Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Cruquius Brug Nieuwe Vaart E.O.

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Cruquius brug Nieuwe Vaart e.o.

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2303BPSTD-VG01
Datum print	1 Mei 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel van het bestemmingsplan	8
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	9
1.4	Geldend bestemmingsplan	10
1.5	Leeswijzer	16
Hoofdstuk 2	**Het Plan**	**17**
2.1	Inleiding	17
2.2	Uitgangssituatie - Bestaande situatie	17
2.3	Het plan - de ontwikkeling	27
Hoofdstuk 3	**Inventarisatie en toetsing aan Beleidskader**	**43**
3.1	Inleiding	43
3.2	Rijksbeleid	43
3.3	Provinciaal beleid	47
3.4	Regionaal beleid	53
3.5	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht	54
3.6	Gemeentelijk beleid	65
Hoofdstuk 4	**Milieu aspecten**	**79**
4.1	Milieu effect	79
4.2	Milieuzonering bedrijven - Bedrijven en milieuzonering	79
4.3	Geluid	81
4.4	Luchtkwaliteit	82
4.5	Externe Veiligheid	83
4.6	Bodemkwaliteit	84
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**85**
5.1	Waterparagraaf	85
5.2	Verkeer	92
5.3	Archeologie	93
5.4	Cultuurhistorie	96
5.5	Natuur	97
Hoofdstuk 6	**Juridische planbeschrijving**	**103**
6.1	Algemeen	103
6.2	Planvorm	103
6.3	Artikelgewijze toelichting	103
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**107**
7.1	Kostenverhaal	107
7.2	Financiele uitvoerbaarheid	107
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**109**
8.1	Voortraject / inspraak	109

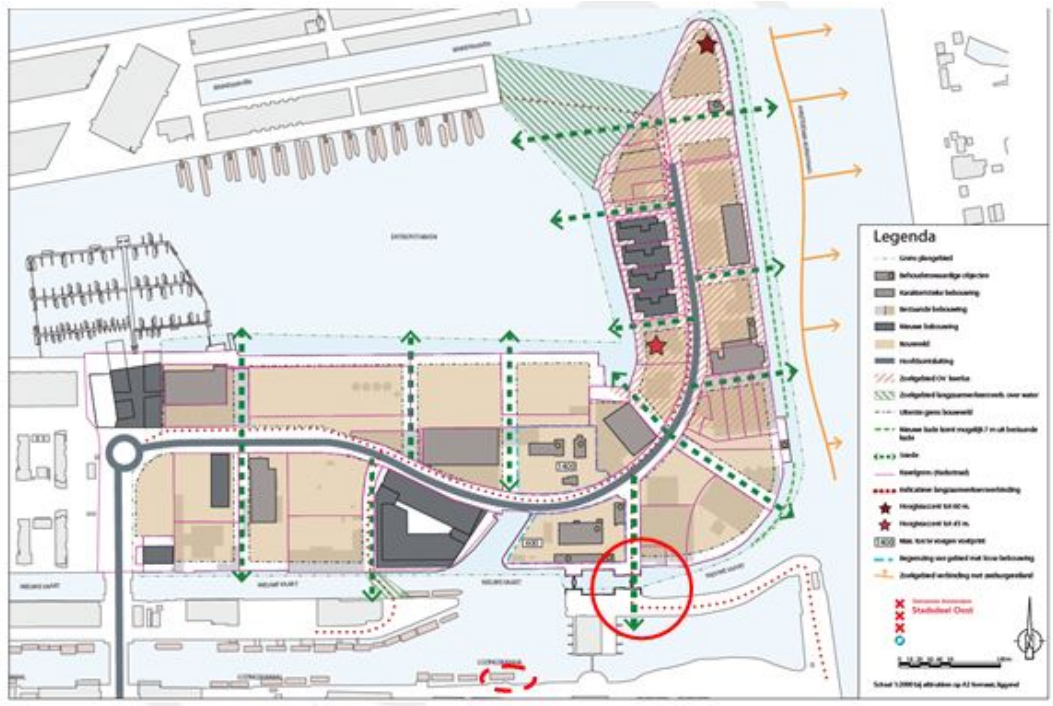
8.2 Vooroverleg 111
8.3 Zienswijze(n) 111

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan 'Cruquius brug Nieuwe Vaart e.o.' maakt de realisatie mogelijk van een nieuwe vaste uitneembare brug voor langzaamverkeer over de Nieuwe Vaart in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam. En als gevolg daarvan ook de mogelijkheid tot vervanging van een woonschip door een woonark op een bestaande woonbootligplaats.



Afbeelding: Spelregelkaart Cruquiusweg e.o. 19-01-2012 met rood omcirkeld de locatie van een nieuw beoogde langzaamverkeerbrug en gestippeld omcirkeld de locatie van woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585

Voor het opstellen van het voorliggend bestemmingsplan hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

Sinds 2005 wordt gewerkt aan de transformatie van het voormalige industrieterrein Cruquius. Met eerst ontwikkelingen langs de Th. K. van Lohuizenlaan en daarna sinds 2009 ook langs de Cruquiusweg. In 2012 zijn met het vaststellen van spelregels en spelregelkaart de ruimtelijke kaders vastgesteld voor transformatie van het gehele Cruquiusgebied van industrieterrein naar een gemengd woon- en werkgebied. Sindsdien vindt de transformatie door sloop en nieuwbouw gefaseerd plaats. Dit door onder meer het per deelgebied gefaseerd vaststellen van nieuwe, op transformatie gerichte bestemmingsplannen.

Op de spelregelkaart voor de transformatie zijn naast de bouwvelden voor nieuwbouw, onder andere ook nieuwe indicatief aangegeven langzaamverkeerverbindingen aangegeven. Een van die nieuw beoogde routes loopt van Cruquius over de bestaande Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart naar het Flevopark. Om deze nieuwe verbinding tot stand te brengen is de bouw van een brug over de Nieuwe Vaart noodzakelijk. Gekozen is voor een vaste uitneembare brug. In vergelijking met het alternatief van een ten

allen tijden te openen brug heeft een dergelijk type brug op deze locatie voor- en nadelen. Een nadeel is de beperking van vrije in- en uitvaart voor schepen met een bepaalde hoogte. De belangenafweging daarover resulteert in de keuze om een bestaande woonbootligplaats achter de nieuw beoogde brug, die in het geldende bestemmingsplan bestemd is voor een woonboot van het type woonschip, te wijzigen in een ligplaats voor woonboot van het type woonark. Die specifieke locatiegebonden wijziging is derhalve het directe gevolg van en houdt direct verband met de keuze voor een vaste uitneembare brug op deze locatie in plaats van een ten allen tijden te openen brug.

De locatie van de op de spelregelkaart aangegeven nieuwe brug over de Nieuwe Vaart is nog niet eerder in een van de bestemmingsplannen voor de transformatie van Cruquius vastgesteld en daardoor nog in strijd met regels van het geldende bestemmingsplan. Dit betekent dat voor de realisatie van de brug een planologisch-juridische procedure moet worden doorlopen. Dit geldt ook voor de gevolgtrekking van het effect van de brug, namelijk het toestaan van een woonark op een locatie waar op dit moment alleen een woonschip is toegestaan. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op beide onderdelen.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ontwikkelgericht en ziet toe op de bouw van een brug. En als gevolg daarvan ook op het met een bestemmingsplan planologisch-juridisch toestaan van een ligplaats voor een woonark in plaats van een woonschip. Binnen de geldende bestemmingen zijn deze ontwikkelingen op de betreffende locaties niet toegestaan. Om de brug en de mogelijkheid voor een woonark op de betreffende locaties mogelijk te maken, dienen de geldende bestemmingsplannen gedeeltelijk te worden herzien. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling om daar in te voorzien. Het plangebied van het bestemmingsplan bestaat daarvoor uit meerdere deelgebieden.

Aandachtspunt procedure

De beoogde brug is op grond van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Om de realisatie ervan mogelijk te maken dient een planologisch-juridische procedure te worden doorlopen. Het omgevingsrecht zoals dat geldt op moment van start opstellen van voorliggend bestemmingsplan (voorjaar 2023) biedt een tweetal mogelijkheden voor het doorlopen van een planologisch-juridische procedure. Dit kan door:

- hetzij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro),
- hetzij door het aanvragen van omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van het bestemmingsplan ("afwijk-omgevingsvergunning)". Dit op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Tot voorjaar 2023 werd het doorlopen van de procedure van de "afwijk-omgevingsvergunning" beoogd, echter gesprekken met de eigenaresse van het woonschip "Hoop op Welvaart" hebben geleid tot de keuze om eerst een bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Dit om het idee van bestemmingswijziging ter plaatse van haar woonboot "mee te laten liften" met de procedure voor de brug. Op die wijze kan ten aanzien van dat afgeleide onderdeel "woonbootligplaats" direct rechtszekerheid worden geboden en kan aan eenieder inzichtelijk worden gemaakt dat er een causaal verband is tussen de bestemmingswijziging voor de brug en de bestemmingswijziging voor de betreffende woonbootligplaats. Dit is mogelijk door beide onderdelen op te nemen in één bestemmingsplan. De inzet is er op gericht om nog voor 1 januari 2024 een ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. Die datum is belangrijk omdat nadien het omgevingsrecht volledig wordt herzien en het niet langer meer mogelijk is om een bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Indien die datum niet wordt gehaald, zal moeten worden overgegaan op de mogelijkheden die het nieuwe omgevingsrecht dan biedt.

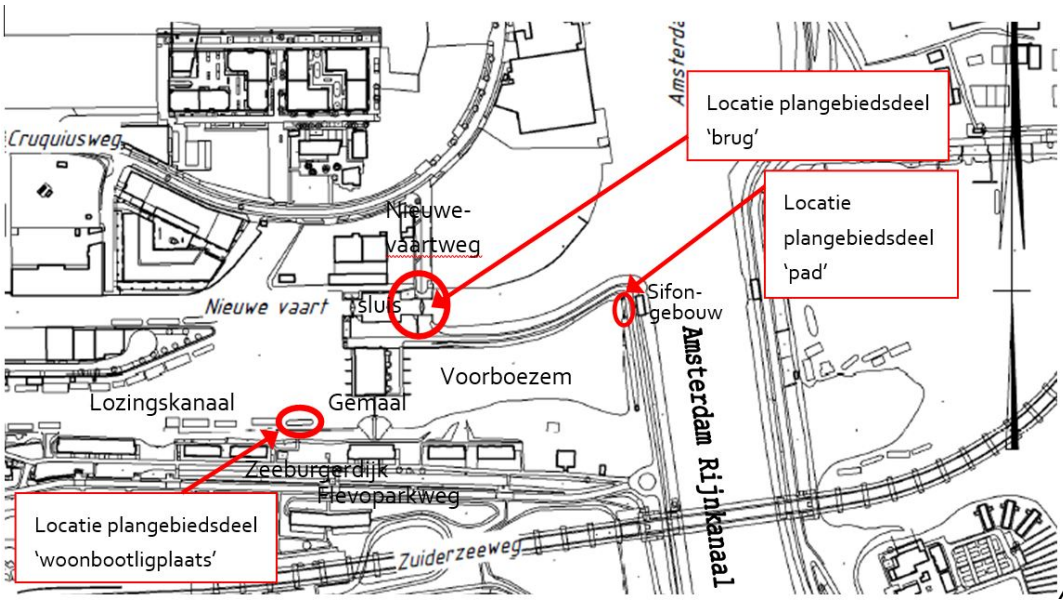
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het bestemmingsplangebied ligt in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam en bestaat uit meerdere deelgebieden, namelijk het plangebiedsdeel 'brug', het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' en het plangebiedsdeel 'pad':

- Het plangebiedsdeel 'brug' betreft het oostelijk deel van de Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart. Het plangebiedsdeel 'brug' sluit aan de noordzijde aan op de Nieuwevaartweg en aan de zuidzijde op het pad op het dijklichaam tussen de Nieuwe Vaart en de voorboezem van het Lozingskanaal. Dit pad is een verlengd deel van de Westelijke Merwedekanaaldijk voor de ontsluiting van het gemaal Zeeburgerdijk 801.
- Het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' betreft de woonbootlocatie Zeeburgerdijk 585. De grens van dit plangebiedsdeel betreft de grens van de toegestane ligplaats in het Lozingskanaal zoals die in het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is vastgelegd.
- Het plangebiedsdeel 'pad' betreft een deel van het toeleidende pad ten zuiden van de beoogde nieuwe langzaamverkeerbrug dat zich bij het bestaande sifongebouw bevindt.



Afbeelding: Situering plangebied in Amsterdam



Afbeelding: Situering plangebiedsdeel 'brug' en plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

1.4 Geldend bestemmingsplan

1.4.1 Inventarisatie bestaande bestemmingsplanregels

Voor het voorliggende bestemmingsplangebied zijn op het moment van het opstellen, tot aan de vaststelling en het onherroepelijk worden van voorliggend plan, de volgende bestemmingsplannen van kracht:

Het plangebiedsdeel 'brug' voor de beoogde brug met toegangstrap en hellingbanen en het plangebiedsdeel 'pad' vallen, tot in werking treding van voorliggend bestemminsgplan, binnen de werking van het volgende bestemmingsplan:

1. Bestemmingsplan Cruquius, vastgesteld 9 april 2013.

Het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' valt, tot in werking treding van voorliggend bestemmingsplan, binnen de werking van de volgende bestemmingsplannen:

2. Bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark, vastgesteld 8-6-2010.
3. Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken, vastgesteld 18-09-2019.
4. Bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken (vastgesteld 24 april 2024).

Voorts gelden voor de plangebiedsdelen, tot aan in werking treding van voorliggende bestemmingsplan, ook de volgende paraplubestemmingsplannen:

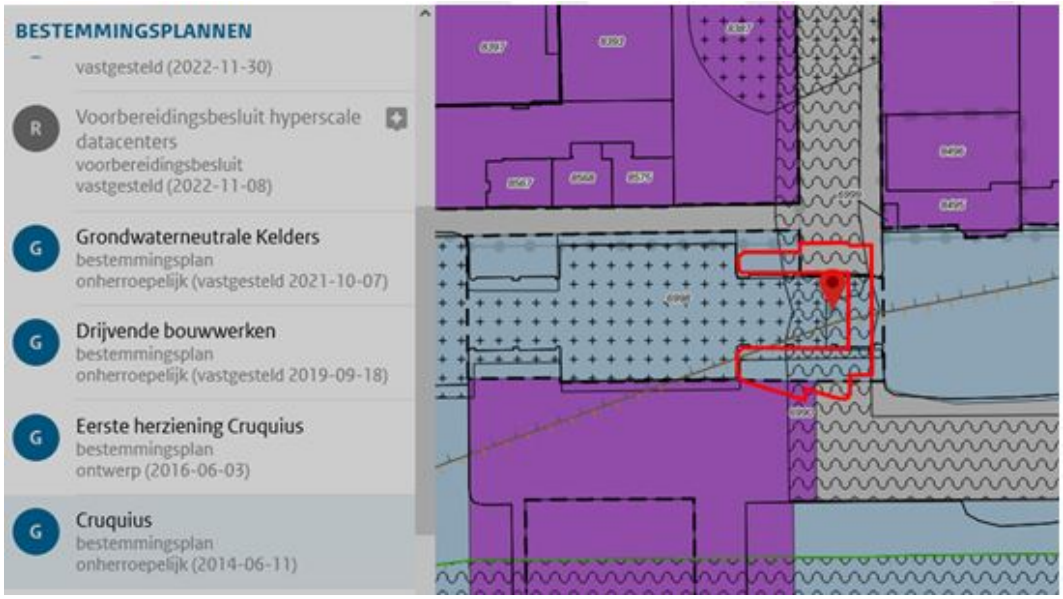
5. Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders, vastgesteld 7 oktober 2021.
6. Bestemmingsplan Darkstores, vastgesteld 10 mei 2023.

Ad 1. Bestemmingsplan Cruquius (vastgesteld 9 april 2013)

Plangebiedsdeel 'Brug'

De gronden ter plaatse van de beoogde brug met toegangstrappen en hellingbanen hebben in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Water', 'Bedrijf-Nutsvoorziening' en 'Verkeer-1' gekregen. Tevens zijn de dubbelbestemmingen 'Waterstaat-Waterkering' en 'Waarde- Archeologie 2' en de

aanduidingen 'specifieke vorm van water-sluis' en 'industrieterrein' van kracht.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Cruquius t.p.v. de beoogde brug

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor o.a. kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - sluis' is een sluis toegestaan. De brug, inclusief toegangstrap en hellingbaan, is een kunstwerk ten behoeve van wegen en waterbouw en past in zoverre in het bestemmingsplan qua gebruik. De bouwregels bepalen dat de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 2 m bedraagt, gemeten ten opzichte van het bestemmingsplanpeil. Het bestemmingsplanpeil is als volgt gedefinieerd:

- […]
- b. Als in het water wordt gebouwd: het plaatselijk aan te houden waterpeil;
- […]
- d. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;

Het brugdeel ter plaatse van de gronden met de bestemming Water heeft een hoogte van 4 meter, gemeten ten opzichte van een waterpeil van NAP-0,4 m. Gemeten ten opzichte van het maaiveld is dat 2,6 meter hoog. *Conclusie: de maximale bouwhoogte van het bouwwerk, geen gebouw zijnde overschrijdt de volgens het bestemmingsplan toegestane bouwhoogte (**strijd met bouwregel**).*

De bestemming 'Bedrijf-Nutsvoorziening' is bestemd voor o.a. voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding met de daarbij behorende kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en staat bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van deze bestemming tot maximaal 6 meter hoogte toe. De brug incl. toegangstrap en hellingbaan past hier in.

De gronden met de bestemming 'Verkeer - 1' zijn volgens de bestemmingsomschrijving bestemd voor onder andere wegen, straten en pleinen, fiets- en of voetpaden, bruggen ter plaatse van de aanduiding 'bruggen' en de daarbij behorende kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw. Hoewel op deze locatie geen aanduiding is opgenomen voor bruggen, is niet bepaald dat dit uitsluitend is toegestaan op de locatie van de aanduiding. Een brug incl. toegangstrap en hellingbaan valt voorts te kwalificeren als een kunstwerk ten behoeve van weg- en waterbouw en voorts is het gebruik van de gronden voor fiets- en/of voetpaden bij recht toegestaan. Deze regels in samenhang gelezen, geven geen uitsluitsel voor de beantwoording van de vraag of 'een brug' op onderhavige locatie is toegestaan. Op basis van

vergelijkbare jurisprudentie heeft de toelichting van het bestemmingsplan in dat geval betekenis. Het bestemmingsplan Cruquius betreft een actualisatieplan (toelichting paragraaf 1.1 bestemmingsplan Cruquius) en het is conserverend van aard waarbij geldende bouw- en gebruiksrechten én de bestaande situatie in het plangebied uitgangspunt zijn voor de nieuwe regeling (dit volgt uit de toelichting paragraaf 1.2 onder 2 van het bestemmingsplan Cruquius). Uit de toelichting valt op te maken dat er geen nieuwe ontwikkeling zoals nieuwe bruggen op nieuwe locaties, zijn beoogd. De bedoeling van de planwetgever was dan kennelijk ook om een brug alleen toe te staan op de locatie met de aanduiding brug.
*Conclusie: Omdat die aanduiding ter plaatse van de beoogde brug ontbreekt, past 'de brug' niet in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer-1 (**strijd met bestemmingsomschrijving**).*

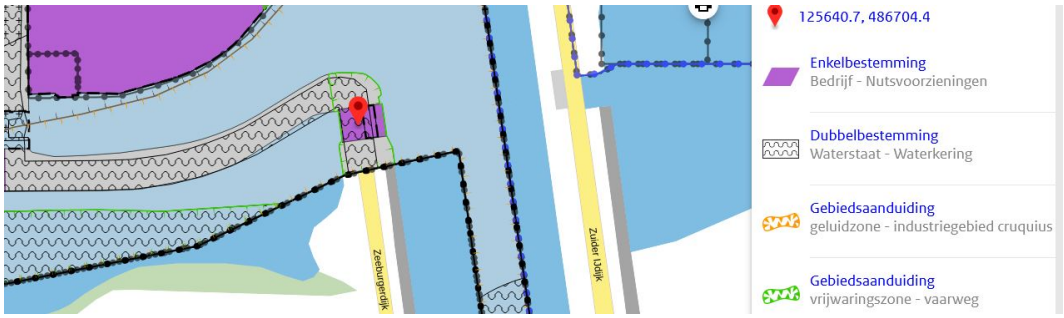
De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, primair bestemd voor de bescherming en instandhouding van waterkeringen, bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen.
Conclusie: De brug inclusief toegangstrap en hellingbaan zijn hier mee in strijd omdat:

- *Voor wat betreft de primaire bestemming: de brug heeft niet als doel het beschermen en in stand houden van waterkeringen, bijbehorende beschermingszone(s) en bij deze doeleinden behorende waterstaatkundige voorzieningen (**strijd met bestemmingsomschrijving**).*
- *Voor wat betreft de overige hier voorkomende bestemmingen: de brug is op onderdelen in strijd met overige bestemmingen (zie hiervoor).*

De gronden met de dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie 2' zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Nadere regels ten aanzien van bouwen of werken en werkzaamheden gelden niet op een bodemverstoring die betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 10.000 m² en dieper dan de waterbodem. De brug beslaat een veel kleiner oppervlak en is boven het wateroppervlak gebouwd en in overeenstemming met de dubbelbestemming.

Plangebiedsdeel 'pad' (Pad ten zuiden van de brug)

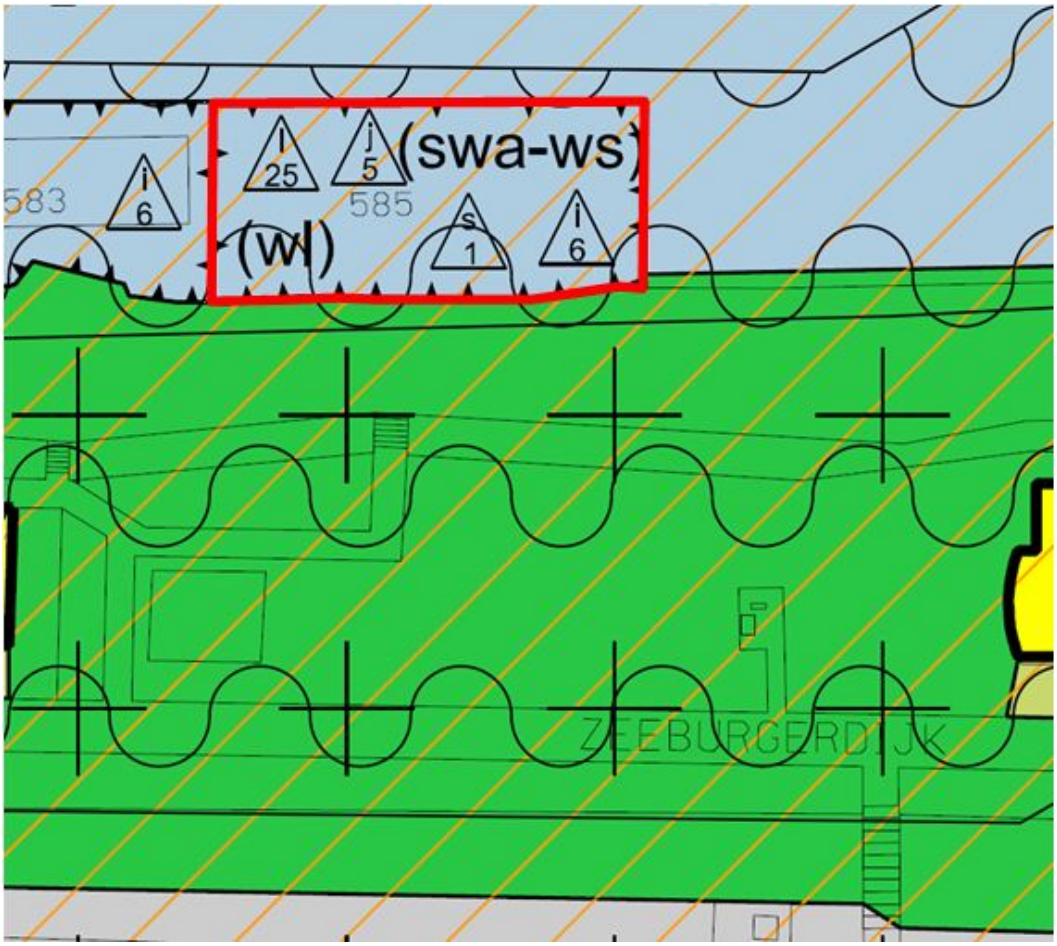
Voor het pad van en naar de beoogde brug, ten zuiden van de brug, geldt dat een deel reeds de bestemming Verkeer heeft, maar een klein deel nog niet. Dit betreft de gronden met de bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen' (zie onderstaande afbeelding). Het gebruik van de desbetreffende gronden voor verkeer dat niet gerelateerd is aan de betreffende bedrijfsbestemming is in **strijd met de bestemmingsomschrijving**. Aan deze locatie zijn voorts de aanduidingen 'geluidzone - industriegebied cruquius' en 'vrijwaringszone - vaarweg' toegekend. Een bestaand pad toegankelijk maken voor openbaar gebruik is niet in strijd met de regels voor die aanduidingen.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Cruquius ter plaatse van het pad ten zuiden van de beoogde brug.

Ad 2. Bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (vastgesteld 8-6-2010)

De woonbootligplaats van het woonschip 'Hoop op Welvaart' aan de Zeeburgerdijk 585 heeft de bestemming 'Water' met, naast de aanduidingen 'maximum breedte (m)', 'maximum hoogte (m)', 'maximum lengte (m)' en 'maximum aantal ligplaatsen voor woonboten' ook de aanduidingen 'specifieke vorm van water - woonschip (swa-ws)' en 'woonschepenligplaats (wl)'. Voorts is aan de locatie de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' toegekend en de aanduiding 'geluidzone - industriegebied Cruquius'. Wat dit laatste betreft geldt dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone - industriegebied Cruquius', behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd zijn voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het Industrieterrein "Cruquius" op geluidsgevoelige bestemmingen.



Afbeelding: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark met daarin rood omlijnd de ligplaats van Zeeburgerdijk 585

Naast bepaald watergerelateerd gebruik, zoals het gebruik van het water voor vaarwater, waterstaatsdoeleinden, etc, is in de regels van de bestemming 'Water' voor de locaties met de aanduidingen 'woonschepenligplaats' en 'specifieke vorm van water - woonschip' bepaald welk specifiek gebruik ook is toegestaan. Met de aanduiding 'woonschepenligplaats' is eerst bepaald dat de locatie mag worden gebruikt als ligplaats voor dienstwoonboten, woonschepen en overige woonboten (artikel 14.1 onder h). Echter, niet al deze soorten woonboten zijn hier toegestaan. Met de aanduiding 'specifieke vorm van water - woonschip (swa-ws)' is namelijk bepaald dat deze ligplaats voor woonboten *uitsluitend* mag worden gebruikt als ligplaats voor het woonboottype 'woonschepen' (artikel 14.3.3). Voor wat de betreft de toegestane afmetingen is in de *specifieke gebruiksregels* voor woonschepen verwezen

naar de aanduidingen op de verbeelding, zijnde een maximale lengte van 25 meter, maximale hoogte van 5 meter en een maximale breedte van 6 meter. Het maximum aantal toegestane woonschepen op deze locatie bedraagt volgens de aanduiding op de verbeelding één.

Een woonschip is in de regels van het hier geldende bestemmingsplan gedefinieerd als een woonboot die aan de romp en de opbouw herkenbaar is als een schip (artikel 1.54). Andere soorten woonboten, zoals een woonark of anderszins (bijvoorbeeld woonvaartuig), zijn hier dus niet toegestaan. Dit volgt uit de wijze van bestemmen van het bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark waarin voor andere woonboten dan woonschepen andere aanduidingen worden gebruikt. Zo wordt op de verbeelding en in de regels de aanduiding 'specifieke vorm van water - dienstwoonboot (swa-dwb)' gebruikt voor het toestaan van dienstwoonboten en 'specifieke vorm van water - overige woonboot (swa-owb)' voor het toestaan van het type 'overige woonboot' (artikel 14.3.3 in samenhang met artikel 14.3.4). Dit laatste is in het bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark gedefinieerd als 'woonboten niet zijnde woonschepen' (artikel 1.38). Die aanduidingen 'swa-dwb' en 'swa-owb' zijn niet toegekend aan de ligplaats Zeeburgerdijk 585.

