
- **Beschikbaarheid.** Gelet op de behoefte aan instructie en proefvaarten dient de veerpont medio augustus 2020 beschikbaar te zijn.
- **Inzet.** Voor de berekening van de brandstofkosten is uitgegaan van een inzet van 17 uur per dag op alle dagen van de week; per maand bedraagt de gemiddelde inzet 517 uur.

De pont zal worden gehuurd door de gemeente Amsterdam, die deze beschikbaar stelt aan GVB Veren. GVB Veren verzorgt de exploitatie en het onderhoud.

2. Aangeboden veerponten

DIT HOOFDSTUK GEEFT EEN OVERZICHT VAN DE THANS VOOR DE VERHUUR BESCHIKBARE VEERPONTEN. PER PONT ZIJN DE BELANGRIJKSTE KENMERKEN WEERGEGEVEN EN ZIJN DE DOOR DE VERHUURDERS AANGEGEVEN HUUROPTIES BESCHREVEN, EEN UITGEBREIDER OVERZICHT IS IN DE BIJLAGE OPGENOMEN.

2.1 Inleiding

Voor deze quick scan is onderzoek gedaan naar het aanbod van geschikte veerponten. Het aantal veerdiensten dat in Nederland gebruik maakt van veerponten met de voor dit project beoogde capaciteit is relatief beperkt. Hierdoor is het aanbod van voor een langere periode te huren veerponten eveneens gering. Om die reden is ook gekeken naar een variant met twee kleinere veerponten. Om de gewenste capaciteit te kunnen bieden moet dan in de spitsuren met twee ponten worden gevaren, wat mogelijk is zonder aanpassingen aan de infrastructuur. Voordeel van zo'n variant is dat de wachttijden in de spitsuren dan korter zijn, wat het gebruik van de veerdienst -en dus van de fiets- aantrekkelijker maakt. Tegenover de hogere personeelskosten (in de spits moeten immers twee ponten worden bemande) staan lagere brandstofkosten voor de periode dat met één pont wordt gevaren.

2.2 Veerpont 'Christina'

De veerpont Christina is in 1955 in Duitsland gebouwd. De laatste gebruiker en huidige eigenaar is Vof. H. de Visser, dat deze pont tot 2017 inzette op de veerdienst Krimpen aan de Lek – Kinderdijk; sindsdien dient de pont als reserve en huurpont.
Het beschikbare dekoppervlak bedraagt ruim 250 m^2. Op basis hiervan is de capaciteit van de pont geschat op:

- 1.020 voetgangers of
- 255 fietsers.



De Christina beschikt over vier motoren met een vermogen van 170 PK (125 kW), waarvan er ter besparing van brandstof of voor onderhoud gedurende de vaart twee kunnen worden uitgeschakeld. Het onderhoud kan zowel door de verhuurder worden verzorgd als door het GVB. De verhuurder draagt zorg voor instructies aan het varend personeel. De pont kan met twee bemanningsleden (kapitein en matroos) worden gevaren. De pont is in 2017 gereviseerd waarbij de motoren zijn vervangen door milieuvriendelijke exemplaren conform CCR2.

De huurkosten voor de Christina bedragen € 37.500,- per maand exclusief BTW en onderhoud, uitgaande van een gebruik van 540 uur per maand. De brandstofkosten bedragen bij een literprijs van € 1,00 en een ingeschat verbruik van 15 liter per uur € 7.755 per maand, exclusief BTW. De totale kosten exclusief onderhoud komen daarmee op **€ 45.255** per maand.