Conclusie: Volgens het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is op de locatie Zeeburgerdijk 585 uitsluitend een woonboot in de vorm van een woonschip toegestaan en geen andere type woonboot, zoals een woonark.

Ad 3. Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken (vastgesteld 18 september 2019)

Het parapluplan Drijvende bouwwerken is vastgesteld op 18 september 2019. Het paraplubestemmingsplan is opgesteld naar aanleiding van de op 1 januari 2018 in werking getreden Wet Verduidelijking voorschriften woonboten (Wvw). Met de Wvw is geregeld welke gevallen van (woon)boten en bedrijfsvaartuigen worden aangemerkt als bouwwerken die omgevingsvergunningplichtig zijn voor de activiteit bouwen. Dat was voor de Wvw in formele zin niet expliciet bij wet geregeld. De gevolgtrekking van de wettelijke verduidelijking was dat eerdere bestemmingsplannen zonder bouwregels voor woonboten en bedrijfsvaartuigen met een vaste ligplaats (hoofdzakelijk gebruikt voor verblijf ter plaatse), gewijzigd dienden te worden. Dit door aan de betreffende bestemmingsplannen bouwregels toe te voegen voor de betreffende drijvende bouwwerken. Het parapluplan Drijvende bouwwerken voorziet daarin. In artikel 1 van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken is bepaald dat het plan onder andere van toepassing is op het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark en daarmee ook op het voorliggende plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.

Ad 4. Bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken (vastgesteld 24 april 2024)

Voor het plangebied van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken (zie ad 3) is op 28 juni 2023 een voorbereidingsbesluit genomen waarmee de gemeenteraad heeft bepaald dat een partiële herziening van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken wordt voorbereid. Tevens is met het voorbereidingsbesluit bepaald dat in concrete gevallen een omgevingsvergunning kan worden verleend indien naar het oordeel van het college de aanvraag niet in strijd is met de waterbeleidsregels. Met het op 28 december 2023 voor zienswijze ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken is de voorbescherming van het voorbereidingsbesluit niet meer aan de orde. Het bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken is op 24 april 2024 vastgesteld. Het bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken heeft tot doelstelling het voorkomen van het onbedoeld mee moeten werken aan bepaalde initiatieven voor vervanging van woonschepen door een woonvaartuig of een woonark die beleidsmatig niet zijn gewenst. Voorliggend bestemmingsplan heeft echter om moverende redenen tot doelstelling om bewust medewerking te verlenen aan het vervangen van een woonschip door een woonark. In zoverre verstoort voorliggend bestemmingsplan de doelstelling van de beoogde partiële herziening niet. Het voorliggende

bestemmingsplan wordt dan ook niet genoemd in de bestemmingsplannen die met Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken worden herzien.

Ad 5. Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders (vastgesteld 7 oktober 2021)

Het parapluplan Grondwaterneutrale kelders is vastgesteld op 7 oktober 2021 en heeft betrekking op de op dat moment vigerende bestemmingsplannen binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam. De grens van het parapluplan valt samen met de gemeentegrens. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater. In aansluiting hierop is het paraplubestemmingsplan vastgesteld met als doel om via dat instrument te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit.

Ad 6. Bestemmingsplan Darkstores

Het bestemmingsplan Darkstores heeft tot doel te voorzien in een actueel planologisch kader voor flitsbezorging vanuit een darkstore. Een darkstore is daarin gedefinieerd als vorm van bedrijfsvoering die in hoofdzaak is gericht op de verkoop en bezorging binnen zeer korte termijn (flitsbezorging) van online aangeboden producten, overwegend dagelijkse goederen, vanuit een opslagruimte, al dan niet met uitstalling ten verkoop, al dan niet met een afhaalloket of afhaalbalie en die al dan niet toegankelijk is voor winkelend publiek. In het bestemmingsplan is voor alle in het plan betrokken gronden bepaald dat deze niet mogen worden gebruikt als darkstore.

1.4.2 Doelstelling - afweging over geldend bestemmingsplanregime

Ad 1 en ad 2. Bestemmingsplan Cruquius en bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark

Zoals uit paragraaf 1.4.1 is op te maken is een aantal onderdelen van de beoogde ontwikkeling in strijd met het geldend bestemmingsplanregime. Om het initiatief voor de brug en de gevolgtrekking daarvan voor wat betreft de woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585 mogelijk te maken, dienen de bestemmingsplannen 'Cruquius' en 'Indische buurt en Flevopark' ter plaatse van voorliggend plangebied gedeeltelijk te worden herzien. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling om daar in te voorzien.

Ad 3. Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken

Met betrekking tot het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken zijn de volgende afwegingen aan de orde:

- *Bouwregels in plaats van specifieke gebruiksregels*: In artikel 5.1.2 onder a tot en met c van het bestemmingsplan Drijvende bouwwerken is voor de situatie waarin een moederplan geen bouwregels bevat voor drijvende bouwwerken bepaald dat de bouwregels van artikel 5 aanvullend werken. En in het geval dat regels van een moederplan voor hoogte, lengte en breedte onderdeel zijn de specifieke gebruiksregels, die regels gelden als bouwregels. Dit laatste is van toepassing op het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark. Voor die bepalingen over de toegestane hoogte, lengte en breedte voor het bestaande woonschip op de ligplaats "Zeeburgerdijk 585" wordt verwezen naar het bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark. Die regels worden overgenomen in de bouwregels van voorliggend bestemmingsplan. Op die wijze wordt de werking van het paraplubestemmingsplan Drijvende bouwwerken op dat onderdeel, voor dit deelgebied, overgenomen door voorliggend bestemmingsplan.
- *Maatvoering bij verbouwing en vervanging*: In artikel 5.1.2 onder e.1 van het bestemmingsplan

Drijvende bouwwerken is bepaald dat bij het verbouwen en vervangen van drijvende bouwwerken de daartoe geldende voorschriften omtrent specifieke en beperkende maatvoeringen uit de zogeheten "waterbeleidsregels" in acht moeten worden genomen. Met waterbeleidsregels wordt in voorliggende situatie de regels bedoeld van het document "*Beleidsnota regels woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad Oost op 25-06-2013*". Voor voorliggend bestemmingsplan heeft dat de consequentie dat de desbetreffende specifieke en beperkende maatvoeringsregels uit dat document als bouwregels voor een woonark worden opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Ad 4. Voorbereidingsbesluit partiële herziening Drijvende bouwwerken en (ontwerp) bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken

Ten tijde van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan werd een voorbereidingsbesluit genomen waarvan de werking daarna is overgenomen door het op 28 december 2023 ter inzage gelegde ontwerp bestemmingsplan Partiële technische herziening Drijvende bouwwerken. Uit dat ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan en het daarna vastgestelde bestemmingsplan is op te maken dat dat bestemmingsplan niet van toepassing is op voorliggend bestemmingsplan. Voor de redenering daarvoor wordt verwezen naar voorliggende toelichting onder "Ad 3. Bestemmingsplan Drijvende bouwwerken".

Ad 5 en ad 6. Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders en bestemmingsplan Darkstores

De regels van het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders worden overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan zodat die op beheer gerichte regels niet worden wegbestemd. De regels van het bestemmingsplan Darkstores (verbod op darkstores) treffen in voorliggend bestemmingsplan in beginsel geen doel omdat voorliggend bestemmingsplan alleen een nieuwe brug mogelijk maakt en de ligplaats van een woonboot wijzigt. Een darkstore, in welke vorm dan ook, is op gronden met een infrastructurele bestemming en een bestemming voor woonbotenligplaats, niet toegestaan. Volledigheidshalve is de overweging om darkstores in de algemene regels toe te voegen aan de algemene verbodsbepalingen.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft het plan. De voor het plan relevante beleidskader van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

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

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

Hoofdstuk 2 Het Plan

2.1 Inleiding

Het plan betreft de realisatie van een vaste uitneembare brug over het water van de Nieuwe Vaart met een maximale doorvaarthoogte van 2,5 meter. In paragraaf 2.3 van dit hoofdstuk is deze ontwikkeling beschreven. Daartoe is eerst in paragraaf 2.2 de uitgangssituatie beschreven. Dit betreft een beschrijving van de bestaande situatie van de te onderscheiden plangebiedsdelen zelf en een beschrijving van de omgeving. Dit als onderdeel van de inventarisatie van belangen die met de keuze voor een vaste uitneembare brug voor langzaamverkeer zijn gemoeid. Als gevolg daarvan bestaat het plan namelijk ook uit het wijzigen van een woonbootliglaats. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 2.3.



Afbeelding: impressie nieuw beoogde vaste uitneembare brug met hellingbanen over het water van de Nieuwe Vaart (bron: document "DO – berekening van bovenbouw brug Nieuwe vaart Vaste voetgangersbrug gelegen in de Nieuwevaartweg over de Nieuwevaart; Ingenieursbureau Amsterdam; versie 7 november 2022).

2.2 Uitgangssituatie - Bestaande situatie

2.2.1 Inventarisatie bestaande situatie plangebied

Navolgend is een inventariserende beschrijving opgenomen van de volgende planonderdelen:

1. Plangebiedsdeel 'brug';
2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.
3. Plangebiedsdeel 'pad'.

Ad 1. Plangebiedsdeel 'brug' - bestaande situatie

Het plangebiedsdeel 'brug' betreft een deel van de Nieuwe Vaart en het oostelijke deel van de Zeeburgersluis.

Zeeburgersluis

De Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart is gebouwd als zogeheten 'keer- of schutsluis', maar anders dan de functie 'keersluis', is de functie van schutsluis tegenwoordig niet meer aan de orde.

De sluis is gebouwd in 1872-1873 en heeft onder meer een (mogelijke) functie in het proces van het spoelen van de Amsterdamse grachten. Tegenwoordig gebeurt dat machinaal, maar destijds gebeurde dit tijdens de getijdenstromen van de toenmalige Zuiderzee. Als nodig, kon op deze spoelmomenten de Zeeburgersluis worden gesloten. Tot 2010 werd daarvoor water uit het IJmeer door de Amsterdamse grachten gepompt. Dit gebeurde tot die tijd een paar keer per week. Tegenwoordig gebeurt dit alleen nog als er te weinig zuurstof in het water zit. Via een buis onder het Amsterdam-Rijnkanaal kan door het gemaal IJmeerwater binnengelaten worden. Bij veel regen loost het gemaal via de buis juist water. Dat komt in het IJmeer, het zuidelijke deel van het Markermeer.

Het complex van de Zeeburgersluis bestaat uit de volgende onderdelen (gegevens inventarisatie 2019):

- Twee sluishoofden:
  1. Hoogte constructie 1,00+ NAP.
- Sluiskolk:
  1. Wanden vernieuwd in 2015.
  2. Hoogte wanden 1,00+ NAP.
- Twee sets dubbele deuren:
  1. Hoogwaterdeuren (4 stuks) aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal ontbreken (situatie 2019).
  2. Kerende hoogte < 1,00+ NAP.
  3. Binnendeuren (4 stuks) aan stadszijde ontbreken twee stuks.
  4. Tijdelijke maatregel van schottenbalkkering gerealiseerd.

Ad 2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie

Ter plaatse van de woonbotenligplaats aan de locatie Zeeburgerdijk 585 ligt het woonschip "Hoop op Welvaart". De ligplaats bevindt zich in het Lozingskanaal. Het initiatief voor de realisatie van een nieuwe langzaamverkeerbrug bij de Zeeburgersluis was aanleiding voor overleg met de eigenaresse. Dit om te bepalen wat de gevolgen zijn van het initiatief voor een vaste uitneembare brug met een doorvaarthoogte van maximaal 2,5 meter.

De boot 'Hoop op Welvaart' is geschikt voor de vaart. Dit omdat de boot destijds in 1914 voor dat doel is gebouwd. Destijds was dat het vervoer van vracht. De boot is in latere jaren niet alleen onderhouden voor de vaart, maar tevens verbouwd om als woning te kunnen functioneren. Daarmee verloor de boot haar functie voor de vrachtvaart, maar bleef de mogelijkheid behouden om er mee te kunnen varen.



Afbeelding: woonschip "Hoop op Welvaart" op woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585

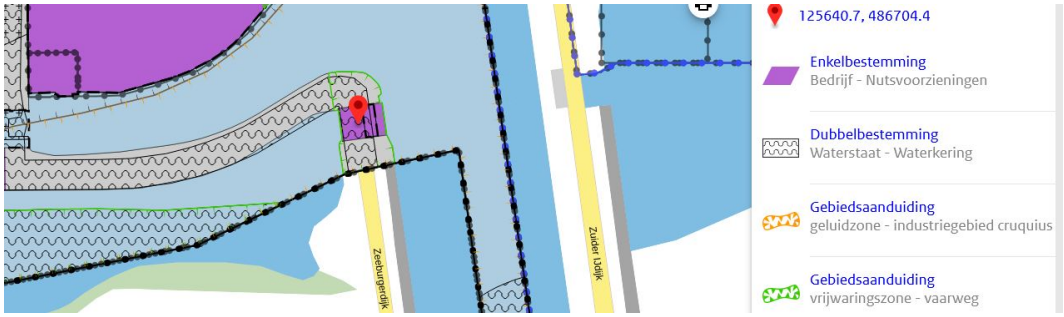
De huidige eigenaresse heeft aangegeven de boot niet alleen te gebruiken als woonboot op de locatie Zeeburgerdijk 585, maar ook om te varen. Enerzijds voor het halen van nieuwe brandstof en onderhoud op een werf en anderzijds voor recreatief gebruik. Het recreatief varen vindt niet continue plaats, maar "vrijelijk". Hiermee wordt bedoeld dat de momenten niet vastliggen waarop de woonboot de

woonbootligplaats verlaat om er recreatief mee te gaan varen. Ook de duur van de recreatievaart ligt niet vast. Door eigenaresse is aangegeven dat de woonboot in de praktijk meer op de woonbootligplaats aanwezig is dan dat er daadwerkelijk mee gevaren wordt. De huidige eigenaresse heeft wat dat betreft echter aangegeven dat de mogelijkheid voor vrije recreatieve vaart voor haar persoonlijk een motief was voor aankoop in 2019. Ook is aangegeven dat het onderhoud van de boot gericht is op het varend houden van de boot.

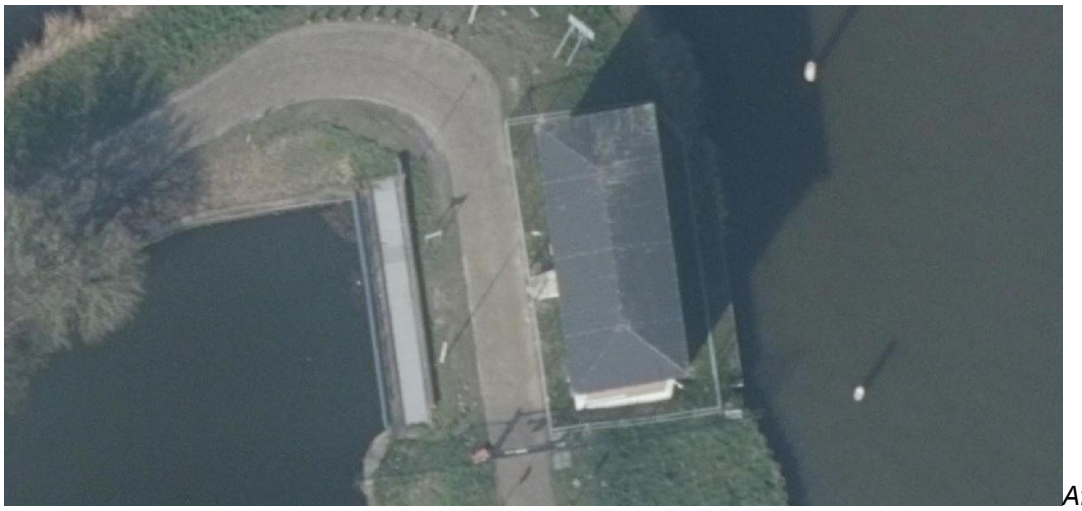
Over het onderhoud van de boot is door de eigenaresse aangegeven dat het gecertificeerd varend houden voor recreatievaart, voor haar een financiële last is. Volgens de eigenaresse heeft een vaste uitneembare brug die lager is dan haar woonboot en die alleen op gezette tijden open kan, voor haar een nadelig gevolg. Namelijk dat de eigenaresse de boot niet meer recreatief kan gebruiken op een "vrijelijke" wijze die zij voor ogen had toen de boot in 2019 werd gekocht. En, al doorredenerende, dat het dan voor haarzelf niet zinvol is om de boot voor het vaardoel te onderhouden en de kosten daarvoor te maken. In dat opzicht zou beredeneerd kunnen worden dat de onderhoudskosten minder worden als de woonboot niet meer voor het recreatieve vaardoel hoeft te worden onderhouden. De eigenaresse heeft echter aangegeven dat het onderhouden van een woonboot van het type woonschip zoals de "Hoop op Welvaart" ook dan duurder is dan het onderhouden van woonboot van het type een woonark. Dat is een type woonboot die elders in de omgeving veelvuldig aanwezig is.

Ad 3. Plangebiedsdeel 'pad'.

Ten zuiden van de beoogde nieuwe brug ligt een pad dat in de bestaande situatie niet openbaar toegankelijk is. Het pad is in de bestaande situatie onder andere de toegang tot het gemaal Zeeburg (adres: Zeeburgerdijk 801) en bijbehorende waterstaatkundige werken, zoals het sifongebouw dat zich langs het Amsterdam Rijnkanaal bevindt. Het bestaande pad heeft in het geldende bestemmingsplan Indische buurt en Flevopark nagenoeg helemaal de bestemming 'Verkeer'. Dit geldt echter niet voor het deel van het bestaande pad dat langs het sifongebouw loopt. Dat deel is in dat bestemmingsplan bestemd voor Bedrijf - Nutsvoorzieningen.



Afbeelding: uitsnede bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark.

*Afbeelding: bestaand pad bij sifongebouw langs het Amsterdam-Rijnkanaal*.

2.2.2 Inventarisatie bestaande situatie omgeving plangebied

Transformatiegebied Cruquius - bestaande situatie

Het plangebiedsdeel 'brug' is onderdeel van de transformatie van het Cruquiuswerkgebied naar gemengd woon- en werkgebied en het plangebiedsdeel 'woonboot' ligt in de nabijheid er van. De transformatie van Cruquius is in volle gang. Cruquius is een schiereiland dat in de bestaande situatie voor wegverkeer ontsloten is door de Cruquiusweg en de Th.K. Van Lohuizenlaan. De Th.K. Van Lohuizenlaan gaat via de Ad Grimmonbrug (brugnummer 1915) over de Nieuwe Vaart en via de John Rädeckerbrug (brugnummer 1916) over het Lozingskanaal. In opzet bestaat het Cruquiusgebied na voltooiing van de nieuwbouw uit een centraal in de lengterichting ontsloten gebied met dwars op deze ontsluiting een aantal erven die zijn ingericht als woonstraten met zicht op het water. In de spelregels voor de transformatie worden deze dwarsstraten aangegeven als 'snedes'. Een van deze dwarsstraten is de Nieuwevaartweg die uitkomt bij de Zeeburgersluis, het plangebiedsdeel 'brug' van voorliggend bestemmingsplan.

Directe omgeving plangebiedsdeel 'brug' - bestaande situatie

Aan de zuidzijde van het plangebiedsdeel 'brug' ligt een toegangspad van en naar het gemaal Zeeburg en de Zeeburgersluis. In de bestaande situatie is dit pad niet openbaar toegankelijk. De doelstelling is om dit pad openbaar toegankelijk te maken. Het pad ligt in het verlengde van het pad op de Westelijke Merwedekanaaldijk dat een belangrijke recreatieve functie heeft. Het pad loopt om de voorboezem van het gemaal.

Aan de noordzijde van het plangebiedsdeel 'brug' ligt de Nieuwevaartweg waarlangs nieuwbouw is gerealiseerd. Meest nabij het plangebiedsdeel 'brug' betreft dat aan de noordwestzijde de woningbouw "gebouw C van project Cruquiusweg 102-14, thans Pigmentstraat. En aan de noordoostzijde de nieuwbouw locatie deelgebied 4B, thans Nieuwevaartweg 43-61 / Amsterdam Rijnkanaalkade 1A-1B.



Afbeelding: Bestaande situatie omgeving plangebied (luchtfoto situatie 2021) met daarin aangegeven de locatie van het planonderdeel 'brug'

Directe omgeving plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie

Voorliggend bestemmingsplan betreft onder meer de woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585. Dat specifieke plangebiedsdeel betreft alleen de woonbootligplaats in het water. Deze ligplaats is omgeven door openbaar gebied en groen. Dit in de vorm van openbaar toegankelijk water en een groene oever bij woonboten. Wat dit laatste betreft geldt dat in het in 2010 vastgestelde bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark aan de oever de bestemming Groen is toegekend zonder specifieke aan groen gerelateerde aanduidingen.

Watergangen omgeving - gebruik / functies

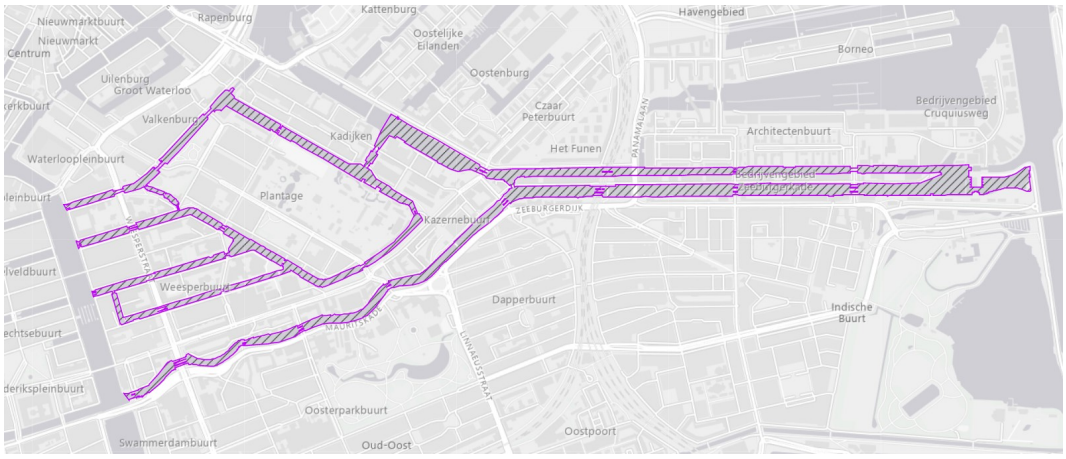
Functie - Waterafvoer boezemwater

De nieuw beoogde brug gaat over de Nieuwe Vaart en het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' ligt in het Lozingskanaal. De Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal zijn onderdeel van een systeem van boezemwateren (de hoofdgrachten) in Amsterdam die op hun beurt weer onderdeel zijn van het totale boezemsysteem van het Amstel, Gooi en Vechtgebied. In dit geval betreft het de zogeheten 'Amstelboezem'. Het normale waterpeil in het boezemsysteem is gemiddeld NAP - 0,4 meter.



Afbeelding: Kaart deel van de Amstelboezem binnen het beheergebied van waterschap Amstel, Gooi en Vecht (blauw gekleurde wateren)

Het gebied van de wateren van voorliggend plangebied is volgens de regels van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht aangemerkt als 'hoogwaterbemalingsgebied'. Het hoogwaterbemalingsgebied in Amsterdam omvat De Nieuwe Vaart (met uitzondering van het deel tussen de Kattenburgerbrug tot aan de westelijke oever van het Entrepotdok/Wittenburgervaart), het Lozingskanaal, de Onbekende Gracht, de Nieuwe Keizers-, Prinsen-, Heren en Achtergracht, Entrepotdok, de Plantage Muidergracht, de doorgang tussen Entrepotdok en Nieuwe Vaart, en de Singelgracht voor zover gelegen tussen Amstel en Lozingskanaal in Amsterdam.



Afbeelding: het hoogwaterbemalingsgebied - Gemaal Zeeburg (gearceerd gebied)

Zoals weergegeven in de beleidsregels voor de Keur van het Waterschap AGV (bekendmaking 1 november 2019 in Waterschapsblad nr. 11547) hebben de wateren in het hoogwaterbemalingsgebied te Amsterdam een zeer belangrijke afvoerfunctie in tijden van hevige en/of langdurige neerslag. Op dat moment moet AGV zoveel mogelijk water in zo kort mogelijke tijd kunnen wegmalen richting het IJmeer, via Amsterdam en gemaal Zeeburg, uit de achterliggende Amstelland-boezem. Al langere tijd is de gezamenlijke inzet van stadsdeel Oost, stadsdeel Centrum en waterschap AGV gericht op het verbeteren van de waterafvoer naar het gemaal Zeeburg. Ieder bestuursorgaan handelt daarnaar binnen

haar eigen bevoegdheden. Zo is bij besluit 27 september 2011 (registratienummer 271649) door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost onder meer het uitgangspunt vastgesteld dat de waterafvoerroute naar het gemaal Zeeburg niet mag verslechteren. En voor de belangen die het waterschap AGV behartigt, heeft het waterschap specifieke regels vastgesteld in de Keur. Ter onderbouwing en voor de naleving daarvan hanteert zij specifiek vastgestelde beleidsregels. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.5.3. De gemeente gaat niet over de regels van de Keur van het waterschap.

Watergebruik - Scheepvaart

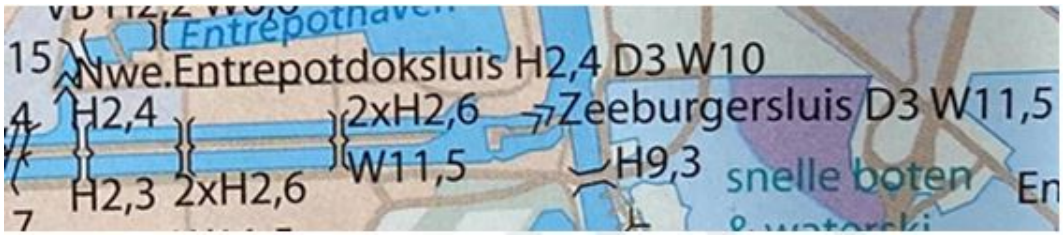
Het plangebiedsdeel 'brug' betreft een deel van de Nieuwe Vaart. De Nieuwe Vaart is een oost-west georiënteerde watergang tussen Oosterdok, Singelgracht en het Amsterdam Rijnkanaal waarvan de laagste brug een doorvaarhoogte heeft van circa 2,4 meter. De Nieuwe Vaart is eind 17e eeuw gegraven. Destijds kwam de Nieuwe Vaart uit in het Buiten IJ. En sinds de voltooiing van eerst het Merwedekanaal (eind 19e eeuw) en daarna Amsterdam Rijnkanaal (1952) in het Amsterdam Rijnkanaal. Het Amsterdam-Rijnkanaal verbindt het IJ in Amsterdam met de Waal bij Tiel. Het kanaal is een belangrijke verbinding tussen de Amsterdamse haven en het achterland en het Ruhrgebied in Duitsland. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een van de drukst bevaren kanalen ter wereld [*Bron: https://www.rijkswaterstaat.nl/water/vaarwegenoverzicht/amsterdam-rijnkanaal*].

Ten zuiden en parallel aan de Nieuwe vaart ligt het Lozingskanaal. Het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' ligt in het Lozingskanaal. Het Lozingskanaal staat ten noorden van het plangebiedsdeel 'woonboot Zeeburgerdijk 585' en ten westen van het plangebiedsdeel 'brug' in verbinding met de Nieuwe Vaart. De Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal zijn watergangen die onderdeel zijn van het uitgebreide vaarnetwerk van Amsterdam van in totaal meer dan 150 km lengte. Het vaarnetwerk van Amsterdam is goed verbonden met het vaarnetwerk van de regio. Het IJ en de grachtengordel liggen min of meer centraal in dit vaarnetwerk, dat met een aantal radiale rivieren, vaarten en kanalen in alle windrichtingen verbonden is met de regio. De watergangen worden gebruikt voor recreatievaart, voor (goederen)transport over water en voor scheepvaart van en naar watergebonden bedrijfslocaties. In functioneel opzicht is vaarwater door de betreffende waterbeheerders geclassificeerd met een onderscheid in de zogeheten "Scheepvaartklasse" en "Recreatievaartklasse" . De functie van de Nieuwe Vaart en het daarmee in verbinding staande Amsterdam-Rijnkanaal is onder meer op te maken uit digitale kaart van *https://vaarweginformatie.nl*. Deze website is opgezet als samenwerkingsplatform van alle vaarwegbeheerders in Nederland. Volgens deze kaart zijn de watergangen als volgt geclassificeerd voor wat betreft scheepvaartklasse en recreatievaartklasse:

- De Nieuwe Vaart:
  1. Scheepvaart (niet zijnde recreatievaart): klasse 0, wat staat voor "Kleine vaartuigen en recreatievaart".
  2. Recreatievaart (niet zijnde scheepvaart): niet specifiek geclassificeerd voor een bepaalde recreatievaartklasse (geen aanduiding AM, AZM, BM, BZM, CM, CZM, DM).
- Lozingskanaal: niet specifiek geclassificeerd.
- Het Amsterdam-Rijnkanaal:
  1. Scheepvaart: klasse VIb wat staat voor "Vierbaksduwstel".
  2. Recreatievaart: klasse BM wat staat voor "Ontsluiting voor motorboten".

Bruggen - doorvaarhoogten

Over de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal gaat een aantal bruggen. Komende vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal zijn de Ad Grimmonbrug (brugnummer 1915) over de Nieuwe Vaart en de John Rädeckerbrug (brugnummer 1916) over het Lozingskanaal de eerste bruggen. Deze bruggen hebben een doorvaarhoogte van circa 2,5 - 2,6 meter.



Afbeelding: doorvaarthoogten ("H" in meters) van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal

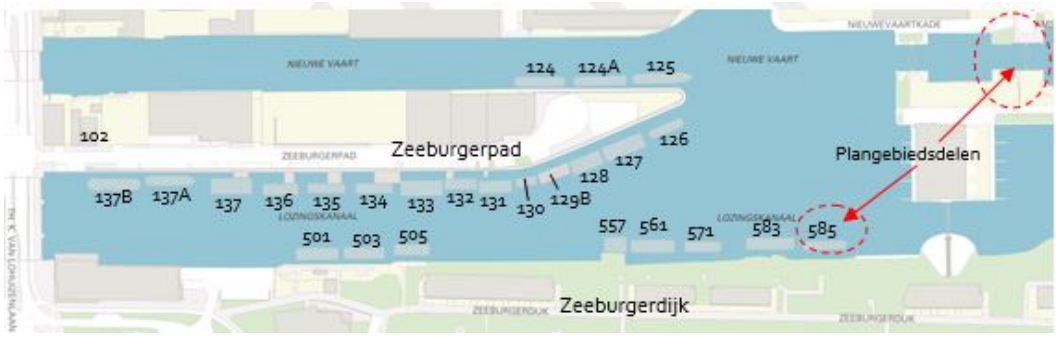
Voor de doorgaande doorvaart van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal geldt voorts dat de laagste brug in de Nieuwe Vaart een maximale doorvaarhoogte van circa 2,4 meter heeft en de laagste brug in het Lozingskanaal circa 2,3 meter.

Watergebruik - Oplaadpunt elektrische vaartuigen

In het Lozingskanaal bevindt zich, op gemeentelijk initiatief, naast perceel Zeeburgerdijk 389 over een lengte van 20 meter een oplaadpunt voor elektrische pleziervaartboten. Dit in aansluiting op het beleid van de gemeente om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en waaraan ook vervoer over het water een bijdrage kan leveren door op enig moment uitstootvrij te zijn (Actieplan Schone Lucht oktober 2019). In dat kader is in 2021 door de gemeente een tiental laadpalen voor pleziervaart in de stad geplaatst, waaronder ook de laadpalen naast perceel Zeeburgerdijk 389. Per laadpaal is ruimte om 2 vaartuigen tegelijk op te laden.

Watergebruik - Drijvende objecten (Woonboten en bedrijfsvaartuigen)

In de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal bevindt zich een aantal ligplaatsen voor drijvende objecten in de vorm van woonboten en bedrijfsvaartuigen.



Afbeelding: locaties drijvende objecten (genummerd Zeeburgerpad en Zeeburgerdijk) in Nieuwe Vaart en Lozingskanaal ten oosten van Th.K van Lohuizenlaan en rood omcirkeld deelgebied 'brug' en deelgebied 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' van het bestemmingsplangebied.

De ligplaatsen voor drijvende objecten ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan zijn met het oog op een goede ruimtelijke ordening, op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan, bestemd in een tweetal vigerende bestemmingsplannen, namelijk:

1. Bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark, vastgesteld 08-06-2010;
2. Bestemmingsplan Zeeburgerpad reparatie, vastgesteld 01-07-2020.

Ad 1. Bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark, vastgesteld 08-06-2010

Overzicht ligplaatsen voor drijvende objecten gelegen in het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (vastgesteld 08-06-2010), ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan:

Zuidzijde Lozingskanaal, tussen Th.k. Van Lohuizenlaan en gemaal Zeeburg:

- Zeeburgerdijk 585 (het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'): een ligplaats voor een "woonschip" waarbij woonschip in het betreffende bestemmingsplan is gedefinieerd als "*een woonboot die aan de romp en de opbouw herkenbaar is als een schip*" en een woonboot is gedefinieerd als "*een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, met inbegrip van een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit*". De volgens het betreffende geldende bestemmingsplan maximaal toegestane bouwhoogte is 5 meter.
- Zeeburgerdijk 501, 503, 505, 557, 561, 571, 583: zeven ligplaatsen voor "overige woonboten" waarbij woonboten in het betreffende bestemmingsplan zijn gedefinieerd als "*een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, met inbegrip van een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit*". De volgens het betreffende geldende bestemmingsplan maximaal toegestane bouwhoogte is 5 meter.

Ad 2. Bestemmingsplan Zeeburgerpad reparatie, vastgesteld 01-07-2020

Overzicht ligplaatsen voor drijvende objecten gelegen in het bestemmingsplangebied Zeeburgerpad reparatieplan (vastgesteld 01-07-2020), ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan:

Noordzijde Lozingskanaal, tussen Th.k. Van Lohuizenlaan en gemaal Zeeburg:

- Zeeburgerpad 137-B: ligplaats voor een bedrijfsvaartuig. Deze locatie wordt hieronder onder "*Watergebruik - Machine- en motorenfabriek Kleijer*" nader toegelicht;
- Zeeburgerpad 137-A: ligplaats voor een bedrijfsvaartuig. Deze locatie wordt hieronder onder "Zeeburgerpad 137-A nader toegelicht;
- Zeeburgerpad 137, 136, 135, 134, 133, 132, 131, 130, 129B, 128, 127, 126: betreft twaalf ligplaatsen voor "woonboten" waarbij een woonboot in het betreffende bestemmingsplan is gedefinieerd als "*een vaartuig, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf*". De volgens het betreffende geldende bestemmingsplan maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt voor "woonschepen" 3,5 meter en voor "woonarken" en "woonvaartuigen" 3 meter.

Zuidzijde Nieuwe Vaart, tussen Th.K. Van Lohuizenlaan en Zeeburgersluis:

- Zeeburgerpad 124, 124A, 125: betreft drie ligplaatsen voor "woonboten" waarbij een woonboot in het betreffende bestemmingsplan is gedefinieerd als "*een vaartuig, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf*". De volgens het betreffende geldende bestemmingsplan maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt voor "woonschepen" 3,5 meter en voor "woonarken" en "woonvaartuigen" 3 meter.

Voor wat betreft de drijvende objecten ter plaatse van Zeeburgerpad 137-A en Zeeburgerpad 137-B in de Nieuwe Vaart geldt het volgende:

Watergebruik - Machine- en motorenfabriek Kleijer

Het Zeeburgerpad ten oosten van de Th.K. Van Lohuizenlaan is een bedrijvenstrook waarvan een van de bedrijven ook watergebonden activiteiten verricht. Dit betreft machine- en motorenfabriek Kleijer aan het Zeeburgerpad 102. Het drijvende object "Zeeburgerpad 137B" hoort bij het betreffende bedrijf. Het bedrijf is sinds het midden van de 20e eeuw aan het Zeeburgerpad actief in onderhoud en reparatie van scheepsmotoren. Daartoe beschikt het bedrijf over een werkplaats met onder andere een kolomboormachine, een draaibank waarop ook scheepsassen kunnen worden vervaardigd en

lasapparatuur en een werkschip dat is aangemeerd (Zeeburgerpad 137B). Naast werkzaamheden aan motoren kwamen er in het verleden ook extra opdrachten voor werkzaamheden aan schepen bij, zoals reparaties aan ankers en ankerlieren, luiken en stuurinrichting, waaronder de roeren van schepen. Bij het maken van het bestemmingsplan Zeeburgerpad (NL.IMRO.0363.M1516BPSTD-VG02, vastgesteld 1 juli 2020) heeft de gemeente voor het als zodanig bestemmen van de bestaande inrichting aansluiting gezocht bij de activiteiten die op 23 april 1991 door de eigenaar zijn aangevraagd. Uit de aanvraag van 23 april 1991 voor de Hinderwetvergunning - die is verleend op 22 januari 1992 - volgt dat de eigenaar heeft aangevraagd een hinderwetvergunning voor: "het herstellen van scheepsmotoren en werktuigen, het reinigen van onderdelen in oliebad, machinale bewerkingen, draaien, boren, frezen, slijpen, laswerkzaamheden: elektrisch-en autogenies." De (aanvraag van de) hinderwetvergunning had slechts betrekking op een (herstel)werkplaats voor scheepsmotoren en niet op het onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.

Zeeburgerpad 137-A

Locatie "Zeeburgerdijk 137-A" betreft een ligplaats voor een bedrijfsvaartuig. Op de locatie ligt op moment van opstellen van dit bestemmingsplan het bedrijfsvaartuig "Snip". Het bedrijfsvaartuig is in sinds eind 2018 in eigendom van een onderneming die onder andere gevestigd is aan Cruquiusweg 78A. Op het adres Cruquiusweg 78A staan meerdere ondernemingen ingeschreven in het handelsregister, waaronder Kloppenborg Holding B.V., New Electric Marine B.V. en New Electric B.V. Wat dat betreft is uit het handelsregister onder andere het volgende op te maken (raadpleging oktober 2023):

- Onderneming en vestiging Kloppenborg Holding B.V. Elektrisch Varen Amsterdam ev-amsterdam: Startdatum onderneming 28-03-2013 (datum registratie: 04-04-2013); Activiteiten SBI-code: 45112 - Handel in en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's (geen import van nieuwe), SBI-code: 3315 - Reparatie en onderhoud van schepen. Aantal werkzame personen: 1. Bezoekadres Oeverzeggestraat 112.
- Onderneming en vestiging New Electric Marine B.V.: Startdatum onderneming en datum vestiging 13-06-2017 (datum registratie: 13-06-2017). Activiteiten SBI-code: 2711 - Vervaardiging van elektromotoren, elektrische generatoren en transformatoren De ontwikkeling van, de handel in en het aanbrengen van elektrische aandrijflijnen in vaartuigen. Werkzame personen: 2. Bezoekadres Cruquiusweg 78 A.
- Onderneming, hoofdvestiging en vestiging New Electric B.V.: Startdatum onderneming 01-12-2008; Activiteiten SBI-code: 7112 - Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies SBI-code: 45112 - Handel in en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's (geen import van nieuwe); Aantal werkzame personen: 1. Bezoekadres hoofdvestiging Oeverzeggestraat 112, bezoekadres vestiging Cruquiusweg 78 A.

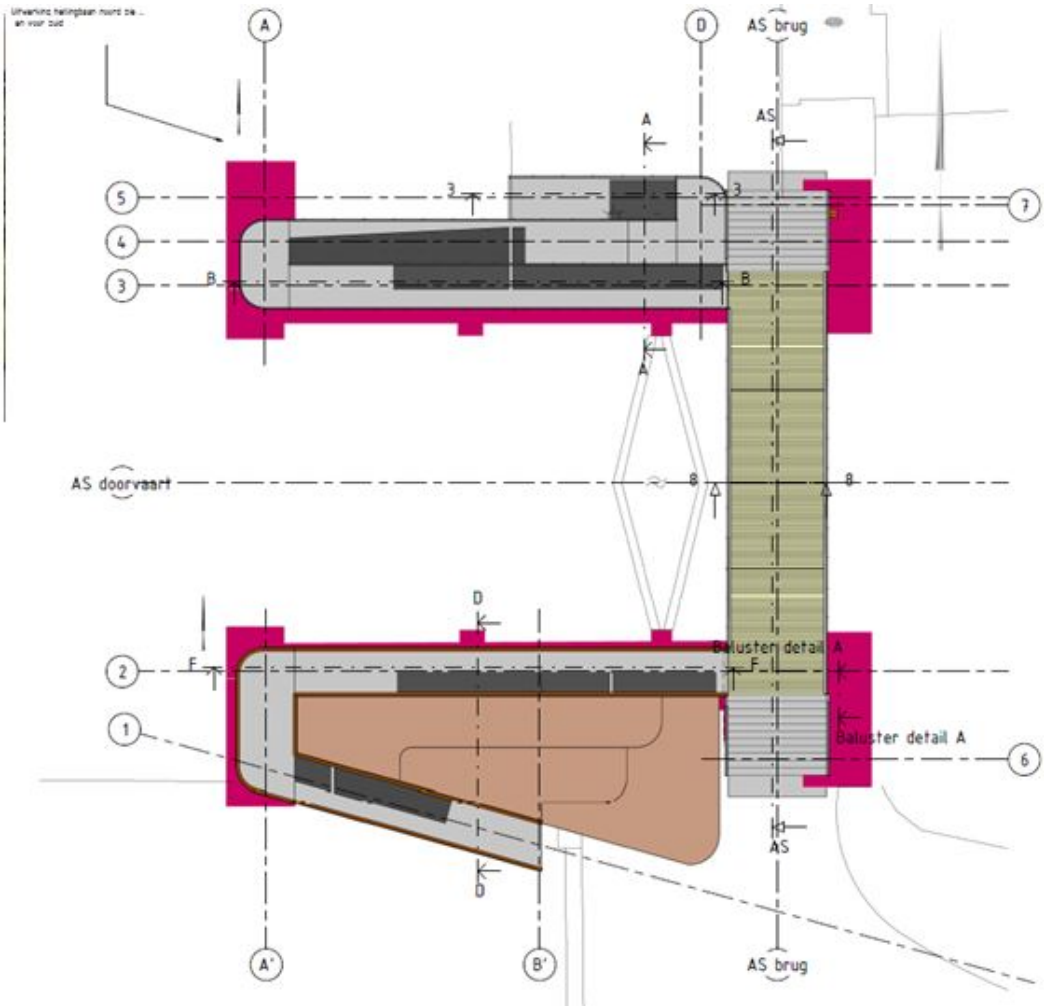
Volgens het geldende bestemmingsplan 'Zeeburgerpad reparatie', dat op 1 juli 2020 is vastgesteld, mag de locatie van het vaartuig aan het Zeeburgerpad 137-A niet worden gebruikt voor bedrijfsmatige activiteiten. Dat was ook het geval in het vorige bestemmingsplan Cruquius dat destijds op 13 april 2013 werd vastgesteld. Dat bestemmingsplan Cruquius is nog wel het vigerende bestemmingsplan voor de locatie Cruquiusweg 78 A. Voor het water bij Cruquiusweg 78 A geldt ook dat het volgens het bestemmingsplan niet gebruikt mag worden voor bedrijfsmatige activiteiten. In een belangenafweging speelt dat een rol. Het initiatief tot realisatie van een vaste uitneembare brug met maximale doorvaarthoogte van 2,5 meter zijn niet van invloed op de volgens de geldende bestemmingsplannen toegestane gebruiksmogelijkheden van het water bij Cruquiusweg 78a en het water van Zeeburgerpad 137-A.

2.3 Het plan - de ontwikkeling

2.3.1 Plandeel Brug - wat en waarom

Bouwwerk en functie

Het plan betreft de bouw van een brug. De locatie van de brug betreft het meest oostelijke sluishoofd van de Zeeburgersluis. De brug is bedoeld voor langzaamverkeer, meer specifiek voor voetgangers, mindervaliden en fietsers. Bij dit laatste gaat het in principe om "fiets aan de hand". Voor voetgangers en "fiets aan de hand" is de brug toegankelijk via trappen, met voor fietsers een fietsgoot op de trapdelen. Voor mindervaliden is de brug toegankelijk via hellingbanen aan weerszijde van de brug. De brug met hellingbanen is niet bedoeld voor bromfietsers / scooters. De hellingbanen worden uitgevoerd als 'zigzag' vanwege de ruimte die nodig is om de hoogte te overbruggen en vanwege de ruimte die er is voor een hellingbaan. Wat dat betreft gelden er aan de noordzijde beperkingen vanwege de bestaande woningen en de toegankelijkheid daarvan. Door te kiezen voor de zigzag in plaats van een hellingbaan in de Nieuwevaartweg, wordt de toegang tot de bestaande woningen in de Nieuwevaartweg niet belemmerd.

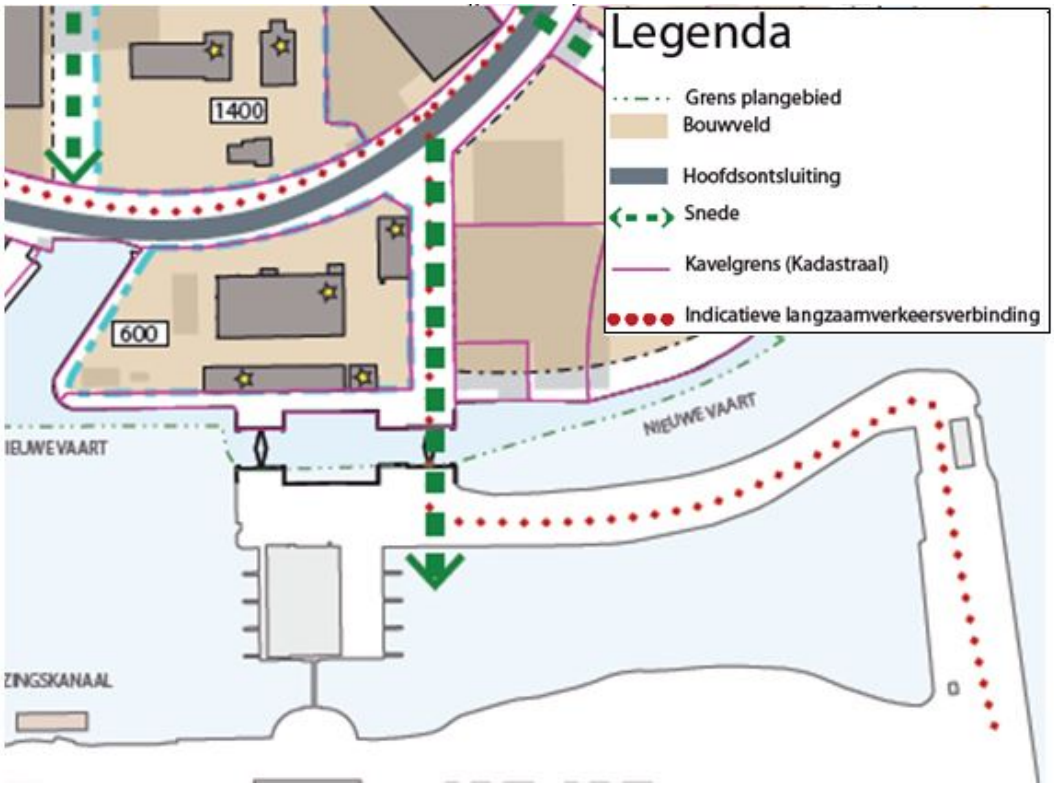


Afbeelding: Bovenaanzicht van brug met hellingbanen en trappen (versie tekening projectnummer 2890000606, Tekeningnummer 0011, Status en fase concept DO, datum 06-10-2022)

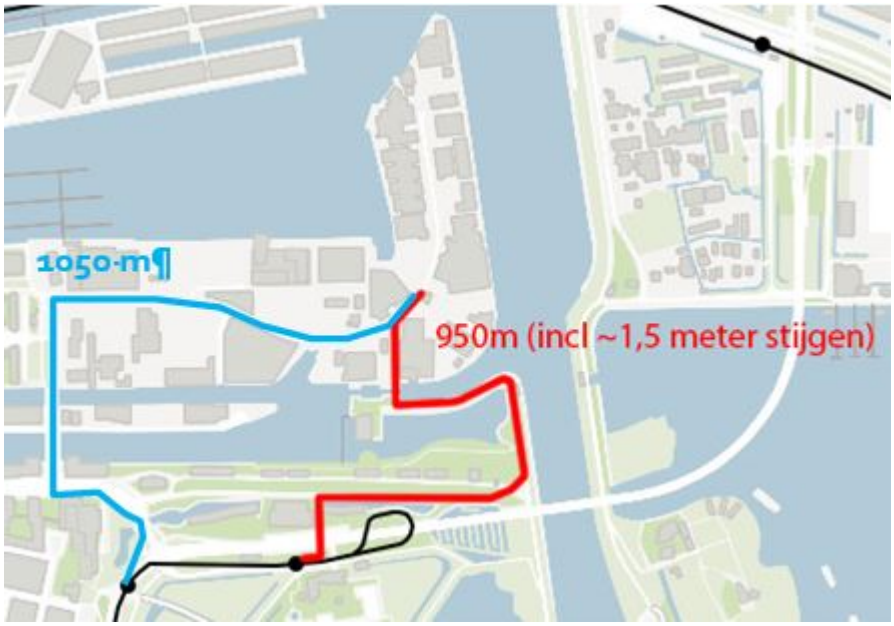
Motivering onderdeel 'brug'

Aanleiding brug

Het Cruquiusgebied is een schiereiland waarbij de verbinding met de rest van de stad via één weg plaats vindt, namelijk de Cruquiusweg. De Cruquiusweg sluit aan op de Th.K. Van Lohuizenlaan. Voor een dusdanig groot en dicht bewoond gebied is dat stedenbouwkundig gezien niet ideaal. In 2012 zijn de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de transformatie van het Cruquiusgebied. Onderdeel hiervan is het realiseren van nieuwe langzaamverkeerverbindingen. Als motivering daarvoor is bij het opstellen van het stedenbouwkundig kader in 2012 aangegeven dat een langzaamverkeersroute (voetgangers en fietsers) de toegankelijkheid en bekendheid van het gebied verbetert. Een van die nieuw beoogde routes loopt over de bestaande Zeeburgersluis in de Nieuwe Vaart naar de Flevoparkweg en het Flevopark. Om deze nieuwe verbinding tot stand te brengen is de bouw van een brug over de Nieuwe Vaart noodzakelijk.



Afbeelding: Uitsnede Spelregelkaart Cruquiusweg e.o. 19-01-2012



Afbeelding: indicatieve weergave afstand van een centraal punt in het oostelijk deel van Cruquius tot tramhalte, voor (blauw) en na (rood) realisatie brug

Doelstelling brug

De nieuwe verbinding heeft meerdere doelstellingen:

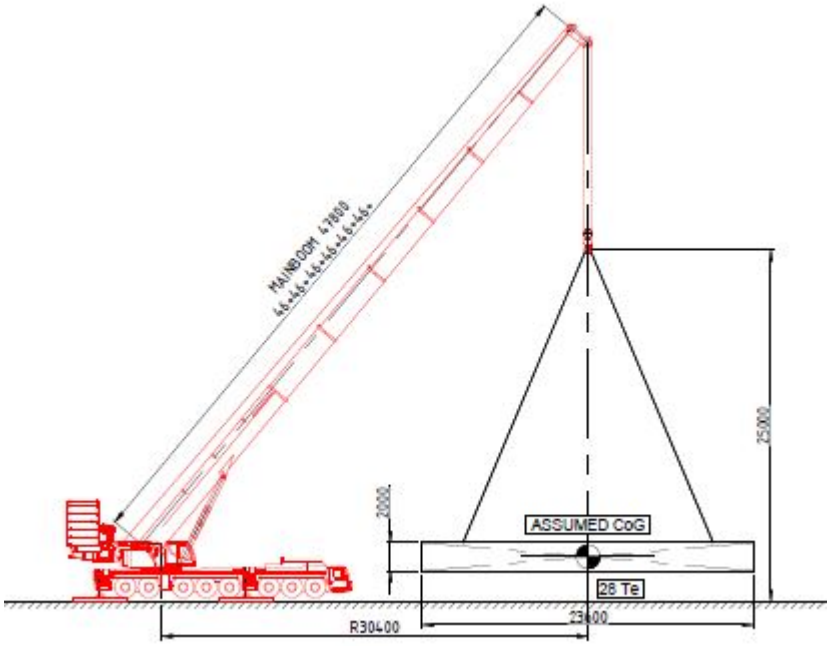
1. Met de nieuwe verbinding wordt voor de bewoners en gebruikers van het oostelijk deel van het Cruquiusgebied de afstand tot een tramhalte korter.
2. Door de verbinding te maken met de Westelijke Merwedekanaaldijk ontstaat vanaf het Cruquiusgebied een betere verbinding met zuidelijk/zuidoostelijk gelegen woon- en werkgebieden, zoals IJburg en Diemen.
3. Een extra verbinding / ontsluitingsmogelijkheid midden in het schiereiland draagt bij aan de veiligheid van bewoners en gebruikers van het Cruquiuseiland. Het biedt een extra mogelijkheid om in geval van calamiteiten het gebied te verlaten of te betreden.
4. Het oostelijk deel van schiereiland ligt bij de groen-blauwe omgeving van het Amsterdam-Rijnkanaal en Flevopark. Vanaf de beoogde locatie van de nieuwe brug is zicht op de Amsterdamsebrug, de Diemer Zeedijk, het Zeeburgereiland en aan de zuidkant kondigt zich de groene omgeving rond het Flevopark aan. Aan de zuidkant is er goed zicht op het monumentale gemaal in het Lozingskanaal. Deze groen-blauwe omgeving is de directe context van het Cruquiusgebied en de bereikbaarheid ervan is een meerwaarde voor het woon- en leefklimaat van de Cruquiusbewoners en -werkenden. Zonder de nieuw beoogde brug is deze omgeving voor de bewoners en gebruikers van het Cruquiuseiland alleen te bereiken via een lange, gevoelsmatig onlogische omweg via de Th. K. Van Lohuizenlaan, waarbij men weer 'terug de stad' ingaat, en meerdere afslagen maakt voordat het Amsterdam-Rijnkanaal weer in beeld komt. Met een brug over de Zeeburgersluis ontstaat een meer vanzelfsprekende aansluiting op deze setting. Bewoners van Cruquius kunnen zo makkelijk gebruik maken van het Flevopark voor recreatie (rondje met de hond, wandelen, hardlopen).

2.3.2 Type brug

Vaste brug met uitneembaar dek

De brug wordt een vaste brug met uitneembaar dek. Dit om het voor woonarken/-schepen “achter” de

burg mogelijk te maken dat zij de brug kunnen passeren voor onderhoud op een werf elders. Het dek wordt uitgenomen door een mobiele kraan (zie ook nadere toelichting in paragraaf 2.3.3).



Hoogte en type brug - afweging, beoordeling en motivering

De Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal zijn in de bestaande situatie overkluisd door een aantal bruggen. Alleen het oostelijk deel van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal is in de bestaande situatie vrij van enige belemmering voor scheepvaart in hoogte. De bestaande hoogte van de bestaande bruggen zijn voor doorgaande scheepvaart een gegeven en daarmee bepalend voor het gebruik van deze watergangen. Dat geldt echter dus niet voor bestemmingsverkeer voor het oostelijke deel van de Nieuwe Vaart en Lozingskanaal (deel ten oosten van de Th.K. van Lohuizenlaan).