2.3 Veerpont ‘Motorpont 2’



Als alternatief voor de inzet van de Christina biedt H. de Visser de huur van de veerpont ‘Motorpont 2’ aan. Deze pont is in 1963 gebouwd en is als laatste tot 2017 gebruikt door de veerdienst Kinderdijk. Sindsdien is deze veerpont beschikbaar voor verhuur. In 2017 is de pont inclusief de motoren gereviseerd.
Hoewel de pont in afmetingen en capaciteit vergelijkbaar is met de Christina verschilt de aandrijving sterk. Motorpont 2 beschikt over twee Deutz-motoren type 714 met een vermogen van elk 140 PK (103 kW) die een Schottel-roerpropeller aandrijven. Hierdoor is het brandstofverbruik lager, namelijk circa 12 liter per uur. Het aantal benodigde bemanningsleden bedraagt twee (kapitein en matroos).
De huurkosten voor Motorpont 2 worden aangegeven met € 24.000 per maand exclusief BTW en onderhoud. De brandstofkosten zijn op basis van een inzet van 517 uur per maand en een dieselprijs van € 1,- geschat op € 6.200 exclusief BTW. De totale gebruikskosten exclusief onderhoud en BTW komen daarmee op **€ 30.200** per maand.

2.4 Veerpont ‘St. Michael’



De veerpont St. Michael is in 1954 in Duitsland gebouwd. De pont is bij verschillende exploitanten in Duitsland in gebruik geweest. Sinds enkele jaren is het schip eigendom van M+S Schifffahrt und Fähren GmbH in Mainz, dat de pont voornamelijk verhuurt aan andere exploitanten.
De St. Michael is iets kleiner dan de eerder besproken veerponten. De oppervlakte van het autodek bedraagt 186 m^2, wat voldoende is voor 186 fietsers of 744 voetgangers. De

loopboorden bieden ruimte voor enkele extra fietsers, onderdeks is er een kleine zitruimte voor voetgangers.
De St. Michael beschikt over een dieselmotor (vermoedelijk Deutz) met een vermogen van 243 kW, waarmee drie Schottel roerpropellers worden aangedreven. De pont bevindt zich in een goede toestand, de laatste keuring vond plaats in februari 2019. Nadeel van de toepassing van slechts één motor is het gegeven dat er bij motorpech geen alternatieven zijn, zoals het varen op half vermogen, waardoor sprake kan zijn van een iets geringere beschikbaarheid.
Het brandstofverbruik is niet opgegeven; op basis van motorvermogen en scheepsgewicht is het verbruik geschat op 13 liter per uur. Een bemanning van twee personen is voldoende om de pont te bedienen.

De huurprijs is, ten opzichte van de andere veerponten, laag, namelijk per maand € 10.500 inclusief verzekering en exclusief BTW. De brandstofkosten komen, uitgaande van een inzet van 517 uur per maand, een verbruik van 13 liter/uur en een kostprijs van € 1,- per liter, op ongeveer € 6.750 per maand. De maandlasten bedragen daarmee **€ 17.250** exclusief BTW. De kosten voor overbrenging naar Amsterdam bedragen € 5.000.

De eigenaar biedt de pont ook ter overname aan voor een bedrag van € 345.000, wat bij de opgegeven huurprijs aantrekkelijk kan zijn als de pont meer dan 2¾ jaar wordt gehuurd.

2.5 Inzet kleinere ponten

Een alternatief voor de inzet van een grote veerpont is het gebruik van twee kleinere ponten, waarbij in de spitsuren met twee ponten wordt gevaren en daarbuiten met één pont. De inzet van twee kleinere ponten zorgt voor een besparing in brandstofkosten en verkleint de kans op uitval van de veerdienst door defecten aan de pont. Hier staat tegenover dat twee ponten gehuurd moeten worden en hiervoor tijdens de spits ook personeel moet worden gesteld.

Van Leersum Maritiem heeft een dergelijk concept aangeboden, waarbij wordt uitgegaan van de inzet van twee kleinere ponten die met één personeelslid gevaren kunnen worden; de nevenstaande foto toont een voorbeeld. De aangeboden ponten kennen geen mogelijkheid om aan beide zijden op- en af te stappen, wel kan langs een ponton worden aangemeerd. De capaciteit van beide ponten bedraagt ongeveer vijftig fietsers, waarmee in elk geval de eerste jaren voldoende capaciteit geboden wordt.