De mogelijkheid voor een nieuwe brug is voor het eerst aangegeven op de spelregelkaart voor de transformatie van Cruquius in 2012. Nadien is in 2017 bij brief d.d. 3 oktober 2017 aan de woonbootbewoners in de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal kenbaar gemaakt dat de gemeente voornemens is om een brug aan te gaan leggen ter hoogte van de sluis in de Nieuwe Vaart. Destijds was in de beginfase van de ideevorming het uitgangspunt dat de brug zou worden uitgevoerd als beweegbare brug zodat een ark of schip voor onderhoud altijd het Amsterdam-Rijnkanaal zou kunnen bereiken. Een hoge brug met een doorvaarthoogte van minimaal 3,5 meter was geen optie omdat de ruimte voor de toegang (aanbrug / hellingbaan) tot de brug beperkt is door de lokale situatie. Naar aanleiding van onderzoek naar de kosten en het gebruik van het vaarwater door de Nieuwe Vaart ontstonden in 2018 nieuwe inzichten. In die context zijn in 2019 diverse gesprekken gevoerd met stakeholders (in 2018 Waternet/AGV, RWS, fa. Kleijer, V&OR en later in 2022 en 2023 de eigenaresse van een varend woonschip) waaruit twee potentieel haalbare varianten naar voren kwamen:

1. Variant 1: Een beweegbare brug met als belangrijkste onderscheidende kenmerken:
   a. op afstand bedienbaar,
   b. doorvaarthoogte bij gesloten brug 1,50 m.
2. Variant 2: Een "vaste" brug met als belangrijkste onderscheidende kenmerken:
   a. een uittilbaar / uitneembaar brugdek,
   b. een doorvaarthoogte van 2,50 m.

Afweging en beoordeling

Beide varianten zijn verschillend te beoordelen op gebruiksgemak voor:

A. Gebruikers van het water, scheepvaart en drijvende objecten;
B. Gebruikers van de brug, w.o. fietsers en mindervaliden;
C. Kosten aanleg en beheer & onderhoud.

Ad. A) Beoordeling variant 1 en variant 2 voor de gebruikers van het water, scheepvaart

Voor de doorgaande scheepvaart geldt dat voor de wat grotere - met name hogere schepen een te openen brug wenselijk is. Er Is een vrije doorvaart als de brug geopend is. Echter, de afstand tot de eerst volgende (vaste) brug (doorvaarthoogte 2,50 m) in de Van Lohuizenlaan is slechts 500 m. Doorgaande scheepvaart zal dus in de bestaande situatie niet hoger zijn dan 2,50 m. Een beweegbare brug zal dus alleen zinvol zijn voor scheepvaart in het gebied tot de bruggen van de Van Lohuizenlaan. In dit gebied ligt aan een openbare kade een klein aantal pleziervaartvaartuigen met een mast, drijvende objecten zoals woonboten (woonarken en een woonschip) en bevindt zich het bedrijf Kleijer met bedrijfsvaartuigen. Bij een vaste brug is er voor de pleziervaart die aangemeerd ligt aan een openbare kade een alternatief, men kan de mast laten zakken of een andere ligplaats betrekken. Aan het gebruik van een openbare kade kunnen geen rechten worden ontleend. Pleziervaart mag namelijk overal aanmeren daar waar het niet expliciet verboden is. Daarnaast beschikt de nabijgelegen Entrepothaven over een flinke lengte aan openbare kade welke bereikbaar is voor kleine pleziervaartuigen met een staande mast. Nadere afweging dient te worden gemaakt over het volgende:

- Het bedrijf Kleijer (zie hiervoor paragraaf 2.2.2 *onder "Watergangen omgeving - gebruik / functies*" onder "*Watergebruik - Machine- en motorenfabriek Kleijer*") ondervindt nadeel bij een vaste brug en zal klandizie missen doordat hogere schepen het bedrijf niet meer kunnen bereiken. Klanten gaan mogelijk naar een ander bedrijf dat zij gemakkelijker kunnen bereiken. Echter, er is wat dat betreft wel onderscheid in hoogte. Het bedrijf heeft veel klanten met sloepjes of andere open bootjes die niet onder een brug met een doorvaarthoogte van 1,5 m door kunnen. Een doorvaarthoogte van 2,5 m is voor dit soort boten echter geen belemmering. Problematisch is de klandizie van schepen die hoger zijn dan 2,5 meter. Dat deel van de klandizie gaat verloren bij een vaste uitneembare brug met maximale doorvaarthoogte van 2,5 meter.
- Woonboten: Volgens de geldende bestemmingsplannen varieert de maximaal toegestane bouwhoogte van de betreffende woonboten van 3 meter tot 5 meter (zie hiervoor paragraaf 2.2.2 onder "*Watergangen omgeving - gebruik / functies*" onder "*Watergebruik - Drijvende objecten (Woonboten en bedrijfsvaartuigen)*"). Een lagere brug heeft tot gevolg dat de woonboten die hoger zijn dan de beoogde hoogte van de brug worden 'opgesloten'. De mogelijke belangen die daarmee zijn gemoeid, zijn de volgende:
  1. Woonboten zijn drijvende objecten. Het wonen in een drijvend object mag in Amsterdam alleen op een locatie waar dat volgens het bestemmingsplan is toegestaan. Als een woonboot op een volgens het bestemmingsplan toegestane ligplaats aanwezig is, dan is dat om daar op die locatie op dat moment in hoofdzaak als woning te functioneren. Voor woonboten in Amsterdam zal, in het algemeen gesteld, verplaatsing zeer sporadisch zijn. Dit mede omdat de ligplaats van een woonboot in Amsterdam via een ander stelsel, namelijk die van het stelsel van de woonschepenligplaatsvergunning op grond van de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010), locatie gebonden is. Dat wil nog niet zeggen dat woonboten nooit aan verplaatsing onderhevig zijn. Situaties waarin verplaatsing aan de orde kunnen zijn, zijn bijvoorbeeld verplaatsing vanwege vervanging van een woonboot door een andere woonboot, onderhoud van de woonboot op een werf elders, onderhoud van de kade waaraan of waarbij de woonboot is afgemeerd of baggerwerkzaamheden. De ervaring leert dat dergelijke situaties zich relatief gezien, slechts sporadisch voordoen. Voor dergelijke sporadische situaties voldoet een uittilregeling door bijvoorbeeld maximaal 2 maal per jaar het brugdek uit te tillen. Echter uit de

verkennende inventarisatie van deelbelangen die mogelijk met dit project zijn gemoeid, is een specifieke situatie naar voren gekomen. Dit betreft de locatie Zeeburgerdijk 585. Die situatie is uiteengezet in paragraaf 2.2.1 onder "*Ad 2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie*".

Ad. B) Beoordeling variant 1 en variant 2 voor de gebruikers van de brug, w.o. tweewielers en mindervaliden

De gebruiksdoelgroep van de brug is langzaam verkeer. Voor de toegankelijkheid van deze doelgroep is de wijze waarop de hoogte wordt overbrugt een aandachtspunt (trap of hellingbaan). Dit onder meer vanwege de beschikbare ruimte. Hoe hoger de brug, hoe meer ruimte er nodig is voor trap of hellingbaan. Voor een tweetal doelgroepen is een trap niet gewenst, namelijk voor fietsers en voor mindervaliden. Variant 1 (beweegbaar en doorvaarhoogte 1,5 m) en variant 2 (vast en doorvaarhoogte 2,5 m) zijn verschillend te beoordelen op gebruiksgemak voor fietsers en mindervaliden:

- Bij een beweegbare brug met doorvaarthoogte van 1,50 m kan een zodanige hellingbaan naar de brug gerealiseerd worden dat deze voor de fietsers goed te befietsen is. De hellingbanen kunnen bij deze hoogte in het verlengde van de brug worden aangelegd en het hellingpercentage is niet te stijl.
- Bij een vaste brug met doorvaarhoogte van 2,5 meter is de helling te stijl voor fietsers. Dit kan anderszins worden opgelost, namelijk door te kiezen voor trap met fietsgoot zodat de fiets aan de hand kan worden genomen.
- Voor mindervaliden voldoen de hellingspercentages van beide varianten niet aan de norm. Dit kan anderszins worden opgelost, namelijk door een hellingbaan niet in het verlengde van de brug te plaatse, maar al zigzaggend dwars op de brug.
- Voor de nadere afweging van belangen, waaronder bovenstaande aspecten, wordt verwezen naar navolgende paragraaf "*Motivering type en hoogte van de brug*".

Ad. C) Beoordeling variant 1 en variant 2 op Kosten aanleg en beheer & onderhoud brug

Variant 1 (beweegbaar en doorvaarhoogte 1,5 m) en variant 2 (vast en doorvaarhoogte 2,5 m) zijn verschillend te beoordelen op kosten. Zowel de investeringskosten als de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten voor een beweegbare brug (variant 1) zijn aanzienlijk hoger dan voor een vaste brug (variant 2). Een eerdere globale raming van de investeringskosten geeft aan dat de meerkosten van een beweegbare brug ten opzichte van een vaste uitneembare brug circa €2 miljoen bedragen. Op basis van twee referentieprojecten is door Ingenieursbureau Amsterdam in 2019 een inschatting gemaakt van de beheer- en onderhoudskosten. Hieruit blijkt dat deze voor een beweegbare brug € 50.000 per jaar hoger uitkomen dan bij een vaste uitneembare brug. Hoewel de investeringsraming zeer globaal is en de beheer- en onderhoudskosten op basis van referentieprojecten zijn bepaald, geven de kosten een goede indicatie van de verschillen tussen beide varianten.

Motivering type en hoogte van de brug

Voor de impact op de omgeving geldt dat ook bij de lagere brug met doorvaarthoogte van 1,5 meter (variant 1) rekening gehouden moet worden gehouden met ruimtebeslag van hellingbanen. Dit betekent dat de vraag wel of geen hellingbanen geen belangrijke rol speelt in de afweging over variant 1 en 2. Wat in die afweging wel een rol speelt is het volgende: Voor fietsers levert een beweegbare brug met doorvaarthoogte van 1,5 meter (variant 1), en als gevolg daarvan een flauwere fietsbare helling, meer gebruiksgemak op dan een vaste brug met doorvaarthoogte van 2,5 meter (variant 2). Daar staat echter tegenover dat de route geen onderdeel is van hoofdnet fiets maar voor vooral voor recreatief gebruik is bedoeld. De meerkosten van aanleg en beheer en onderhoud van een beweegbare brug (variant 1) wegen op grond van dit laatste niet op tegen de lagere kosten van een vaste uitneembare brug (variant 2).

Voor onderhoud van de woonboten Zeeburgerdijk 501, 503, 505, 557, 561, 571, 583 en Zeeburgerpad 137, 136, 135, 134, 133, 132, 131, 130, 129B, 128, 127, 126, 125, 124, 124A en het onderhoudsaspect van de woonboot op locatie Zeeburgerdijk 585 voldoet een uittilbare brug (variant 2). Dit omdat onderhoud van woonboten op werven elders, relatief gezien sporadisch is. Voorts zou tijdelijke verplaatsing aan de orde zijn bij eventuele kadeherstelwerkzaamheden. In de bestaande situatie vindt verplaatsing van woonboten in de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, relatief gezien, weinig plaats.

Bovenstaande impliceert dat met name het specifieke recreatieve medegebruik van de eigenaresse van het woonschip op de woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585, haar onderhoudsmotief (zie paragraaf 2.2.1 onder "*Ad 2, Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie*") en de bedrijfsvoering van het bedrijf Kleijer (zie paragraaf 2.2.2 onder "*Watergebruik - Machine- en motorenfabriek Kleijer*") in het bijzonder meer baat hebben bij een beweegbare brug (variant 1) dan bij een vaste uittilbare brug (variant 2). Die belangen zijn voor dit bestemmingsplan afgezet tegen de aanzienlijke meerkosten van een beweegbare brug van € 2 miljoen aanleg en jaarlijks € 50.000 onderhoud (variant 1) ten opzichte van een vaste uittilbare brug (variant 2):

- *Afweging bedrijfsvoering Kleijer:* De gemeente is in overleg getreden met het bedrijf Kleijer. Dit vanwege de schade die verwacht wordt als de locatie van het bedrijf niet langer meer bereikbaar is voor hogere schepen. Uit de gemaakte planschade risico analyse wordt opgemaakt dat daarvan in dit geval sprake kan zijn. De belangen van de brug wegen in dit specifieke geval echter zwaarder dan het behoud van de beschikbaarheid van deze locatie in Amsterdam voor reparatie van grote hoge schepen. Dit met medeweging van de verandering van de omgeving van voorheen monofunctioneel industrieterrein aan de rand van Amsterdam in een meer en meer centraal komen te liggen gemengd woon- en werkgebied. En dit met medeweging van de wettelijke mogelijkheid die aan de belanghebbende bij inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak de mogelijkheid biedt tot het indienen van een verzoek om tegemoetkoming. De gemeente houdt hier in financieel opzicht rekening mee.
- *Afweging recreatief gebruik en onderhoud woonschip woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585*: De gemeente is in overleg getreden met de eigenaresse van het woonschip 'Hoop op Welvaart'. Het belang van eigenaresse is meegewogen in die zin dat met voorliggend bestemmingsplan voorzien wordt in een oplossing ter plaatse van de ligplaats van het woonschip. De afwegingen en oplossing zijn weergegeven in paragraaf 2.3.6.

Resumé en conclusie

De aanleg van een langzaamverkeerroute op deze locatie is wenselijk om meerdere redenen, maar brengt ook een aantal tegenstrijdige beperkingen met zich mee. Dit maakt dat een keuze gemaakt moet worden en de belangenafwegingen leiden tot de keuze voor variant 2: een vaste uitneembare brug met een doorvaarthoogte van circa 2,5 meter.

2.3.3 Uitneemprotocol brug voor scheepvaart hoger dan 2,5 m

De doorvaarthoogte wordt maximaal 2,5 meter ten opzichte van een waterpeil van NAP - 0,4 meter. Deze hoogte is afgestemd op de maximale doorvaarthoogte van bruggen elders in het Lozingskanaal en de Nieuwe Vaart. De brug wordt een vaste uitneembare brug. Dit is een brug die in principe een "vast" brugdek heeft, maar waarvan het brugdek er wel uitgetild kan worden. Het uittillen geschiedt met een mobiele kraanwagen. Daarvoor wordt een aannemer gecontracteerd die het dek er uittilt op een nader te bepalen moment. De kraan legt het brugdek tijdelijk op de walkant bij de brug. Dit alles wordt separaat vastgelegd in een zogeheten "Uitneemprotocol", maar voor de belanghebbenden is met name het volgende van belang:

- Voor de woonbooteigenaren waarvan de woonboot achter de brug ligt, is het als belanghebbende van belang dat bekend is hoe en wanneer het brugdek wordt uitgetild en de tijdsduur van opening.

- Voor omwonenden nabij de brug is het van belang dat bekend is waar de kraanwagen staat tijdens het optillen van het brugdek, waar het brugdek wordt neergelegd en hoe lang de brug gestremd is en welke effecten dat heeft op het parkeren.

Deze aspecten liggen op het moment van opstellen van voorliggende toelichting van het bestemmingsplan (voorjaar 2023) nog niet concreet vast in het beoogde separate uitneemprotocol, maar de eerste aanzet daartoe is aldus:

Frequentie van het uitnemen van de brug

De brug gaat open op aanvraag, ingediend door de bewoners van de woonboten. Er is een maximum van 2x per jaar verbonden aan het aantal keer dat de brug open gaat.

Tijdsduur van het oproepen van een aannemer

Voor het uitnemen van de brug is het noodzakelijk dat de aannemer tijdig op de hoogte is van de datum van uitname zodat de aannemer voldoende tijd heeft voor de voorbereidingen. Om deze reden moet de oproep minimaal 1 maand tevoren ingediend zijn. De belanghebbenden moeten ook op de hoogte worden gebracht. De woonbootbewoners dienen 3 weken van tevoren worden ingelicht en de omwonenden moeten 10 werkdagen van tevoren op de hoogte worden gebracht. Daarnaast is het belangrijk dat er een bord komt te staan bij de brug zodat de fietsers en voetgangers ook tijdig op de hoogte zijn van de datum en de precieze tijden waarop de brug niet begaanbaar is, dit moet een week van tevoren gedaan worden. Dit bord moet aan het begin van de Nieuwevaartweg en ter hoogte van de rotonde Flevoparkweg/ Zeeburgerdijk geplaatst worden.

Tijd dat de brug open blijft

Bij het uitnemen van de brug zal deze naar verwachting minimaal 4 uur open zijn en maximaal 2 dagen.

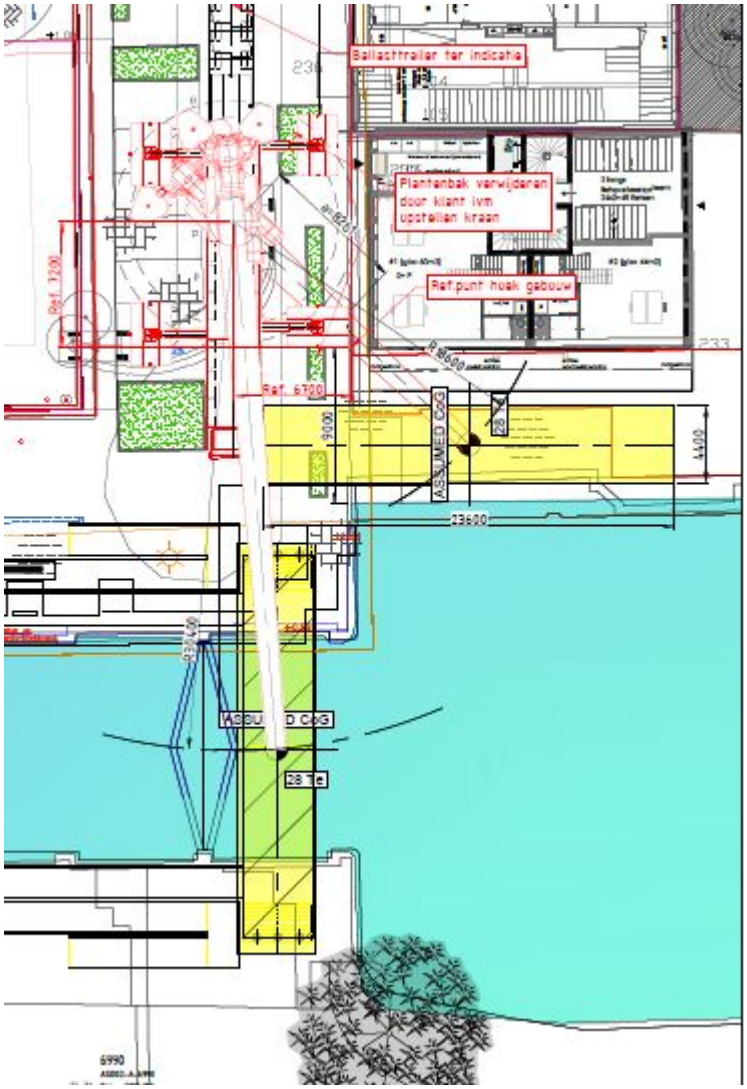
De tijdsduur van uitname moet minimaal 3 werkdagen van tevoren gecommuniceerd worden naar de bewoners.

Stand van de kraan na uitname

Het is noodzakelijk dat de brug na uitname op de kant wordt neergelegd. De standplaats van de kraan wordt de noordzijde van de brug. Dit betekent dat de parkeergarage van bewoners in de Nieuwevaartweg op dat moment tijdelijk onbereikbaar is en de fietsroute een dag gesloten. Het brugdek wordt op de kade gelegd aan de noordoostzijde van de brug. Dit is weergegeven op navolgende afbeelding.

Evaluatie

Na een periode van 2 jaar wordt het uitneemprotocol geëvalueerd op de vraag of deze moet worden herzien.



Afbeelding: impressie uittilsituatie met kraan in Nieuwevaartweg en brugdek op de kade

2.3.4 Maatvoering brug en hellingbanen

Uitgangspunt voor de lengte van de brug

Een van de uitgangspunten voor het ontwerp van de nieuwe brug is de opgave om de constructie van de brug vrij te houden van de constructie van de sluis (zie ook paragraaf 5.4). En om de constructie zo licht mogelijk te houden. Dit onder meer voor het behoud van de cultuurhistorisch van belang zijnde sluishoofden en voor het behoud van de mogelijkheden voor eventuele toekomstige renovaties. Daarbij speelt ook de fundering van de sluis een rol. De sluis is gefundeerd op een veelheid aan palen waardoor er in de kolk geen ruimte is voor eventuele nieuwe funderingspalen voor een brug. De nieuw te realiseren constructie dient derhalve zonder ondersteuning niet alleen het water te overbruggen, maar ook de constructie van de sluis. Daardoor wordt de bruglengte langer dan de afmeting van de kolk zodat de brug eigen funderingspalen kan krijgen buiten de constructie van de sluis.

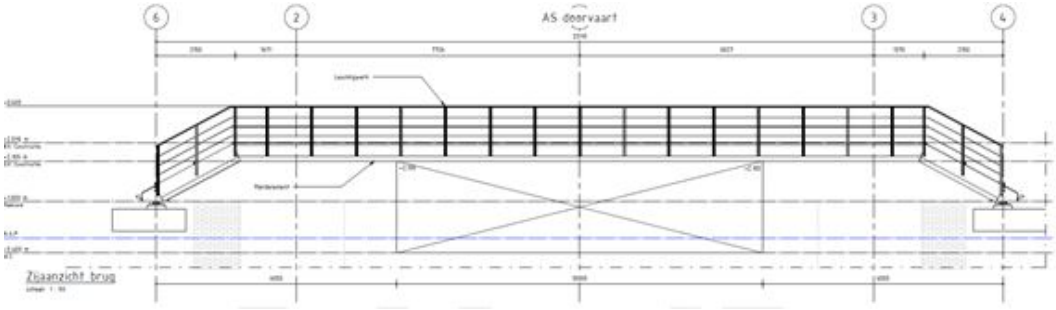
Maatvoering

De afmetingen van de brug zijn aldus:

- Doorvaarhoogte: over de gehele lengte en breedte van de brug 2,5 meter, gemeten ten opzichte van een waterpeil van NAP-0,4 m.
- Totale bouwhoogte: Bovenkant leuningwerk: circa 4 meter gemeten ten opzichte van een waterpeil van NAP-0,4 m. Gemeten ten opzichte van het maaiveld (NAP + 1m) is dat circa 2,6 meter hoog.
- Bovenkant constructie brugdek: circa 3 meter gemeten ten opzichte van een waterpeil van NAP-0,4 m. Gemeten ten opzichte van het maaiveld (NAP + 1m) is dat 1,6 meter hoog.
- Breedte van de brug, inclusief leuningen: circa 4,4 meter.
- Lengte van de brug, inclusief trapconstructie: circa 24 meter, gemeten tussen het begin van de twee uiterste traptreden;

De afmetingen van de hellingbanen zijn aldus:

- De helling van de Hellingbaan: maximaal 4%.
- Breedte van de paden op de hellingbaan: 1,8 meter.



Afbeelding: Zijaanzicht brug, (versie tekening projectnummer 2890000606, Tekeningnummer 0010, Status en fase concept DO, datum 04-11-2022)



Afbeelding: impressie van brug met trappen en hellingbanen

2.3.5 Aansluiting op de omgeving

Aan de noordzijde van de beoogde nieuwe brug sluit de brug aan op de Nieuwevaartweg die ingericht wordt / is als woonerf. Hier loopt langs het water van de Nieuwe Vaart een doorgaande kade waar alleen voetgangers zijn toegestaan.

Aan de zuidzijde van de beoogde nieuwe brug sluit de brug aan op een fiets/voetpad. Deze loopt over het, in de bestaande situatie nog niet openbaar toegankelijke, pad van en naar het gemaal Zeeburg (adres: Zeeburderdijk 801). Met het project wordt dit pad onderdeel van het openbaar toegankelijk gebied.



Afbeelding: nieuw openbaar fiets-/voetpad ten zuiden van de sluis, ter plaatse van het toegangspad naar het gemaal Zeeburgerdijk 801

In het kader van het aspect "duurzaamheid" wordt de brug, met het oog op de doelen van 'Natuur inclusief bouwen', voorzien van maatregelen voor het kunnen overbruggen van het water door dieren.

2.3.6 Plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Belangenafweging Zeeburgerdijk 585

Zoals in paragraaf 2.2.1 onder "*Ad 2. Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' - bestaande situatie*" is aangegeven, zijn er ambtshalve meerdere inventariserende en informerende gesprekken gevoerd met de eigenaresse van woonschip 'Hoop op Welvaart'. Uit de ambtshalve gevoerde gesprekken is afgeleid dat de keuze voor een vaste uitneembare brug door het bevoegd gezag afgewogen dient te worden tegenover de beperking die ontstaat ten aanzien van het recreatief medegebruik en onderhoudskosten van het woonschip (*zie afwegingsgronden onderdeel A en C in paragraaf 2.3.2 onder "Hoogte en type brug - afweging, beoordeling en motivering"*). De brug wordt in meerdere of mindere mate indirect (de aanleg via de grex transformatie Cruquius) en direct (beheer en onderhoud) gefinancierd met gemeenschapsgeld. Dit aspect betreft afwegingsgrond onderdeel C zoals weergegeven in paragraaf 2.3.2 onder "*Hoogte en type brug - afweging, beoordeling en motivering*". De vraag is of het belang van het recreatieve medegebruik van de woonboot locatie Zeeburgerdijk 585 en het belang van het in de optiek van de eigenaresse onnodig voor de vaart onderhouden ervan, een verantwoording zou kunnen zijn voor een relatief duurdere beweegbare brug in plaats van een

goedkopere vaste uitneembare brug. Of voor zelfs het geheel afzien van een brug, maar daarmee zou het beoogde doel (zie paragraaf 2.3.1) niet worden gehaald. Wat dat betreft weegt in het verkrijgen van antwoord op de vraag "of het beoogde doel op een voor de gebruiker van woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585 minder vergaande manier kan worden bereikt", in het kader van het zogeheten "evenredigheidsbeginsel", het volgende mee:

- Recreatief medegebruik: In een dynamische stad als Amsterdam vinden op vele locaties op vele momenten veranderingen plaats in de openbare ruimte die in bepaald opzicht in kunnen grijpen op de recreatiemogelijkheden van de bewoners van de stad. Dat is inherent aan een dynamische stad. In die optiek weegt het niet meer "vrijelijk" weg kunnen varen van de ligplaats van één woonboot voor recreatieve doeleinden niet op tegen de aanzienlijke meerkosten van een beweegbare brug die de belangen van meerdere bewoners dient. Daarbij geldt dat de ligplaats van de woonboot door de brug niet verandert van functie. Het is nu een ligplaats voor een woonboot en het blijft een ligplaats voor een woonboot. Daar heeft het type brug geen effect op. Voorts wordt voor het verplaatsen van de woonboot voor onderhoud, net als voor de andere woonboten in de Nieuwe Vaart en Lozingskanaal voorzien met de uittil-optie van de brug.
- Het belang van de eigenaresse staat tegenover het belang dat meerdere bewoners op Cruquius en omgeving dient, namelijk datgene dat hiervoor in paragraaf 2.3.1 onder "*doelstelling brug*" is verwoord. De daar genoemde doelstellingen dienen vele bewoners van Cruquius en omgeving.
- De eigenaresse geeft aan dat zij haar woonboot in 2019 niet alleen heeft gekocht om er ter plaatse te kunnen wonen, maar ook om er "vrijelijk" mee te kunnen varen. Dat is een keuze geweest van de eigenaresse, terwijl sinds 2012 bekend is dat de omgeving aan verandering onderhevig is. Ten aanzien van het "vrijelijke", laat het zich beredeneren dat er maatschappelijk gezien niet zo iets bestaat als het recht op de mogelijkheid om "vrijelijk" te kunnen varen. Dit zou immers impliceren dat bijvoorbeeld alle bruggen die lager zijn dan een varende boot, nooit gebouwd hadden mogen worden omdat dat de potentiële vaarmogelijkheden van vele eigenaren van boten zou kunnen belemmeren. Dat wil nog niet zeggen dat er bij het beheer van vaarwegen geen rekening wordt gehouden met de hoogte van boten. Vaarwegbeheer is de zorg van de overheid om scheepvaart mogelijk te maken en te behouden overeenkomstig de aan dat water toegekende vaarwegfunctie. Het Lozingskanaal en de Nieuwe Vaart hebben echter geen recreatievaartklasse toebedeeld gekregen die noodzaken tot een onbelemmerde doorvaarthoogte voor recreatievaart (zie ook paragraaf 2.2.2 onder "*Watergebruik - scheepvaart*").
- Het onderhouden van een woonschip om het vaargeschikt te houden, niet alleen voor het heden, maar ook voor de toekomst, is volgens eigenaresse zinloos als er praktisch gezien niet ook daadwerkelijk mee gevaren kan worden door de belemmering van de brug. Dat impliceert dat de onderhoudskosten voor de eigenaresse afnemen als het schip niet meer voor dat vaardoel wordt onderhouden, maar alleen voor het woondoel op de ligplaats Zeeburgerdijk 585. Dit maakt de redenering dat de onderhoudskosten van het woonschip voor de eigenaresse niet toe nemen als gevolg van de komst van de brug.
- Voor zover de woonboot voor onderhoud naar een werf moet kunnen varen, geldt de zelfde afweging als die voor de overige woonboten in de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. Het gegeven dat het brugdek uittilbaar wordt, maakt dat de mogelijkheid om naar een werf te varen niet wordt ontnomen.

Op grond van voorgaande overwegingen laat het zich op voorhand aanzien dat het individuele concrete deelbelang van het recreatief medegebruik en het specifieke onderhoudsmotief van eigenaresse, in een ruimtelijk gerelateerde afweging, niet zwaarder weegt dan het algemene belang van het project van de brug. Echter aan een bepaald specifiek motief van persoonlijke aard, wordt in dit specifieke geval een dermate zwaar belang gehecht dat dat motief in dit geval zwaarder weegt dan alle andere hiervoor weergegeven afwegingen. Dit laat onverlet dat een dergelijk nieuw breder gezichtspunt, met het oog op een goede ruimtelijke ordening, in ieder geval een ruimtelijke afweging verlangt. Die ruimtelijke afweging wordt hieronder weergegeven waarbij, naast de toetsing aan de wet- en regelgeving (zie hoofdstuk 4 en 5), ook het vastgestelde ruimtelijke ordeningsgerelateerd beleid dient te worden meegewogen (zie hoofdstuk 3). Dit laatste betreft onder andere het volgende:

- In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (zie paragraaf 3.6.3) is onder meer over "*Water voor wonen en werken*" (onderdeel Leefbare stad van de omgevingsvisie) aangegeven dat wonen in of aan het water populair is en dat eigenaren van woonboten graag willen uitbreiden, met ook vlonders rondom de boot en ruimte op de oever. In de omgevingsvisie is gesteld dat dergelijke ontwikkelingen steeds meer uitzicht op water belemmeren en dat dat ook geldt voor de doorstroom en de waterkwaliteit. Aangegeven is dat de gemeente deze waarden beter wil beschermen en herstellen. En dat het huidige beleid om het aantal woonboten niet uit te breiden, om via kleinschalige herschikkingen knelpunten op te lossen en overtredingen te handhaven, daarom blijft staan. Voorts is aangegeven dat behoud van historische woonboten een breed draagvlak heeft. Echter, concrete conclusies worden aan die constatering in de omgevingsvisie zelf niet verbonden.
- Voor het onderwerp "woonboten" is op 25 juni 2013 het document met titel "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" vastgesteld (zie ook paragraaf 3.6.6 van voorliggende toelichting). Dit bij besluit van het dagelijks bestuur van de deelraad Oost. Op respectievelijk 28 november 2017 en 20 december 2017 is door het college en de gemeenteraad besloten dat stadsdeelbeleidsregelingen met betrekking tot water worden verlengd (bekendgemaakt 23 januari 2018 in Gemeenteblad nr. 14540). Als onderdeel 5 van het betreffende besluit van college en gemeenteraad is ook het document "*Beleidsnota regels woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost, stadsdeel Oost, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad Oost op 25-06-2013*" genoemd. Het vervangen van een woonschip door een woonark is in strijd met een deel van de inhoud van het document "Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost". Daarin is namelijk bepaald dat woonschepen uitsluitend mogen worden vervangen door een woonschip. Van een beleidsregel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan op grond van artikel 4:84 Awb in bepaalde situaties worden afgeweken: Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Het document "Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost" wordt in de praktijk voor meerdere doeleinden gebruikt. In voorliggende bestemmingsplancasus "vervangen woonschip door woonark" is er met het oog op een goede ruimtelijke ordening voor gekozen om afwegingen over de inhoud van het document "Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost" te maken aan de hand van onderstaande afweging over de ruimtelijke inpasbaarheid.

Afwegingen ruimtelijke inpasbaarheid vervangen woonschip door woonark

Voorliggend initiatief betreft geen nieuwe woonboot, maar het planologisch-juridisch mogelijk maken van het vervangen een woonboot type woonschip door een woonboot, type woonark. Dit op de locatie Zeeburgerdijk 585. En dit als direct gevolg van het initiatief van de gemeente voor de bouw van een nieuwe vaste uitneembare brug (zie eerdere toelichting voor de overweging daartoe hiervoor). Navolgend de ruimtelijke afweging en onderbouwing voor dit initiatief "vervanging woonschip door woonark" voor deze locatie.

Ruimtelijke samenhang - onder en boven de waterspiegel

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening onderscheidt de gemeente Amsterdam in veel van haar vastgestelde bestemmingsplannen doorgaans een "woonschip" van een "woonark". Zo ook in het beleidsdocument "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" (zie paragraaf 3.6.6). Er zijn in Amsterdam meerdere definities in omloop van woonschip en woonark en die zijn niet eensluidend. Los van alle te onderscheiden definities die gebruikt worden in verschillende documenten met verschillend oogmerk, is als gemene deler in gemeentelijke beschrijvingen van bestemmingsplannen en ruimtelijke ordeningsbeleid het volgende herkenbaar. Een "schip" wordt verondersteld een boot te zijn die herkenbaar is als een (van origine/authentiek) varend schip en daarbij behorende kenmerken. Een "schip" heeft in de regel een zogeheten gezeegde romp met verhoogde stevens, stroomlijn en symmetrie. Dit omdat die kenmerken gegrondvest zijn in het doel waarvoor het

object (het schip) destijds ontworpen en gebouwd is, namelijk "het varen". Dat kan zijn pleziervaart, vaartransport van mens of vracht, duwboot, etc.. En in een ontwerp voor een object met specifiek vaardoel, speelt vaarweerstand een rol. Minder vaarweerstand betekent sneller, minder brandstofverbruik, etc. Een ark daarentegen wordt minder vaak of niet specifiek beschreven in bestemmingsplannen. Doorgaans is gekozen om een woonark daarin te definiëren als woonboot, niet zijnde een woonschip of woonvaartuig. Ter verduidelijk van wat daarmee wordt bedoeld, wordt dan gerefereerd aan woonboten die zijn opgebouwd uit een rechthoekige (betonnen) drijvende bak met daarop een doorgaans rechthoekige bovenbouw.

"Woonarken" en "woonschepen" onderscheiden zich ruimtelijk gezien niet alleen boven de waterspiegel, maar ook onder de waterspiegel. Onder de waterspiegel kenmerkt een "schip" dat gebouwd is voor een hoofdzakelijk vaardoel, zich doorgaans door rondingen. Dit ter verlaging van de weerstand tijdens het varen. Dit laatste (het varen) zal immers de aanleiding geweest zijn om een "schip" te bouwen en stroomlijning dient/diende dan dat doel (weerstandverlaging tijdens het varen). Een "woonark" daarentegen heeft doorgaans onder de waterspiegel geen tot nauwelijks rondingen en is minder gestroomlijnd dan een "schip" dat gebouwd is met een hoofdzakelijk vaardoel. Dit omdat het stroomlijnen ten behoeve van de vaart minder van belang is omdat de ark relatief gezien weinig vaart en hoofdzakelijk tot doel heeft om ter plaatse, dat wil zeggen op een 'vaste' ligplaats, te functioneren (en niet elders door veelvuldig uit te varen). Dit maakt onder meer dat het belang van diepgang van "ark" en "schip" kan verschillen. Daar waar een diepe ligging van een "schip" nadelig werkt voor het varen (want grotere vaarweerstand), is dat voor een "woonark" minder relevant. En hoewel datgene dat zich onder de waterspiegel bevindt niet zichtbaar is en wat dat betreft ruimtelijk minder relevant, kan er in bepaalde omstandigheden toch ruimtelijke relevantie aan de orde zijn. Bijvoorbeeld in de situatie dat de diepte van een woonboot een nadelig effect heeft op de doorstroming van het water en de mogelijkheden voor incidentele verplaatsing voor onderhoud van kade en/of boot. Dit aspect speelt in voorliggende situatie een rol (zie onder andere paragraaf 2.2.2 onder "*Functie - Waterafvoer boezemwater*" en paragraaf 3.5.3). In voorliggende situatie is het voorstelbaar dat het woonschip wordt vervangen door een woonark met weinig diepgang en die wat doorstroming van het Lozingskanaal betreft niet zorgt voor extra belemmering ten opzichte van de bestaande situatie waarin het schip in lijn ligt met de belendende woonboot.

Wat ruimtelijke uitstraling naar de omgeving betreft, straalt een "schip" historie en ambacht uit en deze historie vraagt vanuit stedenbouwkundig oogpunt om een context in de vorm van een historische kade/haven. Het vraagt in die stedenbouwkundige context ook om een meervoud van schepen om samen, in relatie ten opzichte van elkaar, de verschillende tijdslagen te zien. Dit is op de locatie Zeeburgerdijk 585 niet het geval. Er is hier geen kade of haven en de naastgelegen woonboten zijn allemaal van het type woonark (zie paragraaf 2.2.2 onder "*Watergebruik - Drijvende objecten (Woonboten en bedrijfsvaartuigen)*"). De woonboot van het type woonschip is hier op deze locatie dan ook de uitzondering want alle andere woonboten zijn van het type woonark. Een nieuwe woonark sluit dan aan op de omgeving. Een woonboot van het type woonark in plaats van het type woonschip zal op deze locatie niet uit de toom vallen. De "ruimtelijke samenhang" zal door het vervangen van een woonschip door woonark, op deze locatie niet aangetast worden.

Zichtbaarheid

Ruimtelijke ordeningsregelgeving (onder meer vervat in bestemmingsplannen) en ruimtelijk beleid (onder meer vervat in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050), is onder meer gemaakt met medeweging van belangen van de inwoners van Amsterdam. Impliciet en expliciet zijn stedenbouwkundige afwegingen daarover onder meer gericht op het behouden of aanbrengen van een goede ruimtelijke samenhang. De watergangen in Amsterdam zijn openbaar toegankelijk en het betreft openbare ruimte. De beleving van water vanuit de openbare ruimte is van waarde in het dynamische woon- en leefklimaat van Amsterdam. De potentiele belemmering van een woonboot van het zicht op het water vanuit de openbare ruimte is

daarbij een zeer belangrijk uitgangspunt. Maar ook het aanzien van het bouwwerk op het water speelt een rol. Immers als een object op het water niet zichtbaar is vanuit de openbare ruimte, dan heeft het vervangen ervan voor de meeste mensen een geringe ruimtelijke impact. Wat dat betreft geldt dat de ligplaats Zeeburgerdijk 585 maar zeer beperkt zichtbaar is vanuit de openbare ruimte. Vanaf de wal is deze nauwelijks zichtbaar omdat deze zeer dicht begroeit is. Over het water is de ligplek wel zichtbaar maar hier geldt dat de ligplaats pas van een grote afstand zichtbaar is door de relatief grote breedte van het water op deze locatie. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt daarom gesteld dat het zicht op de locatie vanuit de openbare ruimte, voor zover dat niet het water zelf betreft, in de bestaande situatie niet mogelijk is of slechts van een grote afstand waardoor hij minder in het oog springt.

Conclusie stedenbouwkundige analyse ruimtelijke inpasbaarheid

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het, beredeneerd op basis van 'zichtbaarheid' en 'ruimtelijke samenhang', niet bezwaarlijk dat een woonboot van het type woonschip op deze locatie wordt vervangen door een woonboot van het type woonark. Zichtbaarheid en ruimtelijke samenhang betreft datgene dat zich boven de waterspiegel bevindt. Als daar ook de ruimtelijk gerelateerde waterbelangen van de functie van het Lozingskanaal bij worden betrokken (zie paragraaf 2.2.2 onder "*Functie - Waterafvoer boezemwater*" en paragraaf 3.5.3), dan dient ruimtelijk gezien het volgende in acht te worden genomen:

- de stromingsweerstand binnen het gebied mag niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie;
- de stromingsweerstand van de nieuwe woonark is gelijk of minder dan de stromingsweerstand van het bestaande woonschip.

.

Conclusie afweging afwijken van beleid

De vraag ligt voor of met het oog op een goede ruimtelijke ordening afgeweken kan worden van de inhoud van paragraaf 5.2 van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" (zie paragraaf 3.6.6 van voorliggende toelichting). Daarin is onder meer verwoord dat een woonschip niet vervangen mag worden door een woonark. De aanleiding voor deze casus en het specifieke belang dat in de belangeninventarisatie is opgeworpen, maakt dat het "vervanging woonschip door woonark" op deze locatie en in dit geval, een bijzondere situatie is.

Op basis van de stedenbouwkundige analyse over de ruimtelijke inpasbaarheid en de constatering dat sprake is van een bijzondere situatie wordt geconcludeerd dat het met het oog op een goede ruimtelijke ordening, passend is om af te wijken van paragraaf 5.2 van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost". En daarmee om vervanging van een woonschip door een woonark op deze locatie met het oog op een goede ruimtelijke ordening, planologisch-juridisch mogelijk te maken. Hierbij dient te worden opgemerkt dat daartoe ook de uitvoerbaarheid onderzocht dient te worden. Daarvoor wordt verwezen naar hoofdstuk 3, 4 en 5. Uit die hoofdstukken is op te maken dat het vervanging van een woonschip door een woonark, op grond van de regelgeving zoals die geldt op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan (eerste helft 2023) mogelijk is.

Hoofdstuk 3 Inventarisatie en toetsing aan Beleidskader

3.1 Inleiding

Het ruimtelijk gerelateerd beleidskader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan wordt/is opgesteld, is in de navolgende paragrafen uiteengezet. Hierbij is tevens aangegeven in hoeverre en hoe dit beleid doorwerkt in voorliggende plan.

Nadere toelichting ten aanzien van het aspect 'water'

Omdat het voorliggende plan over de realisatie van een brug gaat en een woonbootligplaats, laat het zich op voorhand beredeneren dat in ieder geval waterbelangen een rol spelen. Er is onderscheid te maken in regelgeving / kaderstelling en beleid. Het beheer van water ligt voor verschillende aspecten bij verschillende instanties. Dit is vastgelegd in een zeer complex systeem van regelgeving. Om te kunnen bepalen welk beleid van toepassing is, is eerst inzicht nodig in de regelgeving / kaderstelling. Voor de regelgeving voor het aspect water wordt verwezen naar paragraaf 5.1.1 van de waterparagraaf én de kaders (regelgeving) die per overheidslaag nader beschreven zijn in navolgende paragrafen. De kaderstelling (regelgeving) is in deze paragrafen uitgebreid uiteengezet omdat aan de hand daarvan, per overheidsorgaan kan worden geïnventariseerd in hoeverre het bestemmingsplan mogelijk raakt aan deelbelangen (vervat in beleidsdocumenten) die door betreffende overheidsorganen worden behartigd.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en komt voort uit de voorbereiding op de Omgevingswet, die op moment van opstellen van voorliggende document, naar verwachting in 2024 in werking treedt. Het Rijk wijst in zijn omgevingsvisie vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.



Afbeelding: Uitsnede NOVI-kaart onderdeel hoofdinfrastructuur (Amsterdam-Rijnkanaal donkerblauw)

Voorliggend plan betreft primair de realisatie van een nieuwe langzaamverkeer brug in het stedelijk gebied van Amsterdam. Het plangebiedsdeel 'brug' ligt nabij het Amsterdam - Rijnkanaal. Artikel 4.1 van de Waterwet schrijft voor dat in het Nationaal Waterplan de functies voor rijkswateren worden opgenomen. Wat dat betreft is in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) onder meer aangegeven dat het Amsterdam-Rijnkanaal onderdeel is van Hoofdvaarwegennet (binnenvaart). Daarover is onder meer aangegeven dat het economische en sociale belang gediend is bij een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus. Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen,

vaarwegen, infrastructuur voor lopen en fietsen, multimodale knooppunten en stations, havens en lucht havens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang. Het deel van de infrastructuurnetwerken dat van regio-overstijgende belang is voor de bereikbaarheid, wordt tot de hoofdinfrastructuur (hoofdwegennet, hoofdrailnet, hoofdvaarwegennet) gerekend. Het Rijk is resultaatverantwoordelijk voor de aanleg, het beheer en de instandhouding van de hoofdinfrastructuur. Het Rijk bewaakt de samenhang en het functioneren van de netwerken vanuit internationaal, nationaal en regionaal perspectief. Vanuit de rol als vaarwegbeheerder van rijkswateren kan het Rijk aanwijzingen geven aan lokale en regionale autoriteiten. Eerder was in het Nationale Waterplan 2016-2021 aangegeven dat het Rijk de ambitie had om een vlot, betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren en dat het Rijk belang heeft bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart. Dit komt de veiligheid ten goede en bevordert de doorstroming op het hoofdvaarwegennet. Het Basisrecreatietoervaartnet (BRTN) is hierbij het uitgangspunt. Hierover worden afspraken gemaakt met medeoverheden. De indeling van vaarwegen volgens de Beleidsvisie Recreatie Toervaart in Nederland (BRTN), is gebaseerd op zowel het verbindende karakter van vaarwegen als de maximale diepgang en hoogte van de recreatievaartuigen waarvoor de vaarweg geschikt is.

Conclusie rijksbeleid NOVI: Het projectgebied betreft geen water dat onderdeel is van het Hoofdvaarwegennet (binnenvaart) van de Nationale omgevingsvisie van het Rijk en raakt geen belangen van het rijksbeleid zoals verwoord in de Nationale omgevingsvisie.

3.2.2 Rijksbeleid waterkwaliteit - EU-Kaderrichtlijn water (KRW) en Grondwaterrichtlijn (GWR)

Doelstelling

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft tot doel het bereiken van een goede toestand van de wateren in de EU en het bijdragen aan de beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en grondwater van een goede kwaliteit voor een duurzaam, evenwichtig en billijk gebruik van water.

Doel van de Grondwaterrichtlijn (GWR) is het vaststellen van specifieke maatregelen ter voorkoming en beheersing van grondwaterverontreinigingen vastgesteld als bedoeld in artikel 17 van de KRW. Onderdelen hiervan zijn: a) vaststellen van criteria voor de beoordeling van de goede chemische toestand van het grondwater en b) vaststellen van criteria voor significante en aanhoudende stijgende trends en de omkering daarvan.

Reikwijdte

- KRW: De Kaderrichtlijn Water heeft betrekking op zoet oppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater. Waterbeheer op het niveau van stroomgebieden is het uitgangspunt. De benadering van de KRW houdt in dat niet alleen het water moet worden beheerd, beschermd en verbeterd, maar ook de waterbodem, de oevers en andere waterrijke gebieden (‘wetlands’) en de gebieden die afwateren op het watersysteem.
- GWR: De GWR vult de bepalingen van de KRW aan met betrekking tot de inbreng of beperking van verontreinigende stoffen in het grondwater. Beoogt wordt de achteruitgang van de toestand van alle waterlichamen te voorkomen. De GWR geeft richtlijnen voor: [i] het beoordelen van de geochemische toestand van een grondwaterlichaam, [ii] het signaleren van stijgende trends en [iii] het bepalen van het moment van trendomkering.

Implementatie en doorwerking

De KRW is Europese regelgeving die via de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water vertaald is in de Nederlandse wetgeving: met de implementatiewet zijn aanpassingen doorgevoerd in de Wet op de Waterhuishouding en de Wet milieubeheer. De implementatiewet is gepubliceerd in het Staatsblad 2005, nr. 303. Vanaf december 2009 is de Wet op de Waterhuishouding opgegaan in de Waterwet. Bij

de KRW gaat het bereiken en houden van een ‘goede toestand’ van al het water in de Europese Unie in 2015 (N.B. er zijn twee uitsteltermijnen van ieder 6 jaar mogelijk, waardoor de KRW drie uitvoeringsperioden kent, namelijk 2009-2015; 2016-2021 en 2022-2027) door het:

- beschermen en verbeteren van aquatische en daarvan rechtstreeks afhankelijke terrestrische ecosystemen en wetlands;
- bevorderen van duurzaam watergebruik;
- verbeteren van het aquatische milieu door progressieve vermindering van lozing van prioritaire stoffen en geleidelijk stopzetten van de lozing van prioritaire gevaarlijke stoffen.
- het progressief verminderen van de verontreiniging van het grondwater;
- bevorderen van duurzaam watergebruik door onder meer het bereiken van evenwicht tussen onttrekking en aanvulling van grondwater;
- afzwakken van de gevolgen van overstromingen en droogte.

De KRW vraagt om het opstellen van beheersplannen en doelstellingen per stroomgebied. Nederland heeft plannen opgesteld voor de stroomgebieden Rijn, Maas, Schelde en Eems. Een stroomgebied is opgedeeld in oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen waarvoor afzonderlijke milieudoelstellingen worden geformuleerd ten aanzien van de kwaliteit van deze watersystemen. Voor waterlichamen zijn in het kader van de stroomgebiedbeheersplannen zowel chemische als ecologische doelen opgesteld. Er zijn inmiddels meerdere Stroomgebiedbeheerplannen verschenen; SGBP-I (2010-2015), SGBP-II (2016-2021) en SGBP-III (2022-2027). De richtlijn schrijft voor dat uiterlijk in 2027 al het water schoon en gezond is. In KRW-termen betekent dit dat de ecologische en chemische doelen bereikt moeten zijn. De waterschappen nemen een besluit over de maatregelen die ze zelf moeten uitvoeren; de provincies nemen een besluit over de doelen.

Op grond van de GWR moeten grondwaterlichamen worden gedefinieerd. Voor deze grondwaterlichamen moeten voor de aanwezigheid van bepaalde stoffen drempelwaarden worden vastgelegd. Deze drempelwaarden vormen een toetsingskader voor het bepalen van de chemische toestand van het grondwaterlichaam. Het maatregelenprogramma in de stroomgebiedsbeheersplannen (KRW, art. 11) moet er toe leiden dat deze goede chemische toestand wordt gehaald. Met monitoring wordt de chemische toestand van het grondwaterlichaam bepaald. Van grondwaterlichamen die het risico lopen de goede chemische toestand niet te halen moeten ook trends in verontreinigende stoffen, groepen verontreinigende stoffen of inidcatoren van verontreiniging worden vastgesteld.

Analyse situatie plangebied - KWR waterlichaam

Voor voorliggend bestemmingsplangebied geldt dat het water in het bestemmingsplangebied geen onderdeel is van het zogeheten "oppervlaktewaterlichaam Nederland" (zie navolgende afbeelding), maar van een KRW-waterlichaam dat in beheer is van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.5.5.



Afbeelding: grens Oppervlaktewaterlichaam Nederland volgens Kaderrichtlijn Water (betreft waterkwaliteit (bron: https://app.pdok.nl/viewer/#x=125605.07533561777&y=486190.9739680506&z=9.226518030470457&background=BRT-A%20standaard&layers=7681eb19-a914-4dc7-9208-c2a131dca06d;oppervlaktewaterlichamen_lijnen,7681eb19-a914-4dc7-9208-c2a131dca06d;oppervlaktewaterlichamen_vlakken)

3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De rijksregels waarmee in de planvorming rekening moet worden gehouden zijn op moment van opstellen van voorliggend document vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Voorliggend project betreft onder andere een brug voor langzaamverkeer in het stedelijk gebied van Amsterdam, nabij het Amsterdam-Rijnkanaal. Op grond van artikel 2.1.3 Barro dient met het oog op de veiligheid van scheepvaart op vaarwegen binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of een vrijwaringszone rekening te worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een vaarweg met CEMT klasse IVb of hoger en langs het kanaal geldt op basis van artikel 2.1.2 Barro een vrijwaringszone van 25 meter vanwege de scheepvaart. De beoogde brug ligt op circa 180 meter van het Amsterdam-Rijnkanaal. De locatie ligt derhalve niet in de betreffende vrijwaringszone. het deel van het pad ten zuiden van de brug dat met voorliggend bestemmingsplan bestemd wordt voor verkeer ligt wel in de vrijwaringszone. In het geldende bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is een beschermende regeling opgenomen die in voorliggend bestemmingsplan wordt gecontinueerd. Dit met het oog op de bescherming van de belangen van de rijksvaarweg (zie ook paragraaf 6.3 onder "*Artikel 9 Algemene aanduidingsregels*").

Conclusie rijksregels Barro: Op grond van de Barro gelden er geen beperkingen voor het ontwerp van de brug en de woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585. Dit vanwege de afstand ten opzichte van het Amsterdam - Rijnkanaal. Wel is er een aandachtspunt voor de brug. Uit het beleid dat ten grondslag ligt aan de regelgeving van de Barro kan worden opgemaakt dat het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart op het Amsterdam - Rijnkanaal een aandachtspunt is. Belemmering van de doorvaart wordt niet verwacht omdat de afstand tussen nieuw beoogde brug en het Amsterdam-Rijnkanaal circa 180 meter bedraagt. Dit wordt ruim genoeg geacht voor eventuele manoeuvrerende of wachtende schepen. Bijvoorbeeld in de situatie dat eventueel ter plaatse van de nieuwe brug korte tijde wordt gewacht of gemanoeuvreerd vanwege eventueel tegemoet komend scheepvaartverkeer. Echter, dit is in de bestaande situatie in zekere zin ook al het geval vanwege de vernauwing die hier aanwezig is in de Nieuwe Vaart, namelijk de Zeeburgersluis.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH 2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding. Voor een gezonde leefomgeving is de aanwezigheid van natuur en biodiversiteit een voorwaarde. Om de biodiversiteit in Noord-Holland op peil te houden zullen toekomstige ontwikkelingen (verstedelijking, landbouw, klimaatmaatregelen) zoveel mogelijk natuurinclusief moeten zijn. Biodiversiteit in en om het watersysteem kan zich ontwikkelen in ecologische oevers en in groen ingerichte waterbergingen. De waterkwaliteit vaart wel bij een vergroting van de biodiversiteit. Om die redenen stimuleert de provincie meer ruimte voor groen en blauw in en om de stad waarbij Natuurnetwerk Nederland (NNN) de basis blijft van de natuurstructuur.

Voor wat betreft de sturingsfilosofie gaat de provincie uit van het principe ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’, gelet op de diversiteit aan regio’s, om ruimte te bieden aan maatwerk en om vorm te kunnen geven aan een wendbare samenleving. Hierbij staat de opgave centraal. Dat bepaalt de wijze van sturing en samenwerking.

Voorliggend plan betreft een langzaamverkeer brug en het bieden van de mogelijkheid tot vervanging van een woonschip door een woonark in het stedelijk gebied van Amsterdam. Dit plan is niet in strijd met ruimtelijk provinciaal beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie NH 2050. Kanttekening daarbij is wel dat er specifieke regels gelden op grond de Omgevingsverordening NH 2020. Dit wordt in de navolgende paragraaf nader beschouwd.

3.3.2 Omgevingsverordening NH 2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening.

Vaarwegbeheer en nautisch beheer

Het beheer van water is in een complex systeem van regelgeving vastgelegd. Ter toelichting op verschillende vormen van beheer het volgende:

In de toelichting bij de omgevingsverordening NH2022 (*N.B. deze is op moment van opstellen van voorliggende toelichting nog niet in werking, maar is al wel behulpzaam voor uitleg verschil vaarwegbeheer - nautisch beheer*) is over beheer aangegeven dat de overheidszorg voor het gebruik van het water in Noord-Holland als vaarwater verdeeld is over twee vormen van beheer: vaarwegbeheer en nautisch beheer (*bron: toelichting bij de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 onder "Afdeling 2.2 Vaarwegen" onder "Vaarwegbeheer en nautisch beheer"*):

- Vaarwegbeheer (wettelijk kader o.a. Waterwet) is de zorg van de overheid om scheepvaart mogelijk te maken en te behouden, overeenkomstig de aan dat water toegekende vaarwegfunctie. Vaarwegbeheer wordt in de Waterwet beschouwd als een van de onderdelen van het *watersysteembeheer*. Het vaarwegbeheer zorgt voor een adequate infrastructuur waarover gevaren wordt.
- Nautisch beheer (wettelijk kader o.a. Scheepvaartverkeerswet) is iets wezenlijk anders dan vaarwegbeheer. Onder nautisch beheer wordt meestal verstaan: de zorg voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer. De Scheepvaartverkeerswet bevat het wettelijk kader voor het nautisch beheer. Het nautisch beheer ziet op de wijze waarop die infrastructuur door het scheepvaartverkeer gebruikt wordt. Het nautisch beheer wordt uitgevoerd door bijvoorbeeld het geven van verkeersaanwijzingen, het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens ('bebording') en het handhaven van de verkeersregels voor het scheepvaartverkeer.