De toepassing van dit exploitatiemodel vereist de inzet van twee ponten gedurende de ochtend- en avondspits, in totaal gedurende 5½ uur op 255/12 werkdagen ofwel 117 uur per jaar. Hier staat tegenover dat de ponten in eenmanbediening gevaren kunnen worden, waardoor per saldo minder personeel nodig is. De besparing bedraagt 517 -/- 117 is 400 inzeturen per maand.

De veerponten worden door de firma van Leersum verhuurd op uurbasis, waarbij brandstof is inbegrepen. Uitgaande van een inzet van één pont gedurende 517 uur per maand en een tweede gedurende 117 spitsuren bedragen de kosten **€ 35.000** inclusief brandstof, maar exclusief BTW en verzekering.

2.6 Overige ponten

Aan een tweetal andere bedrijven is eveneens uitvraag gedaan voor de huur van één of twee kleinere ponten. Uiterwaarde uit Tiel heeft aangegeven weliswaar ponten te verhuren, maar ziet zich niet in staat om de ponten over een periode van twee tot zeven haar te verhuren. Swets ODV beschikt nog steeds over een voormalig IJ-veer van het GVB (‘Jumbo’, voormalig IJveer 32), die echter in gebruik is bij Waterbus Antwerpen.

Bijlage: gegevens veerponten

In de onderstaande tabel zijn de verzamelde gegevens van de aangeboden veerponten samengevat.

GEGEVENS VEERPONTEN

Afmetingen veerpont		Christina	Motorpont 2	St. Michael	Paddegat
- lengte	(m)	42,00	40,00	35,00	17,00
- breedte	(m)	11,00	10,50	12,25	3,50
- hoogte	(m)	Rijnvaarthoogte	Rijnvaarthoogte	6,00	> Rijnvaarthoogte
- maximum laadvermogen	(t)	121	61	60	10
- diepgang bij max. beladin	(m)	0,80	1,20	0,76	0,85
- type klep		klep voor en achter	klep voor en achter	klep voor en achter	klep voor
- breedte klep	(m)	6,00	6,00	7,90	3,00
- bouwjaar		1955	1963	1954	1977
Capaciteit veerpont					
- m^2 dekruimte	(m^2)	255	224	186 [1)]	42
- voetgangers (4/m^2)		1.020	896	744 [1)]	168
- fietsers (1/m^2)		255	224	186 [1)]	42
Kosten					[3)]
- huur per maand (excl. BT	(€)	37.500	24.000	10.500	35.000
- bemanning		2	2	2	1
- brandstof / maand	(ltr)	7.755	6.204	6.721	inbegrepen
- beheer & onderhoud/uur	(€)	42,50	42,50	n/a	0
- overbrenging	(€)	42,5 [2)]	42,5 [2)]	5.000	2.500
- kosten totaal/maand	(€)	45.255	30.204	17.221	35.000
Afspraken onderhoud					
- verhuurder (optioneel)		42,50 / uur	42,50 / uur	door GVB	
- huurder		verwijtbare schade	verwijtbare schade	door GVB	
Aandrijving					
- type motor		4xSisu 49-ctim	2x Deutz type 174	Deutz	DAF
- emissieklasse		CCR2	n/a	n/a	n/a
- vermogen		4x125 kW	2x105kW	243 kW	73 kW
- verbruik ltr/uur		15	12	13 [2)]	n/a
- brandstofsoort		alle dieselsoorten	rode diesel	diesel	na/
Overige informatie					
- eigenaar		veerbedrijf de Visser	veerbedrijf de Visser	M+S Schiffahrt und Fähren	van Leersum
- overig		2015 revisie	2017 nieuwe motoren	te koop voor 345.000	
				recent gereviseerd	

1) *exclusief zijpaden, waar naar schatting 15-20 fietsers plaats kunnen vinden, en overdekte verblijfsruimte voor voetgangers*
2) *kosten per vaaruur*
3) *gerekend met de inzet van een pont full time (517 uur) en een pont in de spitsuren (117 uur)*