Vaarwegbeheer gaat over alles van het water zelf (zoals bodemdiepte, breedte, kwaliteit, kwantiteit) en nautisch beheer gaat over hetgeen op het water gebeurt / betreft de spelregels voor het varen op het water. Voor voorliggend bestemmingsplan is met name het eerste van belang.

De provinciale regels met betrekking tot het thema "vaarwegen" staan in:

- Hoofdstuk 2 "Toedeling van taken bevoegdheden" onder afdeling 2.2 "Vaarwegen" van de Omgevingsverordening NH2020.
- Hoofdstuk 4 "Activiteiten in de fysieke leefomgeving" onder afdeling 4.9 "Vaarwegen".

Onderscheid in beheerder (bron: Bijlage 12 Artikelsgewijze toelichting van de omgevingsverordening NH2020)

Uitgangspunt in de Waterwet is dat het *vaarwegbeheer* onderdeel uit maakt van het *watersysteembeheer van het waterschap*, tenzij (1.) het vaarwegbeheer berust bij een provincie of gemeente of, (2.) het vaarwegbeheer, als onderdeel van het watersysteembeheer, leidt tot een substantiële overschrijding van de kosten van het watersysteembeheer. In deze gevallen is het

vaarwegbeheer afgescheiden van het watersysteembeheer en wordt de instandhouding van de scheepvaartfunctie van de wateren gezien als een taak van de algemene democratie. Deze taak kan onder het treffen van een regeling voor de bekostiging gedelegeerd worden aan het waterschap. Reden daarvoor is dat de instandhouding van de scheepvaartfunctie niet behoort tot de kerntaken van het waterschap – voor zover het vaarwegbeheer de kosten van het watersysteembeheer overstijgt – en dat dekking van de meerkosten die daaruit voortvloeien op basis van de waterschappelijke trits 'belang-betaling-zeggenschap' niet goed mogelijk is.

Het voorgaande leidt tot de volgende systematiek van aanwijzing van vaarwegen en vaarwegbeheerders, door de provincie zoals opgenomen in de vaarwegenlijsten A, B en C die als bijlage 9 bij de provinciale omgevingsverordening zijn gevoegd en aangeduid via de werkingsgebieden ‘vaarweg – beheer’:

- De vaarwegen opgenomen op de lijsten A en B, zijn de wateren met een regionaal belang voor de beroepsvaart en de recreatievaart. De zorg voor het vaarwegbeheer van de vaarwegen op Vaarwegenlijst A ligt bij de provincie. Dit zijn in beginsel de vaarwegen die deel uitmaken van het Basisnet Beroepsvaart (klasse Cemt II en hoger) alsmede van de staandemastroutes.
- Met betrekking tot de overige BRTN-vaarwegen (d.w.z. vaarwegen die zijn opgenomen in Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland) en de overige Cemt-I vaarwegen wordt de uitvoering van het vaarwegbeheer krachtens artikel 146 van de Provinciewet in medebewind opgedragen aan de waterschappen, tegen vergoeding van de meerkosten van het vaarwegbeheer. De financiële gevolgen en de verdere afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst met elk van de betrokken waterschappen. Daarmee wordt gevolg gegeven aan artikel 146, tweede lid, van de Provinciewet. Deze vaarwegen zijn opgenomen op lijst B. Op Vaarwegenlijst B staan tevens vaarwegen waarvan het beheer reeds wordt uitgevoerd door gemeenten. De colleges van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeenten worden aangewezen als vaarwegbeheerder van deze vaarwegen.
- Vaarwegenlijst C bevat de wateren die op verzoek van de gemeenten worden aangewezen als vaarweg. Als overheidslichaam belast met het vaarwegbeheer wordt in dat geval aangewezen de betrokken gemeente. Op vaarwegenlijst C staan wateren die niet van regionaal belang zijn voor de beroepsvaart of recreatievaart en dus niet zijn opgenomen op Vaarweglijst B, maar waar de gemeenten wel al reeds vaarwegbeheer voeren of vaarwegbeheer willen ontwikkelen. De gemeenten zijn volledig vrij invulling te geven aan het vaarwegbeheer voor deze wateren op grond van hun autonome bevoegdheid krachtens de Gemeentewet. De status van vaarweg leidt er toe dat het college van burgemeester en wethouders, krachtens artikel 2, lid 1, sub a, onderdeel 3 van de Scheepvaartverkeerswet, bevoegd gezag is voor de toepassing van de Scheepvaartverkeerswet (nautisch beheer) voor de vaarwegen op vaarwegenlijst C. Dit is de reden waarom deze vaarwegen als zodanig worden aangewezen.

Analyse situatie plangebied

Hoofdstuk 2: Afdeling 2.2 van de omgevingsverordening NH2020 is gericht op een goed functionerend regionaal vaarwegenstelsel, zowel voor beroeps- als recreatievaart. Met de omgevingsverordening NH2020 is onder meer vastgelegd wie op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan de waterbeheerder is voor wat betreft het *vaarwegbeheer* en het *nautisch beheer*.

Met aanduidingen is op de kaart bij de omgevingsverordening NH 2020 aangegeven wie waar belast is met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen en het nautisch beheer. Wat dat betreft geldt het volgende:

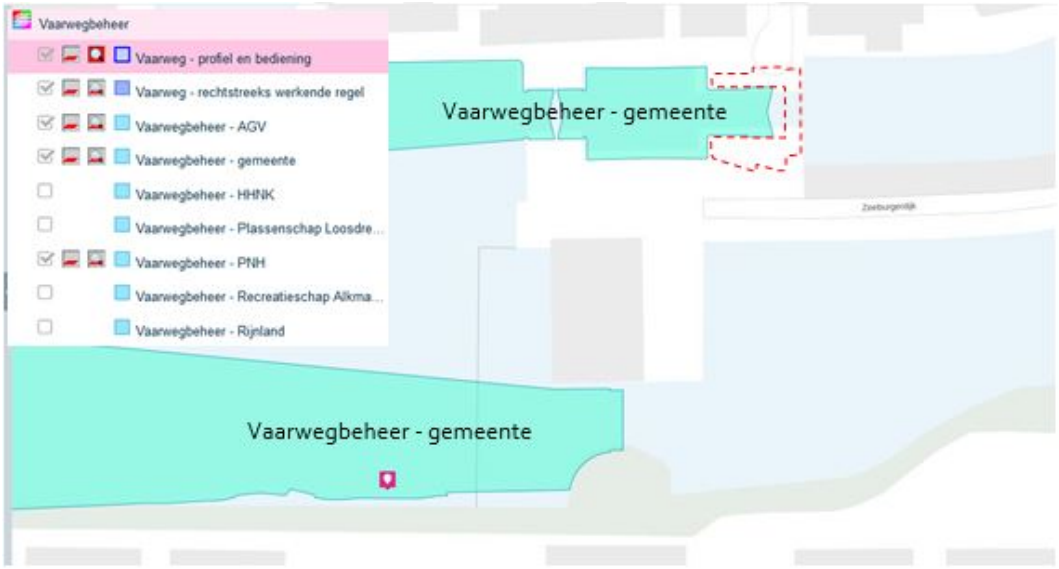
- Plangebiedsdeel 'brug':
  1. *Toedeling Vaarwegbeheer (artikel 2.4 Omg.verord.NH2020) en vaarwegprofielen (artikel 2.5 Omg.Verord.NH2020)*:
     a. De nieuw beoogde brug gaat over de Nieuwe Vaart. De Nieuwe Vaart staat in vaarwegenlijst C van bijlage 9 van de Omgevingsverordening NH2020. Aan het water ter plaatse van de

beoogde brug is echter geen aanduiding "werkingsgebied vaarweg - beheer PNH", "werkingsgebied vaarweg - beheer AGV" of "werkingsgebied vaarweg - beheer gemeente" toegekend (zie navolgende afbeelding). Dit impliceert volgens artikel 2.4 van de omgevingsverordening dat provincie, waterschap AGV en de gemeente Amsterdam op deze locatie niet belast zijn met het vaarwegbeheer van de vaarweg ter plaatse van de beoogde locatie van de nieuwe brug, maar op grond van de vaarwegenlijst C van bijlage 9 van de Omgevingsverordening wordt geconcludeerd dat het vaarwegbeheer wel is toegewezen aan de gemeente Amsterdam.

b. Aan het water ter plaatse van de beoogde brug is geen aanduiding "werkingsgebied vaarweg - profiel" toegekend. Dat betekent dat Gedeputeerde Staten voor deze wateren géén minimale breedte, diepte en vrije doorvaarhoogte van de vaarweg hebben vastgesteld op grond van artikel 2.5 van de omgevingsverordening.

2. *Toedeling Nautisch beheer (artikel 2.8 Omg.verord.NH2020)*:
   a. Aan het water ter plaatse van de beoogde brug is geen aanduiding "werkingsgebied nautisch beheer PNH" of "werkingsgebied nautisch beheer AGV" toegekend. Op grond van de vaarwegenlijst C van bijlage 9 van de Omgevingsverordening wordt geconcludeerd dat het nautisch beheer voor het water ter plaatse van de beoogde brug is toegewezen aan de gemeente Amsterdam.

- Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585':
  1. *Toedeling Vaarwegbeheer (artikel 2.4 Omg.verord.NH2020) en vaarwegprofielen (artikel 2.5 Omg.Verord.NH2020)*
     a. De locatie van de 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' ligt in het Lozingskanaal. Het Lozingskanaal staat in de vaarwegenlijst C van bijlage 9 van de Omgevingsverordening NH2020. Aan het water ter plaatse van woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585 is de aanduiding "werkingsgebied vaarweg - beheer gemeente" toegekend. Dit betekent dat de gemeente Amsterdam op deze locatie belast is met het vaarwegbeheer van de vaarweg ter plaatse van de woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585.
     b. Aan het water ter plaatse van woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585 is geen aanduiding "werkingsgebied vaarweg - profiel" toegekend. Dat betekent dat Gedeputeerde Staten voor deze wateren géén minimale breedte, diepte en vrije doorvaarhoogte van de vaarweg hebben vastgesteld op grond van artikel 2.5 van de omgevingsverordening.
  2. *Toedeling Nautisch beheer (artikel 2.8 Omg.verord.2020)*:
     a. Aan het water ter plaatse woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585 is geen aanduiding "werkingsgebied nautisch beheer PNH" of "werkingsgebied nautisch beheer AGV" toegekend. Het Lozingskanaal staat in vaarwegenlijst C van de Omgevingsverordening NH2020 waarbij is vermeld dat de gemeente Amsterdam nautisch beheerder is.



Afbeelding: uitsnede kaart provinciale omgevingsverordening NH 2020 - onderdeel werkingsgebied vaarwegbeheer (rechtstreekswerkende regels, AGV, gemeente, PNH, met daarin de ligging van het plangebied geprojecteerd (rood).

Hoofdstuk 4: In de artikelsgewijze toelichting van de omgevingsverordening NH2020 staat bij artikel 4.75 het volgende: "*deze paragraaf geldt alleen in de vaarwegen waar het beheer wordt uitgevoerd door de provincie, deze zijn aangeduid met het werkingsgebied 'vaarweg – rechtstreeks werkende regels*'. De aanduiding werkingsgebied 'vaarweg - rechtstreeks werkende regels' is niet toegekend aan gronden van het voorliggende bestemmingsplan. Dit betekent dat artikel 4.75 (onderhoudsplicht vaarwegen), artikel 4.76 (verbod belemmeren vaarweg) en artikel 4.77 (ontheffingplichtige handelingen) hier niet toepassing zijn.



Afbeelding: uitsnede kaart provinciale omgevingsverordening NH 2020 - onderdeel werkingsgebied nautisch beheer

Beheer waterkering en beschermingszones

Uit de kaart van de omgevingsverordening NH2020 is het volgende op te maken:

- Plandeel 'brug': aan de locatie van de beoogde brug is geen aanduiding werkingsgebied "Regionale waterkering" of aanduiding werkingsgebied "beschermingszone regionale waterkering" of aanduiding

"categorie 1, 2, 3, 4 of 5" toegekend. Op grond van de provinciale omgevingsverordening gelden er geen belemmeringen vanuit de provincie ten aanzien van een regionale waterkering.

- Plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585':
  1. De woonbootligplaats ligt niet in gebied met de aanduiding werkingsgebied "Regionale waterkering" / de daarmee samenhangende aanduiding "categorie 1, 2, 3, 4 of 5", maar wel in de nabijheid ervan, namelijk in de nabijheid van een als categorie 5 aangemerkte regionale waterkering. Wat dat betreft is het navolgende van belang:
  2. De woonbootligplaats ligt in gebied dat is aangemerkt als "beschermingszone regionale waterkering". In artikel 6.77 Regionale waterkering onder 2 is bepaald dat t*er plaatse van het werkingsgebied beschermingszone regionale waterkering een ruimtelijk plan voorziet in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn toegestaan*. In het derde lid van artikel 6.77 is bepaald dat *in afwijking van het tweede lid zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover blijkens de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie*.



Afbeelding: uitsnede kaart provinciale omgevingsverordening NH 2020 - onderdeel regionale waterkeringen

Ontgrondingen

In 'Afdeling 4.4 Ontgrondingen' van de provinciale omgevingsverordening NH 2020 zijn gevallen bepaald waarin overeenkomstig artikel 7, tweede lid, van de Ontgrondingenwet geen vergunning nodig is voor een ontgronding. De regels zijn gesteld met het oog op het vrijstellen van activiteiten waarvoor vanwege het doel of de omvang van de ontgronding geen vergunningsplicht geldt. Het betreft gevallen waarbij sprake is van het ontgraven die de bijkomstigheid hebben dat een bepaalde hoeveelheid oppervlaktedelfstoffen vrijkomt. De vrijstelling is niet van toepassing indien specifiek voor dat laatste doel ontgraving plaatsvindt. Een voorbeelden van de winning van oppervlaktedelfstoffen is de winning van klei en beton- en metselzand in uiterwaarden van rivieren. Dit aspect van "ontgronden" is in voorliggend bestemmingsplan niet aan de orde. Voor de ontwikkelingen die met voorliggend plan worden mogelijk gemaakt zijn de volgende vrijstellingen meer relevant:

- ontgrondingen ten behoeve van het maken of wijzigen van spoorwegen, vliegvelden, bouwterreinen, industrieterreinen, openbare wegen, straten, pleinen, sportterreinen, parken, plantsoenen of al dan niet openbare tuinen, waarbij de diepte van de ontgronding niet meer dan 3,00 m bedraagt (van belang voor het plandeel 'brug');
- ontgrondingen ten behoeve van het maken of wijzigen van funderingen of ondergrondse delen van bouwwerken (van belang voor het plandeel 'brug' en plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585');
- ontgrondingen ten behoeve van bodemsaneringen;
- ontgrondingen ten behoeve van archeologische opgravingen door een daartoe bevoegde instantie.

Hierbij wordt er door de provincie op gewezen dat ondanks de vrijstelling een toestemming van het waterschap op grond van andere wettelijke regels nodig kan zijn.

Algehele resumé en conclusies Omgevingsverordening NH 2020

Plandeel 'brug'

Het planonderdeel 'brug' is niet in strijd met de regels van de provinciale omgevingsverordening NH 2020. Op grond van deze provinciale verordening geldt het volgende:

- Vaarwegbeheer: gemeente Amsterdam
- Nautisch beheer: gemeente Amsterdam.
- Waterkering: geen belemmeringen regionale waterkering categorie 1, 2, 3, 4 of 5.

Plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Het planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' is niet in strijd met de regels van de provinciale omgevingsverordening NH 2020. Op grond van deze provinciale verordening geldt het volgende:

- Vaarwegbeheer: gemeente Amsterdam.
- Nautisch beheer: gemeente Amsterdam.
- Waterkering:
    1. Het plangebiedsdeel 'woonbootlocatie Zeeburgerdijk 585' dient op grond van de provinciale omgevingsverordening NH2020 onder meer een (dubbel)bestemming te krijgen waarmee geregeld wordt dat de locatie onderdeel is van een beschermingszone van een waterkering.
    2. Afstemming op grond van de provinciale omgevingsverordening NH2020: Het bestemmingsplan heeft tot doel om een bestaande, bij recht toegestane ligplaats voor een woonschip te wijzigen in een bestemmingsplanligplaats waar een woonark is toegestaan. Dit wordt in beginsel aangemerkt als een ruimtelijke ontwikkeling in de zin van de provinciale omgevingsverordening. Voor het plandeel "woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585" dient dan op grond van artikel 6.77, derde lid overeenstemming te worden bereikt tussen gemeente, waterbeheerder en provincie over dit specifieke plandeel. Omdat deze omgevingsverordeningregel gesteld is voor het aspect "regionale waterkering" wordt verondersteld dat de provincie hier in deze bepaling de waterbeheerder bedoeld voor zover dat het onderdeel "beheer regionale waterkering" betreft. Dit betekent dat het bestemmingsplangebiedsdeel 'Zeeburgerdijk 585' voor wat betreft het belang van de regionale waterkering moet worden afgestemd met de beheerder van de waterkering Waterschap AGV en de Provincie als in artikel 6.77 lid 3 omgevingsverordeningregel NH2020 genoemde partij. Die afstemming heeft plaatsgevonden via het zogeheten artikel 3.1.1 Bro overleg. Daartoe is het voorontwerp bestemmingsplan naar onder meer provincie en Waterschap AGV (Waternet) verzonden. De provincie heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben. De opmerkingen van het Waterschap AGV zijn namens hen gegeven door Waternet. Daarvoor wordt verwezen naar paragraaf 8.2.

3.4 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Raden en Staten van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren

van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk. Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Ook wordt voor het eerst het regionale woonwensenonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) in de gehele MRA gehouden. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

Conclusie: Voorliggend plan raakt niet direct aan bepaalde specifieke MRA opgaven.

3.5 Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

3.5.1 Inleiding - zorg voor watersysteem - waterstaatkundig beheer

Uit paragraaf 3.3 is op te maken dat enkele onderdelen van waterbeheer van de wateren van voorliggend plangebied zijn belegd bij de gemeente Amsterdam, namelijk het nautisch beheer en het vaarwegbeheer. Daarnaast zijn er ook bepaalde waterbeheertaken belegd bij waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Wat dat betreft geldt dat in artikel 3.2 eerste lid Waterwet is bepaald dat bij provinciale verordening voor de regionale wateren overheidslichamen worden aangewezen die geheel of gedeeltelijk zijn belast met het beheer, met inachtneming van artikel 2, tweede lid, van de Waterschapswet. Daarin is bepaald dat de uitoefening van taken voor de zorg voor het watersysteem en het zuiveren van afvalwater zijn of worden opgedragen aan waterschappen. Ook is bepaald dat de zorg voor een of meer andere waterstaatsaangelegenheden kan worden opgedragen aan waterschappen, tenzij dit niet verenigbaar is met het belang van een goede organisatie van de waterstaatkundige verzorging.

In artikel 1 van de Waterschapswet is bepaald dat Waterschappen openbare lichamen zijn welke de *waterstaatkundige verzorging* van een bepaald gebied ten doel hebben. De taken die tot dat doel aan waterschappen zijn of worden opgedragen betreffen de z*org voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van afvalwater* op de voet van artikel 3.4 van de Waterwet. Daarnaast kan de z*org voor een of meer andere waterstaatsaangelegenheden* zijn of worden opgedragen.

In artikel 78 van de Waterschapswet is bepaald dat het waterschap verordeningen maakt voor de behartiging van de taken die het waterschap zijn opgedragen en dat een legger wordt vastgesteld voor het aanwijzen van onderhoudsplichtigen of onderhoudsverplichtingen. De 'Keur' is de traditionele naam die waterschappen meestal geven aan de verordening met betrekking tot de aan hen opgedragen zorg voor het watersysteem. De zorg voor het watersysteem omvat het:

- beheer van de oppervlaktewateren,
- beheer van waterkeringen en bergingsgebieden,
- beheer van grondwater en
- beheer van ondersteunende waterstaatkundige kunstwerken.

3.5.2 Gebied waterschap AGV

Regels over het waterschap Amstel, Gooi en Vecht zijn o*p het moment van opstellen van voorliggende toelichting (eerste helft 2023)* onder meer vastgelegd in het Reglement voor het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2017. In artikel 3 van het reglement is bepaald dat het gebied van het waterschap is aangegeven op de bij dit reglement behorende kaart. In artikel 3, tweede lid is aangegeven dat de grenzen van het in het eerste lid bedoelde gebied nader kunnen worden aangegeven op door gedeputeerde staten vast te stellen detailkaarten.



Afbeelding: Gebied van het waterschap AGV, uitsnede Kaart als bedoeld in artikel 3, eerste lid, van het Reglement voor het Waterschap Amstel- Gooi- en Vecht 2017



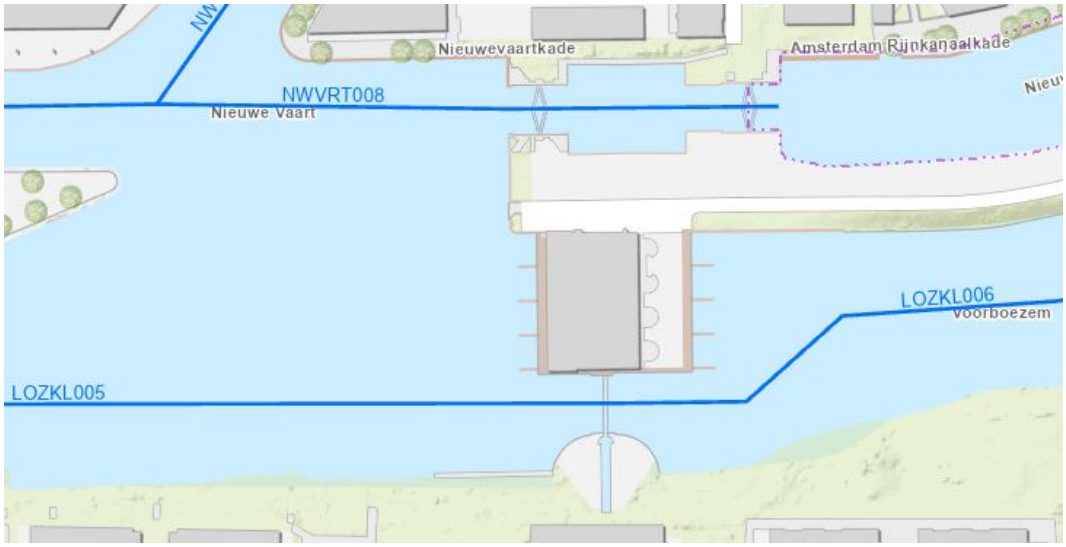
Afbeelding: Uitsnede digitale kaart Legger waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Analyse situatie plangebied

Uit de kaart behorende bij artikel 3 van het Reglement voor het Waterschap Amstel- Gooi- en Vecht 2017, wordt opgemaakt dat de zijarm van het Amsterdam-Rijnkanaal vanaf de sluis in de Nieuwe Vaart geen onderdeel is van gebied van het waterschap AGV. In Toelichting op artikel 3 van het Reglement voor het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2017 is aangegeven dat er gebiedsspecifieke situaties kunnen zijn waarbij het noodzakelijk is de grens van het waterschapsgebied nauwkeuriger vast te stellen (bijvoorbeeld daar waar de grens door bebouwd gebied loopt). In het reglement is de mogelijkheid opgenomen voor de precieze aanduiding van de grenzen van het waterschapsgebied detailkaarten vast te stellen. Het vaststellen van de detailkaarten is opgedragen aan gedeputeerde staten. Op de kaart die bij het Reglement voor het Waterschap AGV behoort, staat het beheergebied van het waterschap. Voor

de vaarwegen die in beheer zijn bij het waterschap wordt verwezen naar de betreffende provinciale verordeningen, waarin sinds 2015 het vaarwegbeheer is geregeld. Wat dat betreft is het volgende op te maken uit de kaart van de provinciale omgevingsverordinging NH 2020 (zie paragraaf 3.3.2), in combinatie met de legger behorende bij de keur van het waterschap:

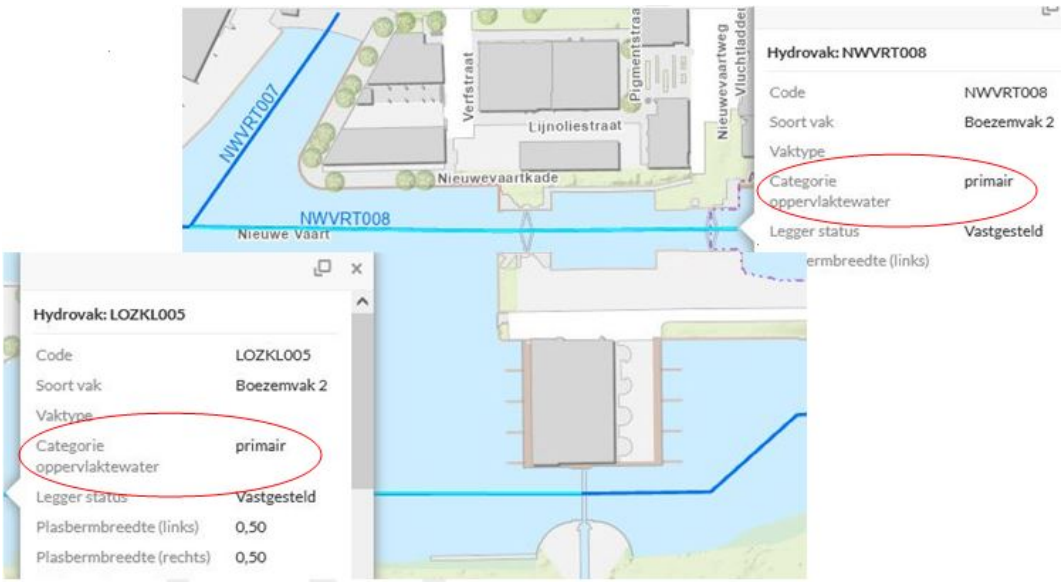
- *Plangebiedsdeel 'brug'*: Uit de kaart vaarwegbeheer van de provinciale omgevingsverordening NH 2020 en de digitale kaart van de legger waterschap AGV is op te maken dat de bruglocatie geen onderdeel is van gebied van het waterschap. Echter als ook de laag "hydrovak" op de digitale kaart van de legger van het waterschap AGV wordt aangezet, dan is te zien dat het hydrovak NWVRT008 doorloopt tot voorbij de grens van het gebied van het waterschap AGV. En daarmee tot in het plangebiedsdeel 'brug'. Over dat hydrovak is het volgende aangegeven:
  1. Code: NWVRT008
  2. Soort vak: Boezemvak 2
  3. Categorie oppervlaktewater: primair
  4. Nat onderhoudsplichtig: Gemeente / Stadsdeel
  5. Maai onderhoudsplichtig: Waterschap
  6. Drijfvuil onderhoudsplichtig: Gemeente / Stadsdeel
- *Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'*: Uit zowel de kaart vaarwegbeheer van de provinciale omgevingsverordening NH 2020, als de digitale kaart van de legger waterschap AGV is op te maken dat de woonbootligplaatslocatie Zeeburgerdijk 585 onderdeel is van "gebied van het waterschap AGV". Het betreft hydrovak LOZKL005 waarover het volgende is aangegeven:
  1. Code: LOZKL005
  2. Soort vak: Boezemvak 2
  3. Categorie oppervlaktewater: primair
  4. Nat onderhoudsplichtig: Gemeente / Stadsdeel
  5. Maai onderhoudsplichtig: Waterschap
  6. Drijfvuil onderhoudsplichtig: Gemeente / Stadsdeel



Afbeelding: uitsnede digitale kaart / legger Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (geraadpleegd maart 2023), met daarop ook aangegeven de "hydrovakken" waarbij Hydrovak NWVRT008 voorbij de op de kaart aangeven grens van het gebied van AGV (paars gestippelde lijn) doorloopt. (Bron: https://waternet.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=07b1c0250a1043bab51a4584b129a4e1)

3.5.3 Aan- en afvoer van water en waterberging - primaire wateren

De kaartlaag met hydrovakken van de legger behorende bij de Keur AGV 2019 (zoals *geldend op het moment van opstellen van voorliggende toelichting (eerste helft 2023*) leert dat het water van het plangebiedsdeel 'brug' en van het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' door het waterschap zijn aangeduid als "primaire wateren".



Afbeelding: uitsnede digitale kaart / legger Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (geraadpleegd maart 2023), met daarop de informatie bij hydrovak NWVRT008 en LOZKL005 (Bron: https://waternet.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=07b1c0250a1043bab51a4584b129a4e1)

"*Primaire wateren in de zin van de Keur AGV 2019*" zijn in de Keur AGV 2019 gedefinieerd als wateren waaraan het waterschap een belangrijke functie toekent in de aan- en afvoer van water en waterberging. In artikel 2.30 van de Keur AGV 2019 (zoals *geldend op het moment van opstellen van voorliggende toelichting (eerste helft 2023*) is aangegeven dat het zogeheten beperkingengebied het oppervlaktewaterlichaam omvat, met inbegrip van kunstwerken en de aan het oppervlaktewaterlichaam grenzende beschermingszones. De beschermingszone ter weerszijden van oppervlaktewaterlichamen bedraagt, gerekend vanuit de waterlijn voor watergangen met een flauw oevertalud en gerekend vanuit de insteek van de oever voor watergangen met een steile oevertalud 5 meter langs primaire wateren. En in artikel 2.31 is onder meer bepaald dat het verboden is om zonder vergunning van het bestuur bouwwerken of andere werken op te richten, te hebben, te wijzigen of te verwijderen.

Conclusie waterbeheer AGV - primaire wateren

Bij het nagaan of bepaalde activiteiten in en nabij de wateren van het voorliggend plangebied zijn toegestaan, dienen initiatiefnemers niet alleen de regelgeving van de gemeente na te gaan, maar ook die het waterschap AGV na te gaan. Op moment van opstellen van voorliggende toelichting (eerste helft 2023) van het bestemmingsplan is volgens de kaart van het Reglement voor het Waterschap 2017, digitale kaart van de legger AGV, de regels van de Keur AGV 2019 en de kaart vaarwegbeheer provinciale omgevingsverordening NH2020 het volgende van toepassing:

- *plangebiedsdeel 'brug'*: uit de hiervoor genoemde kaarten is niet direct op te maken dat het

waterschap AGV diegene is die de taken uitvoert van waterbeheerder voor wat betreft de waterstaatkundig beheer van het water ter plaatse van het projectgebied van de brug. Wel is aan de locatie ter plaatse van de beoogde brug een aanduiding toegekend, namelijk die van "hydrovak". Uit de daaraan gekoppelde informatie wordt opgemaakt dat het water onder de beoogde brug op de leggerkaart van AGV is aangemerkt als "primair" water. Dit impliceert dat de regels van de keur hier (mogelijk) toch van toepassing zijn en dat in dat geval een vergunning nodig is voor het "oprichten en hebben van een bouwwerk" in, boven of onder primaire wateren en de beschermingszone van primaire wateren (artikel 2.31 Keur AGV 2019).

- *plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'*: het waterschap AGV is diegene die de taken uitvoert van waterbeheerder voor wat betreft de waterstaatkundig beheer van het water ter plaatse van het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'. Op grond van artikel 2.31 Keur AGV 2019 is in, boven of onder primaire en secundaire wateren en de beschermingszone van primaire wateren een vergunning nodig voor:
  1. het "oprichten en hebben van een bouwwerk" (art 2.31 onder b sub 1 Keur AGV 2019).
  2. het innemen van een ligplaats, het meren of ankeren, met een (woon)schip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting (art 2.31 onder b sub 2 Keur AGV 2019).
  3. het graven of baggeren buiten het oorspronkelijke of het in de legger, een watervergunning of een overeenkomst, vastgestelde profiel (art. 2.31 onder c sub 1 Keur AGV 2019)
  4. het aanleggen, geheel of gedeeltelijk vernieuwen of verwijderen van kabels, buizen, draden of leidingen (art. 2.31 onder c sub 2 Keur AGV 2019).

Een aanvraag voor een hiervoor bedoelde watervergunning betreft een separate procedure die los staat van voorliggend bestemmingsplan en dient te worden aangevraagd bij het waterschap AGV. Voor die separate procedure zal mede van belang zijn dat het waterschap AGV beleidsregels heeft vastgesteld voor de Keur. Op moment van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan (eerste helft 2023) zijn dat de Beleidsregels Keur AGV 2019, bekendgemaakt in Waterschapsblad 2019, nr. 11547 van 1 november 2019. Voor voorliggend planonderdeel "vervangen woonschip door woonark" is de volgende beleidsregel van het waterschap mede van belang: "*beleidsregel 10.4: vervangen (woon)schip en bijbehorende steigers en afmeerpalen in hoogwaterbemalingsgebied te Amsterdam*". Deze beleidsregel richt zich op het functioneren van het watersysteem waarbij het waterschap in haar beleidsregel (zoals die geldt op moment van voorliggend bestemmingsplan (eerste helft 2023) het volgende stelt:

De watervergunning of het maatwerkvoorschrift voor het vervangen van een (woon)schip en bijbehorende steiger en afmeerpalen in het hoogwaterbemalingsgebied te Amsterdam wordt alleen verleend als het verenigbaar is met de oogmerken als bedoeld in artikel 2.26 van de keur en de specifieke zorgplichten als bedoeld in artikel 2.27 van de keur AGV 2019 (zie paragraaf 3.5.5), *waarbij rekening wordt gehouden met de volgende standaarden en maatstaven:*

a. de stromingsweerstand binnen het gebied mag niet toenemen ten opzichte van de bestaande situatie;
b. de stromingsweerstand van het nieuwe (woon)schip is gelijk of minder dan de stromingsweerstand van het bestaande (woon)schip;
c. Het nieuwe (woon)schip ligt niet geheel of gedeeltelijk in de middenstrook; en
d. Er is minimaal 0,3 meter afstand tussen de onderkant van het nieuwe (woon)schip en de waterbodem; en
e. De steigers en/of afmeerpalen (indien aanwezig) mogen gewijzigd worden indien dit geen grotere stromingsweerstand tot gevolg heeft; en
f. De positie van het te vervangen (woon)schip ten opzichte van de naastgelegen woonschepen is medebepalend voor de beoordeling of de stromingsweerstand niet groter is bij het vervangende woonschip.
g. Binnen het gebied kan de ligging van het (woon)schip worden gewijzigd, voor zover de afstand tot het gemaal niet kleiner wordt.

3.5.4 Waterkeringen

De Keur AGV 2019 (regels zoals die gelden op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan) kent een flink aantal bepalingen die bedoeld zijn om het goed functioneren van de waterkeringen te beschermen. Naast waterkeringen met een duidelijk waterkerend dijklichaam kunnen waterkeringen ook geheel of gedeeltelijk onzichtbaar, ofwel 'verholen', zijn, omdat ze onderdeel zijn van een groter grondlichaam of van hoger gelegen gronden. Daarnaast kunnen ook damwanden, sluizen, stuwen en andere "werken" de functie van waterkering hebben. De regels voor dijklichamen, (half)-verholen keringen, beschermende gronden en waterkering vervangende kunstwerken kunnen verschillen, zoals ook blijkt uit artikelen 2.17 tot en met 2.20 van de Keur AGV 2019. Daarom legt AGV de ligging van de verschillende categorieën vast op kaart.

Bij Aanwijzingsbesluit Keur AGV 2017, geldend vanaf 1-11-2017, zijn de verholen of half-verholen waterkeringen en beschermende gronden aangewezen die als zodanig indicatief zijn aangegeven op de kaart bij de Keur AGV 2017. Sinds 1-11-2019 geldt de Keur AGV 2019. In de Keur AGV 2019 is in artikel 2.16 bepaald dat het bestuur bij besluit de ligging aanwijst op kaart, van verholen waterkeringen, half-verholen waterkeringen, beschermende gronden en waterkering vervangende werken.

Keur AGV 2019 - regels waterkering

In de keur AGV 2019 zijn onder meer de volgende definities opgenomen:

- *beperkingengebied:* bij of krachtens de keur aangewezen gebied waar vanwege de aanwezigheid van een waterstaatswerk regels gelden over activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor dat waterstaatswerk;
- *beschermende gronden:* langs wateren gelegen gronden die achterliggend land beschermen tegen afkalving door golfslag of die lager dan het boezempeil gelegen delen van het land beschermen tegen indringing van boezemwater;
- *waterkering*: grondlichaam of deel van een grondlichaam dat beveiliging biedt tegen overstroming, met inbegrip van de daarin aanwezige ondersteunende kunstwerken;
- *verholen waterkering:* waterkering die niet duidelijk herkenbaar is als dijklichaam maar onderdeel is van een hoger gelegen gebied of zone;
- *primaire waterkering:* primaire waterkering als bedoeld in artikel 1.1 in de Waterwet;
- *secundaire waterkering:* waterkering van regionaal belang;
- *tertiaire waterkering:* waterkering van lokaal belang die niet gerekend worden tot de primaire of secundaire waterkeringen;

Artikelen van de Keur AGV 2019 die mogelijk van belang zijn voor de ontwikkelingen die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, zijn de navolgende:

Artikel 2.15 (beperkingengebieden) Keur AGV 2019

1. Het beperkingengebied met betrekking tot waterkeringen wordt onderscheiden in: kernzone, beschermingszone en buitenbeschermingszone van de waterkering.
2. Voor zover de ligging en afmetingen van kernzones, beschermingszones en buitenbeschermingszones van waterkeringen niet zijn vastgelegd in de legger, zijn het derde tot en met zesde lid van toepassing.
3. De kernzone van waterkerende dijklichamen wordt begrensd door de binnen- en buitenteen.
4. De kernzone heeft een breedte van: a. 5 meter bij verholen en half-verholen primaire waterkeringen; of b. 3 meter bij verholen en half-verholen secundaire en tertiaire waterkeringen.
5. Beschermende gronden hebben een breedte, landinwaarts, gerekend vanuit de waterlijn, van: a. 3 meter als deze bescherming bieden tegen indringing van boezemwater; of b. 10 meter als deze bescherming bieden tegen afkalving door golfslag.

6. De beschermings- en buitenbeschermingszone van waterkeringen hebben een breedte overeenkomstig tabel 2.15 of worden berekend op basis van de kerende hoogte (H) en de wijze zoals aangegeven in die tabel. Onder kerende hoogte (H) wordt verstaan: a. voor een directe waterkering: het verschil in waterpeil aan beide zijden van de waterkering; en b. voor een indirecte kering een door het bestuur bepaalde kerende hoogte.

Artikel 2.17 (beperkingengebiedactiviteiten waterkerende dijklichamen) Keur AGV 2019

Het is verboden om zonder vergunning van het bestuur, a. in de kernzone en beschermingszone van een waterkerend dijklichaam: 1°. te graven, grond te verwijderen of de bodem op te hogen; 2°. kabels, buizen, draden of leidingen aan te leggen, te hebben, geheel of gedeeltelijk te vernieuwen of te verwijderen; [...]; 6°. bouwwerken of andere werken aan te brengen te hebben, te wijzigen of te verwijderen; 7°. ligplaats te nemen, te meren of te ankeren, met een schip, woonschip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting; [...] en b. in de buitenbeschermingszone van een waterkerend dijklichaam: 1°. te graven of grond te verwijderen; […].

Artikel 2.18 (beperkingengebiedactiviteiten half-verholen waterkeringen) Keur AGV 2019

Het is verboden om zonder vergunning van het bestuur,

a. in de kernzone van een half-verholen waterkering: 1°. te graven, grond te verwijderen of de bodem op te hogen; […]; b. in de **beschermingszone van een half-verholen waterkering**: 1°. te graven of grond te verwijderen; [...]; 3°. buizen of drukleidingen te leggen, te hebben, geheel of gedeeltelijk te vernieuwen of te verwijderen; 4°. bouwwerken of andere werken aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen; en 5°. ligplaats te nemen, te meren of te ankeren, met een schip, woonschip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting.

Artikel 2.19 (beperkingengebiedactiviteiten verholen waterkeringen) Keur AGV 2019

Het is verboden om zonder vergunning van het bestuur, a. in de kernzone van een verholen waterkering: 1°. te graven of grond te verwijderen; […]; b. in de beschermingszone van een verholen waterkering: 1°. te graven of grond te verwijderen; […].

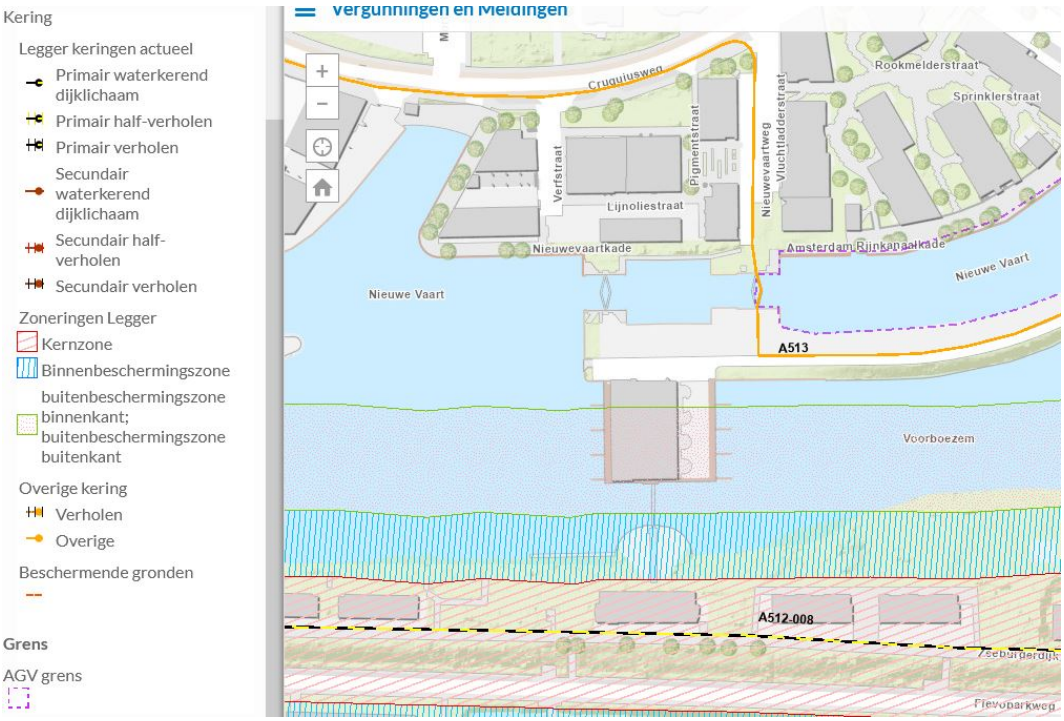
Artikel 2.20 (beperkingengebiedactiviteiten beschermende gronden) Keur AGV 2019

Het is verboden zonder vergunning van het bestuur in **beschermende gronden**: a. te graven of grond te verwijderen; b. kabels, buizen, draden of leidingen aan te leggen, te hebben, geheel of gedeeltelijk te vernieuwen of te verwijderen; c. bouwwerken of andere werken aan te brengen, te hebben, te wijzigen of te verwijderen; en d. bodemonderzoek te verrichten, met uitzondering van seismisch onderzoek.

Analyse situatie plangebied aspect waterkeringen

Uit de kaarten van de legger bij de Keur AGV 2019 is op te maken dat in en nabij de te onderscheiden plangebiedsdelen de volgende regionale waterkeringen aanwezig zijn:

- Plangebiedsdeel 'brug': "Overige kering" A513. Er is op de digitale legger (geraadpleegd maart 2023) bij deze kering geen kernzone, binnenbeschermingszone en buitenbeschermingszone aangegeven op de legger voor "Overige kering A513".
- Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585': kering A512-VIII (of A512-008). Op de legger (geraadpleegd maart 2023) is de kering A512-VIII (of A512-008) aangeduid als 'primair half-verholen' en is aangegeven waar de kernzone, binnenbeschermingszone en buitenbeschermingszone ligt.



Afbeelding: uitsnede kaart "Vergunningen en meldingen" met legenda, beschikbaar gesteld op de website van Waterschap AGV waarop de digitale kaart / legger van behorende bij de Keur AGV 2019 is te raadplegen (geraadpleegd maart 2023) (Bron: https://waternet.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=07b1c0250a1043bab51a4584b129a4e1)

Volgens de kaart van het Reglement voor het Waterschap 2017, digitale kaart / legger AGV, de regels van de Keur AGV 2019 is het volgende van toepassing:

- *Plangebiedsdeel 'brug'*: De waterkering ter plaatse van het plangebiedsdeel 'brug' is aangemerkt als "overige kering" en daarbinnen niet als 'verholen'. Dit impliceert dat het geen primaire, secundaire of tertiaire waterkering is en dat het geen verholen kering is. In artikel 2.15 van de keur is aangegeven wat het beperkingengebied is van primaire, secundaire of tertiaire waterkering en ook van verholen waterkeringen, maar niet wat het beperkingengebied is van een "overige kering" die geen "verholen kering" is. Als er geen beperkingengebieden zijn, dan kan daaruit de conclusie worden getrokken dat de verboden van artikel 2.17, 2.18 en 2.19 niet aan de orde zijn. Resteert mogelijk artikel 2.15 lid 5 in combinatie met artikel 2.20 Keur AGV 2019:
  1. "Beschermde gronden" (*langs wateren gelegen gronden die achterliggend land beschermen tegen afkalving door golfslag of die lager dan het boezempeil gelegen delen van het land beschermen tegen indringing van boezemwater*) hebben volgens artikel 2.15 lid 5 een breedte, landinwaarts, gerekend vanuit de waterlijn, van 3 meter als deze bescherming bieden tegen indringing van boezemwater; of 10 meter als deze bescherming bieden tegen afkalving door golfslag.
  2. Vergunning ex artikel 2.20 Keur AGV 2019: Het is onder meer verboden om zonder vergunning in "beschermde gronden" te graven of grond te verwijderen, kabels, buizen, draden of leidingen aan te leggen of bouwwerken of andere werken aan te brengen. De gronden van en nabij de brug en de hellingbanen liggen niet lager dan het boezempeil. In zoverre is geen sprake van "beschermde gronden". Dat lijkt ook uit de digitale kaart "vergunningen en meldingen" die het Waterschap beschikbaar heeft gesteld op de website waar ook de digitale legger van de keur is

te raadplegen. Op die kaart is het gebied rondom de Nieuwe Vaart niet aangeduid als "beschermd gebied". Echter, om daar zekerheid over te krijgen, dient navraag te worden gedaan bij het waterschap. (*N.B. indien gebied van en nabij brug en hellingbanen volgens het waterschap wordt aangemerkt als "beschermde grond" in de zin van artikel 2.20 van de Keur, dan dient voor het realiseren van de brug en aanleg van de hellingbanen een vergunning worden aangevraagd ex artikel 2.20 Keur AGV 2019. Een aanvraag betreft een separaat proces van toestemmingverlening voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Een dergelijk proces staat derhalve los van de bestemmingsplanprocedure)*

- *Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'*: Het plangebiedsdeel van de woonbootligplaats ligt in de binnenbeschermingszone van primair halfverholen waterkering A512-VIII (of A512-008). Dit betekent dat voor het vervangen van een woonschip door een woonark mogelijk een aanvraag van een vergunning aan de orde zal zijn op grond van de Keur AGV 2019. Het betreft de vergunning ex artikel 2.18 van de Keur AGV 2018 voor het in de beschermingszone van een half-verholen waterkering: aanbrengen van bouwwerken of andere werken (onderdeel 4 van artikel 2.18) en het innemen van een ligplaats, het meren of ankeren, met een schip, woonschip, drijvend voorwerp of drijvende inrichting. Een dergelijke aanvraag betreft een separaat proces van toestemmingverlening door het Waterschap AGV. Een dergelijk proces staat derhalve los van de bestemmingsplanprocedure.

3.5.5 Waterkwaliteit

De KRW verplicht de lidstaten om iedere zes jaar, voor elk stroomgebied een Stroomgebiedbeheerplan (SGBP) op te stellen. Nederland kent vier stroomgebieden, namelijk de Rijn, Maas, Schelde en Eems. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht ligt in het deelstroomgebied van Rijn-West. Binnen het beheergebied van AGV wordt onderscheid gemaakt in 41 KRW-waterlichamen. Voorliggend plangebied betreft waterlichaam "Vaarten Amsterdam". Daarover is in het document "*Actualisatie KRW-waterlichamen AGV maatregelenprogramma 2022-2027*" van 20 augustus 2020 het volgende aangegeven: "*In het waterlichaam Vaarten Amsterdam is een grote stap gezet met het verplaatsen van de rioolwaterzuiveringen in 2006. Recent zijn ook de woonboten aangesloten op het riool. Door niet meer door te spoelen, sinds 2011, introduceren we geen algenrijk IJmeerwater meer en verbeterde de zuurstofhuishouding verder. Verdere verbetering van nutriëntenbelasting is hier te verwachten van een verder opknappende Amstel. De belangrijkste sleutelfactor staat dan op groen. De volgende stap is dan natuurontwikkeling in luwere, minder gebruikte hoekjes van het watersysteem en, waar mogelijk, langs de kades. Ook zonering van de vaardruk is belangrijk. We zien nu al dat, waar minder gevaren wordt, de ecologische waterkwaliteit verbetert*."

Het waterschap stelt eens in de 6 jaar een Waterbeheerplan vast, om de rijks- en provinciale doelen op hoofdlijnen, te vertalen in maatregelen voor AGV. Het Waterbeheerplan beschrijft ook de maatregelen die het waterschap gaat nemen om het watersysteem 'op orde' te houden en te laten voldoen aan de eisen, zoals het watersysteem inspecteren, monitoren, toetsen, onderhouden, verbeteren en aanpassen aan de veranderingen van de omgeving en het beleid (*bron: deel I van de Beleidsregels voor de Keur AGV 2019*). Wat dat betreft geeft het waterschap AGV op haar website aan dat werken aan schoon en gezond water een van de belangrijkste taken is van het waterschap (*bron: https://www.agv.nl/specials/waterkwaliteit/*). Doel is het nakomen van de Europese afspraken over schoon water (zie ook paragraaf 3.2.2). Op haar website geeft AGV aan dat zij werkt aan een betere waterkwaliteit door *er voor te zorgen dat het juiste, schone water op de juiste plek komt, het vuile water van huishoudens gezuiverd wordt en dat sloten en rivieren schoon worden gehouden door te baggeren en te maaien*. In de afgelopen 20 jaar heeft het waterschap AGV de waterkwaliteit in een aantal van plassen en meren verbeterd. Ondanks de verbeteringen zijn de wateren in Nederland nog niet schoon genoeg. Om dit te bereiken moet iedereen in Nederland hieraan meewerken. Dus niet alleen de waterschappen maar ook de andere overheden, bedrijven, organisaties en burgers. Aangegeven is dat in het najaar 2023 door het waterschapsbestuur besloten wordt over maatregelen die het waterschap moet

nemen binnen het gebied van het waterschap.

Over het aspect 'Grondwaterlichamen' is in deel I van de Beleidsregels voor de Keur van AGV 2019 aangegeven dat de oogmerken voor grondwaterlichamen (art. 2.7 van de Keur AGV 2019) zijn dat er voldoende grondwater beschikbaar blijft van goede kwaliteit voor een duurzaam gebruik van water. Daarnaast is het belangrijk dat de grondwaterstand geschikt is voor de belangen die spelen, zoals: natuur, landbouw, bebouwing, infrastructuur, waterkeringen, drinkwatervoorziening, archeologische, aardkundige en cultuurhistorische waarden, bodemenergiesystemen, grondwatersaneringen en voorkomen en beperken van bodemdaling. De zorgplicht (art. 2.8 Keur AGV 2019) schrijft voor dat iemand die een activiteit uitvoert die invloed heeft op een grondwaterlichaam, maatregelen moet nemen om te zorgen dat:

- Er geen uitputting optreedt van de grondwatervoorraad.
- Ongewenste kwel wordt voorkomen.
- De grondwaterstand blijft passen bij de belangen die een rol spelen.
- Grondwaterstromen niet veranderen en geen verspreiding kan plaatsvinden van aanwezige verontreinigingen, koudebellen of warmtebellen.
- Er geen doorboring van slecht doorlatende bodemlagen plaatsvindt.
- De aanwezige grondwaterkwaliteit in stand blijft.
- Er geen opbarsting van de waterbodem plaats vindt.
- Er geen verzilting van zoet grondwater optreedt.

Regelgeving waterschap AGV

Met keurartikelen en beleidsregels over werken in of nabij oppervlaktewaterlichamen draagt AGV onder meer bij aan een goede ecologische kwaliteit en een goede waterkwaliteit van het watersysteem. Risico's van (kunst- of bouw)werken in oppervlaktewaterlichamen zijn onder andere dat ze schade kunnen veroorzaken aan de ecologische kwaliteit van het watersysteem. Mede vanwege dat risico stelt AGV voorwaarden aan de vergunningen voor het aanleggen, wijzigen of verwijderen van werken in en nabij oppervlaktewaterlichamen.

Keur AGV 2019 - regels waterkwaliteit

Artikel 2.27 (specifieke zorgplicht)

1. Een ieder die een activiteit verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de goede staat en werking van het oppervlaktewaterlichaam, is verplicht:

a. alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
b. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken;
c. als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van hem kan worden gevraagd.

2. Die verplichting houdt in ieder geval in, dat alle passende maatregelen worden genomen om:
[...]
g. aantasting van maatregelen en voorzieningen die zijn getroffen ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit te voorkomen;
h. nadelige gevolgen voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk te voorkomen;
[...].

In de artikelsgewijze toelichting van de Keur AGV 2019 is over "verslechtering van de ecologische

toestand" onder meer aangegeven dat een activiteit negatieve invloed op de ecologische kwaliteit heeft als het leidt tot een verslechtering van de waterkwaliteit, tot een obstakel voor vissen of andere dieren of tot beschadiging van flora en fauna. Ook kan de ecologische waarde achteruitgaan bij een verdieping of door de extra toevoer van bagger. Ook het weggraven van planten kan de ecologische kwaliteit aantasten. En aantasting van de oever is een risico, omdat juist in de oever - op de grens van land en water - de ecologische waarde van het watersysteem het hoogst is. Ook de vorm van de oever is bepalend voor de ecologische waarde. De ecologische kwaliteit van het water en de oever kan ook verminderen door een teveel aan schaduw door de aanleg van werken boven het water.

Gevolgtrekking: Uit de Keur 2019 en de daarmee verband houdende beleidsregels van AGV is op te maken dat voor het naleven van de zorgplicht een analyse door de initiatiefnemer moet worden gemaakt om vast te stellen wat de aquatisch ecologische impact is van een activiteit en welke maatregelen getroffen kunnen worden om dit te mitigeren of compenseren.

3.5.6 Algehele resumé en conclusies m.b.t. beleid en regels Waterschap AGV

Plangebiedsdeel 'brug'

Voor het initiatief plangebiedsdeel 'brug' is voor de uitvoeringsfase, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, mogelijk (want te bepalen door bevoegd gezag zijnde Waterschap AGV) een procedure aan de orde voor het verkrijgen van:

- vergunning ex artikel 2.31 Keur AGV 2019. Dit met het oog op de bescherming van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur.
- vergunning ex artikel 2.20 Keur AGV 2019. Dit met het oog op de bescherming van zogeheten "beschermde gronden" in de zin van de keur.

Voorts geldt er op moment van opstellen van voorliggende toelichting (Q2 2023) op grond van artikel 2.27 Keur AGV een zorgplicht om nadelige gevolgen voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk te voorkomen.

Een aanvraag voor hiervoor bedoelde vergunningen betreft een separate procedure en dient te worden aangevraagd bij het Waterschap AGV. Een dergelijk proces staat los van de bestemmingsplanprocedure. *Aandachtspunt*: Omdat regels aan verandering onderhevig kunnen zijn, zal op het moment van aanvraag watervergunning gekeken moeten worden naar de regels die dan gelden.

Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585"

Voor het initiatief plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' is voor de uitvoeringsfase, nadat het bestemmingsplan is vastgesteld, mogelijk (want te bepalen door bevoegd gezag zijnde Waterschap AGV) een procedure aan de orde voor het verkrijgen van:

- vergunning ex artikel 2.31 Keur AGV 2019. Dit met het oog op de bescherming van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur.
- vergunning ex artikel 2.18 van de Keur AGV 2019. Dit met het oog op de bescherming van een zogeheten "half-verholen waterkering" in de zin van de keur.

Voorts geldt, op moment van opstellen van voorliggende toelichting (eerste helft 2023), op grond van artikel 2.27 Keur AGV een zorgplicht om nadelige gevolgen voor de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam zoveel mogelijk te voorkomen.

<u>Aandachtspunt voor initiatiefnemers voor activiteiten in en om plangebied</u>

Een inventarisatie van de regelgeving van het waterschap AGV zoals die geldt op moment van opstellen

van voorliggend bestemmingsplan (eerste helft 2023), is weergegeven in voorliggende toelichting. Zoals hiervoor al eerder is aangegeven, zal een initiatiefnemer voor activiteiten in en nabij de wateren van voorliggend bestemmingsplan, op het moment van concretisering van een initiatief niet alleen moeten nagaan of het initiatief mogelijk is op grond van de regelgeving van het rijk (bouwregelgeving) en de gemeente (waaronder het bestemmingsplan en de gemeentelijke Verordening op het binnenwater 2010), maar ook de regelgeving van het waterschap AGV. Het waterschap heeft eigen bevoegdheden en op grond van de regelgeving van het waterschap is toestemming voor het uitvoeren van bepaalde activiteiten gebonden aan een watervergunning. Zo heeft het waterschap AGV onder andere strenge regelgeving voor vervanging van woonschepen en het plaatsen van meerpalen in het Hoogwaterbemalingsgebied waar het plangebied zich in bevindt. Het is bij concretisering van bijvoorbeeld (bouw)plannen, raadzaam om tijdig de regelgeving van het waterschap te raadplegen om opgelegde beperkingen mee te kunnen nemen een het ontwerp. Een aanvraag voor een watervergunning betreft een separate procedure en dient te worden aangevraagd bij het Waterschap AGV. Een dergelijk proces staat los van de bestemmingsplanprocedure.

3.6 Gemeentelijk beleid

3.6.1 Watervisie Amsterdam 2040 (vastgesteld 2016)

De Watervisie Amsterdam 2040 was een structuurvisie uitwerking wat inhield dat de Watervisie als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 werd beschouwd. Nadien is de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld (zie hierna paragraaf 3.6.3). Daarin is onder meer aangegeven dat veel punten van de Watervisie Amsterdam 2040 nog actueel zijn. Daarom wordt in deze paragraaf geïnventariseerd wat er in de Watervisie Amsterdam 2040 stond:

- Ambitie vergroten beleefbaarheid water: inzet is dat water in alle delen van de stad zo veel mogelijk openbaar toegankelijk en beleefbaar gemaakt wordt en blijft.
- Amsterdam woonbotenstad: Woonboten en woningen op het water horen bij de identiteit, de geschiedenis en de charme van Amsterdam en dragen bij aan de veelzijdigheid van woonvormen in de stad. Met 'woonboten' wordt veelal een divers spectrum aan (historische) woonschepen, woonarken en 'scharken' (mixvormen van boten en arken) bedoeld. Momenteel zijn er in totaal ongeveer 2500 woonboten en -arken in de stad, waarvan 2000 binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ en zo'n 800 hiervan in de binnenstad. Drijvende waterwoningen zijn er alleen op Steigereiland. Wonen op het water zal altijd maar een klein deel van het woningaanbod (bijna 400.000 woningen) van Amsterdam uitmaken, maar draagt bij aan de nautische sfeer en het bijzondere woonmilieu van de stad.
- Barrièrewerking: Woonboten- en arken vormen langs sommige grachten in de binnenstad en delen van de Amsteloevers letterlijk een wand tussen de wal en het water. Het zicht vanaf de wal op het water is hier zo goed als verdwenen. Bij woonboten verdwijnt soms ook het openbare karakter van de kades door tuintjes of bouwsels van de bewoners.
- Historische schepen en welstand: Historische schepen dragen bij aan het cultuurhistorische maritieme beeld van de stad. Dit 'varend erfgoed' bestaat uit allerlei typen schepen, zoals stoom- en motorsleepboten, klippers en tjalken, zeilwherry's, reddingboten, kotters, langedijkers en akkerschuiten, rond- en platbodems, hoogaarzen en botters, bakdekkers en zalmschouwen. Veel van de vanouds varende schepen zijn nu in gebruik als woonboot of voor de chartervaart. Naast bijzondere historische schepen, zijn er ook woonschepen, woonarken en 'scharken' waarvan het ruimtelijk beeld te wensen over laat. Dit vraagt in de toekomst om extra aandacht.
- In de vier kleine stadshavens (Riekerhaven, Duivendrechtsevaart, Marktkanalen en Nieuw Vaart) is ook ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van vrachtauto op boot. Hier liggen kansen voor overslag en bevoorrading van de binnenstad over water. Deze bedrijventerreinen aan het water liggen strategisch tussen de Ring A10 en in de buurt van het centrum, waardoor ze tevens uitermate geschikt voor kleine werven en scheepsreparatiebedrijfjes gericht op de plezier- en

passagiersvaart en het (gestapeld) parkeren van privé-plezierbootjes.
- Slimme en schone stedelijke distributie over water behalve om ligplaatsen voor de goederenschepen, maar ook om overslagplekken of distributiepunten aan het water te creëren. Wij zien hiervoor met name kansen in de vier stadshaventjes, de Marktkanalen (bij het Food Center), de Riekerhaven, de Duivendrechtsevaart en de Nieuwe Vaart. Door de ligging van deze vier stadshaventjes met watergebonden bedrijventerreinen vlakbij de Ring A10 en op korte afstand van de binnenstad zijn deze erg geschikt als locatie voor de overslag van vrachtauto op boot. Mogelijk zijn ook enkele kleine vrachtwagenafzetplekken in de binnenstad nodig om een goede en slimme bevoorrading van de binnenstad over water beter te faciliteren.
- Een doorgaande vaarroute tussen de Amstel en het Amsterdam-Rijnkanaal voor de pleziervaart is ongewenst, omdat dit tot gevaarlijke situaties op het door de beroepsvaart druk bevaren Amsterdam-Rijnkanaal zou leiden.
- Cruquiusterrein: bijzondere voorziening, locatie passagiersvaart en/of woonboten in Entrepohaven. Het Cruquiusgebied transformeert de komende decennia van een industrieel gebied naar een gemengd woonwerkgebied. Het deel ten oosten van de jachthaven is nog leeg. Wij zien dat hier op termijn kansen zijn voor een bijzondere voorziening als een drijvend zwembad of drijvende tuin, ligplaatsen voor de passagiersvaart of woonschepen (oude zeeschepen). Dergelijke functies op het water dragen bij aan de nautische sfeer in dit transformatiegebied.

Afweging en conclusie

Van het beleid zoals weergegeven in de Watervisie Amsterdam 2040 (2016) is slimme en schone stedelijke distributie over water een aandachtspunt, alsmede en het aspect pleziervaart Amsterdam-Rijnkanaal en het aspect 'historische schepen':

- Aandachtspunt visie creëren overslagplek / distributiepunt aan het water: Daartoe werden in de visie uit 2016 onder andere kansen gezien in een "stadshaventje in de Nieuwe Vaart". Gezien de transformatie van Cruquius wordt een dergelijke stadshaventje vooralsnog niet tot weinig realistisch verondersteld. Enerzijds omdat de geldende bestemmingsplannen rondom de bestaande insteekhaven van de Nieuwe Vaart bij Cruquius dergelijke grootschalige overslagplekken of distributiepunten aan het water niet expliciet toelaten. En voorts omdat de Cruquiusweg niet passend is en gaat zijn voor een eventuele toekomstige continue stroom van transport van materiaal en materieel van en naar het water aan de oostzijde Cruquius.
- Aandachtspunt pleziervaart Amsterdam-Rijnkanaal: Voor voorliggend initiatief is mede van belang dat een doorgaande vaarroute tussen de Amstel en het Amsterdam-Rijnkanaal voor de pleziervaart ongewenst werd beschouwd. Dit omdat dit tot gevaarlijke situaties op het door de beroepsvaart druk bevaren Amsterdam-Rijnkanaal zou leiden. In zo verre is het projecteren van een in potentie belemmerende brug in de Nieuwe Vaart niet strijdig aan dat idee en als 'belemmering' kan het zelfs ondersteunend worden beschouwd.
- Aandachtspunt woonschepen, woonarken en 'scharken' waarvan het ruimtelijk beeld te wensen over laat: Voorliggend plan maakt de wijzing mogelijk van een ligplaats voor een woonschip in een ligplaats voor woonark. Via het instrument 'welstand' wordt gestuurd op het uiterlijk van een toekomstige woonark op deze locatie.

3.6.2 Nota Varen Deel 1 (2019) en Nota Varen Deel 2 (2020)

In de Nota Varen Deel 1 (2019) en de Nota Varen Deel 2 (2020) zijn uitgangspunten van gemeentelijk vaarbeleid vastgelegd voor het binnenwater (niet voor het Havenwater). Deel 1 beschrijft hoe drukte en overlast op het water wordt bestreden en gaat met name in op de regels voor pleziervaart en passagiersvaart. Deel 1 geeft het kader voor het gehele vaarbeleid, met uitzondering van het woonbotenbeleid. Het vergunningenbeleid voor de passagiersvaart, aanvullende regels voor het gebruik van het water en de bijbehorende handhaving worden in dit deel uitgewerkt. Deel 2 is een uitwerking van het nieuwe op- en afstapbeleid, het ligplaatsenbeleid, maatregelen om de scheepvaart te verduurzamen, het vignetbeleid en de maatregelen om transport over water te stimuleren. Wat dit laatste aspect betreft is het volgende verwoord: De gemeente wil het transport over water stimuleren. Omdat Amsterdam wat betreft transport over water nog in een eerste fase zit, voert de gemeente komende tijd diverse onderzoeken uit. Op basis van deze onderzoeken zal het beleid verder worden vormgegeven (aldus de nota uit 2020). Het transport over water wordt met de volgende maatregelen gestimuleerd:

- Onderzoek naar laad- en loslocaties.
- Invoeren venstertijden en aanpassen ligtijden.
- Onderzoeken mogelijkheden duurzaam transport over water.
- Aanpassen en ontwikkelen (juridische) kaders.
- Invoeren één loket bij bouwprojecten.
- Starten met pilots.

Afweging en conclusie

Van het beleid zoals weergegeven in Nota Varen deel 1 en deel 2 is de opgave die in deel 2 wordt geschetst ten aanzien van het stimuleren van transport over water een aandachtspunt. Concrete keuzen zijn daarover in Nota Varen deel 2 uit 2020 niet gemaakt, maar wel is aangegeven dat onderzoek plaats zal vinden naar laad- en loslocaties. Een dergelijk onderzoek heeft op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet geleid tot een concreet initiatief of realistisch en uitvoerbaar plan. Volledigheidshalve wordt hierover opgemerkt dat op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan een locatieonderzoek wordt uitgevoerd voor overslag in opdracht van project Zeeburgereiland, maar dat raakt niet aan voorliggend plan.

3.6.3 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld 2021)

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is aangegeven dat de groeiambities van de structuurvisie uit 2011 meer dan waar zijn gemaakt. De voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is in een tijdsbeslag van een decennium al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. De afgelopen jaren is ook duidelijk geworden dat ontwikkeling van de stad niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel van de stad zal vragen. Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050.

De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio, is meer dan ooit doorgedrongen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Voorliggend plan betreft de realisatie van een langzaamverkeersbrug en als gevolg daarvan de wijziging van een woonbootligplaats. Dit betreft water gerelateerde aspecten. Specifiek over water is het navolgende verwoord in de Omgevingsvisie in het onderdeel "Leefbare stad".

Water

De groei van Amsterdam heeft geleid tot toenemende druk op het water. Dat vergt keuzes, ook omdat een onbelemmerde waterdoorstroming grenzen stelt aan dat wat er op het water wordt gedaan. De grachten tussen de Amstel, Gemaal Zeeburg, Singelgracht en Nieuwe Herengracht zijn hoogwaterbemalingsgebied ten behoeve van de afwatering van de Amstelboezem. Al het water uit het Amstelland moet door de grachten heen. Er is veel achterstallig onderhoud aan kades en bruggen. Aanpak daarvan legt nog jarenlang beperkingen op aan gebruiksmogelijkheden van het water. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat veel punten van de Watervisie Amsterdam 2040 nog actueel zijn. Nieuwe richtingen zijn de volgende:

- Water als ruimte en landschap: Veel Amsterdams water heeft landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Met alle druk op het water bestaat het risico dat het water verrommelt. Pogingen tot exclusief gebruik nemen toe, zoals uitdijende, te dicht op elkaar liggende woonboten, private terrassen en steigers of oevergebruik achter hoge schuttingen. Veel van deze ruimte wordt bewust of onbewust aan de openbaarheid onttrokken. Handhaving is gebrekkig. De komende jaren worden daarom onder andere de volgende nieuwe accenten gelegd:
  1. Behoeften worden per gebied in samenspraak met bewoners en andere betrokkenen geïnventariseerd. Waar is meer zicht op het water gewenst? Waar is behoefte aan groene oevers, oplaadpunten voor pleziervaart, wisselplekken voor woonboten, steigers voor goederenvervoer of zwemplekken? Waar hinderen de betrokkenen elkaar?
  2. Met gebiedsgericht maatwerk wordt het zicht op het water vergroot. Handhaving van illegale schuttingen en betere afspraken over zichtlijnen bij onder voorwaarden verhuurde oevers zijn daarvan onderdeel. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen worden de inrichting en het openbare gebruik van de oever liefst hersteld.
- Water voor transport en verbinden: Amsterdam heeft een grote en groeiende haven, met het IJ, IJmeer en het Amsterdam-Rijnkanaal als verbinding naar het achterland. Transport over het water wordt gestimuleerd omdat het duurzamer kan zijn, maar vooral als alternatief voor zwaar transport over zwakke kades en bruggen. De komende jaren is het volgende daarom een van de nieuwe accenten:
  1. Het binnenwater vormt een belangrijk netwerk tot diep in de stad. Het netwerk is vastgelegd in doorvaartprofielen, waarbij met name op de A- en B- profielen vervoer van grotere goederen en bouwmaterialen mogelijk is, indien de bruggen niet te laag zijn. Door knelpunten in de doorvaarthoogte op te lossen en laad- en loslocaties te ontwikkelen en in te richten, wordt de bruikbaarheid van het netwerk vergroot.
- Water voor wonen en werken: Wonen en werken in of aan het water is populair. Woonboten willen graag uitbreiden, met ook vlonders rondom de boot en ruimte op de oever. Cafés en restaurants willen graag een terras aan het water, op een steiger, of zich vestigen op een boot. Kantoren vinden uitzicht op het water een verrijking. Maar dergelijke ontwikkelingen belemmeren wel steeds meer uitzicht op water, de doorstroom en de waterkwaliteit. De gemeente wil deze waarden beter beschermen en herstellen. Het huidige beleid om het aantal woonboten niet uit te breiden, om via kleinschalige herschikkingen knelpunten op te lossen en overtredingen te handhaven, blijft daarom staan. Behoud van historische woonboten heeft een breed draagvlak. De laatste bedrijventerreinen aan het water worden in rap tempo vervangen door kantoren, woningen en hotels. Daar moet

zorgvuldig mee worden omgegaan, want de ruimte is nodig voor watergebonden bedrijvigheid, de ambities om passagiers- en pleziervaart te verduurzamen en om goederenvervoer over het water te stimuleren.
- Water en natuur, ecologie en duurzaamheid: Veel Amsterdams water is ecologisch belangrijk, onder meer vanwege de combinatie van zoet/zout/brak water. Intensiever ruimtegebruik tast ecologische waarden en verbindingen aan. Zo veroorzaken meer motorboten troebeler water en geven grotere woonboten, terrassen en steigers meer schaduw, met negatieve effecten op de ecologie. Een van de nieuwe accenten die worden gelegd is de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers, zowel onder als boven water.
- Water voor sport en recreatie: De groei van de stad betekent dat meer mensen op of in het water willen sporten. De meeste watersport of -recreatie past bij een gezonde stad, is kleinschalig en daarom welkom. Op steeds meer plaatsen ontstaan echter conflicten. Een van de nieuwe accenten betreft de overweging om meer wateren te reserveren voor ongemotoriseerde watersport en waterrecreatie.

Verkeer

Het bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van een brug voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer betreft voetgangers, minder validen en fietsers. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is in het onderdeel "Ruimtelijk programmatisch kader (hoofdstuk 7) onder "ruimte voor groen en bewegen" onder meer aangegeven dat in 2050 alle buurten via groene fiets- en wandelroutes verbonden zijn met het landschap. Het voorliggend initiatief voor een langzaamverkeerbrug volgt niet direct uit de Omgevingsvisie, maar sluit er wel op aan. Voorts is in de Omgevingsvisie onder meer een kaart "Netwerk fiets" opgenomen. Als toelichting daarop is aangegeven dat de belangrijkste functie van de kaart is het actief ontwikkelen en bewaken van een hiërarchisch fietsnetwerk van lange lijnen. Dit zijn logische en hoogwaardige fietsroutes door de stad voor fietsers die over een langere afstand door de stad rijden. Op de kaart in de Omgevingvisie is een grofmazig netwerk getekend, maar daarover is aangegeven dat daarbinnen een veel fijnmaziger netwerk van (meer lokale) fietsverbindingen voor kortere afstanden ligt. Het fijnmaziger netwerk is ook opgenomen in het beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (zie voor nadere toelichting paragraaf 3.6.4).

Afweging en conclusie

Van het beleid zoals weergegeven in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is onder meer het watergebruik voor transport een aandachtspunt. Daartoe dient mede gekeken te worden naar het doorvaartprofiel dat aan de Nieuwe Vaart is toegekend. De doorvaartprofielen zijn een bijlage bij het document Nautische Richtlijnen Programma Varen (zie paragraaf 3.6.5). Uit bijlage II van dat document is op te maken dat aan de Nieuwe Vaart Doorvaartprofiel B is toegekend en aan het Lozingskanaal Doorvaartprofiel A2. Over de doorvaarthoogte is niets bepaald. Wel over de doorvaartprofielbreedte en de doorvaartprofieldiepte. Voor voorliggend bestemmingsplan geldt het volgende:

- het plan leidt niet tot versmalling van een doorvaartprofielbreedte.
- het plan leidt niet voor een verondieping van een doorvaartprofieldiepte.

Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan past in het beleid zoals verwoord in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.6.4 Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (2018 en 2023)

In 2018 is het oorspronkelijk Beleidskader Verkeersnetten vastgesteld. In 2023 is dat beleidskader gewijzigd op een aantal onderdelen, waaronder beleidsonderdeel "30 in de stad". In het beleidskader is de indeling van straten en pleinen naar Plusnetten, Hoofdnetten en Basisnetten voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto vastgelegd. Ook is het doel van de verkeersnetten opgenomen en aan welke eisen en toetskwaliteiten ze ten minste moeten voldoen.

In de Plusnetten krijgt de betreffende modaliteit; de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer of de auto, actief prioriteit. Dit gebeurt met toetswaarden voor de doorstroming (snelheden op trajectniveau) waaraan minimaal voldaan moet worden.

In de Hoofdnetten legt de gemeente het accent meer op het behouden van voldoende capaciteit en kwaliteit, gerelateerd aan de functie(s) die het heeft in het netwerk. Als de gemeente voor beter functionerende Plusnetten maatregelen moet nemen, is het doelstelling om de Hoofdnetten zoveel mogelijk te ontzien. Als dat niet kan, wordt gezocht naar compensatie voor de verslechtering elders op de hoofdnetroute.

Voor de voetganger is de onderverdeling in Plus- en Hoofdnet gekoppeld aan doorstroming en aan type gebruik zoals winkelen. Het stelsel van Plus- en Hoofdnetten biedt de weggebruiker doorlopende routes over de stadsdeelgrenzen heen. En het verdeelt verschillende verkeerssoorten zodanig dat de doorstroming van het verkeer versterkt wordt, zonder dat verkeers- deelnemers elkaar in de weg zitten.

Het beleidskader is geen investeringsprogramma maar dient vanuit de regierol van de gemeente als basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Verbetering in de doorstroming leidt over het algemeen ook tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Het Beleidskader Verkeersnetten zelf is geen ‘plan’ waar direct effecten op luchtkwaliteit, congestie, veiligheid of geluidscontouren aan te verbinden zijn.



Afbeelding: uitsnede digitale kaart waarop aangegeven een overzicht van zogeheten 'plusnetten en hoofdnetten infrastructuur' (geraadpleegd mei 2023, bron: https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/?LANG=nl).

Afweging: De beoogde langzaamverkeerbrug ligt niet in de directe nabijheid van een Plusnet of Hoofdnet fiets of Plusnet of Hoofdnet voor voetgangers. Wel biedt de brug de mogelijkheid voor verkorting van de afstand tussen een deel van het Cruquiusgebied en infrastructuur met dergelijke status. In zoverre draagt de brug bij aan verbetering van een fijnmazig netwerk dat zorgt voor verbinding.

3.6.5 Nautische Richtlijnen Programma Varen (juni 2021)

Nautisch beheer (grondslag Scheepvaartverkeerswet)

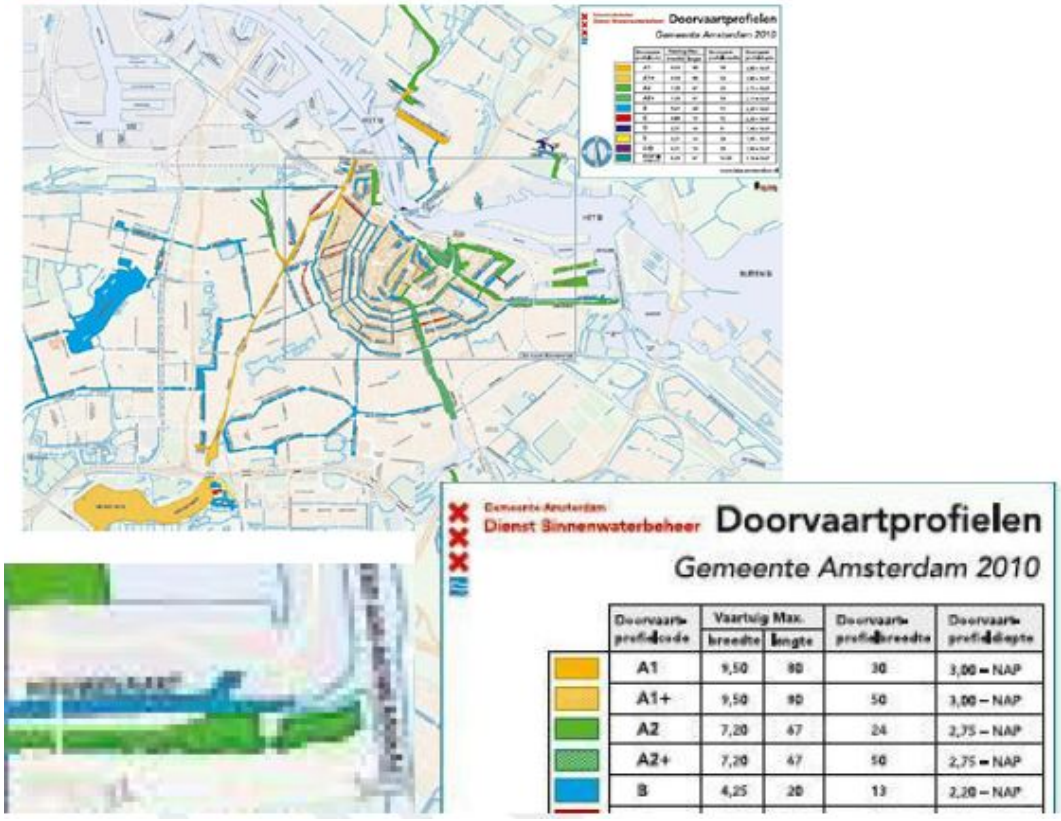
Op grond van het besluit van 16 juni 2020 (Gemeenteblad nummer 164960) heeft het college van burgemeester en wethouders de directeur van het cluster Ruimte en Economie aangewezen voor de binnenwaterbeheertaken in Amsterdam. Namens burgemeester en wethouders oefent hij de (nautische) bevoegdheden uit die worden genoemd in de Scheepvaartverkeerswet en de Verordening op het binnenwater. Op grond van het besluit van 16 juni 2020 (Gemeenteblad nummer 162456) heeft het college de directeur van het cluster Ruimte en Economie tevens aangewezen als bevoegde autoriteit als in het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement. De directeur heeft voornoemde bevoegdheden op 1 juli 2020 in (onder) mandaat gegeven aan de programmamanager van het programma Varen. Op deze gronden ziet zij erop toe dat de scheepvaart op het Amsterdamse binnenwater vlot en veilig verloopt. Voorafgaand aan het houden van evenementen, het uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van voorwerpen in, op of boven openbaar gemeentewater moet daarom te allen tijde een nautisch kader worden gesteld door Ruimte en Economie - Programma Varen - Team Nautisch Beheer van de Gemeente Amsterdam. Het nautisch kader en de (eventuele) voorschriften in dit nautische kader zijn bindend.

De Nautische Richtlijnen van het programma Varen zijn de richtlijnen voor het aanvragen van werkzaamheden en evenementen op de vaarwegen die vallen onder het Nautisch Beheer van programma Varen van de gemeente Amsterdam. Het toenemend gebruik van het water en de werkzaamheden aan bruggen en kademuren zorgen voor druk op de hoeveelheid bevaarbaar water. Het team nautisch beheer en advies van het programma Varen heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart op de Amsterdamse vaarwegen, en om de minimale bereikbaarheid te garanderen. In de Nautische Richtlijnen staan de stappen toegelicht die gezet moeten worden bij werkzaamheden en evenementen op Amsterdamse vaarwegen. Deze stappen zijn van toepassing op alle werkzaamheden, evenementen of transportbewegingen in, op, boven, onder of naast het vaarwater. Nautisch beheer bepaalt de mate van overlast (hinderklasse) en op basis daarvan het scenario dat de aanvrager moet doorlopen. Voor iedere aanvraag moet de aanvrager een plan van aanpak opstellen. De Nautische Richtlijnen helpen daarbij.

Het document Nautische Richtlijnen Programma Varen (2021) is bedoeld als naslagwerk en richtlijn voor eenieder die nautische toetsing, al dan niet in combinatie met tijdelijke verkeersmaatregelen, nodig heeft binnen dit werkingsgebied. Bijvoorbeeld in het kader van de realisering van werkzaamheden en evenementen. Het document is toepasbaar voor het gehele proces van deze activiteiten vanaf de initiatieffase tot en met de uitvoeringsfase. Dit document geldt voor de vaarwegen die vallen onder het Nautisch Beheer van het programma Varen, het Amsterdamse binnenwater met uitzondering van de hoofddoorvaartroutes (Kostverlorenvaartroute en Amstelroute).

- Werkzaamheden/evenementen: Voor werkzaamheden en evenementen moet altijd nautische toestemming aangevraagd worden op grond van artikel 1.23 Binnenvaart Politieregelement (BPR). Voor het uitvoeren van werkzaamheden of het houden van een evenement kunnen verkeersmaatregelen nodig zijn. Als de werkzaamheden/evenement op een vaarweg van een andere vaarwegbeheerder impact hebben, moet hiervan tijdig een melding gedaan worden door de aanvrager bij de bevoegde autoriteit. Voor verkeersmaatregelen voor werkzaamheden die langer dan 13 weken duren, is een verkeersbesluit nodig. Dit verkeersbesluit wordt opgesteld door het programma Varen.

Figuur 2 Doorvaartprofielen gemeente Amsterdam



Afbeelding: uitsnede van kaart in bijlage 2 bij het document "Nautische richtlijnen Programma Varen" uit 2021 waarop aangegeven een classificatie van "Doorvaartprofielen"

Afweging en conclusie

Het aspect Nautisch beheer ziet toe op vlotte en veilige doorvaart op het water. Dit betreft niet het planologisch gebruik van het water, maar de spelregels voor het scheepvaartverkeer "op het water". Let op, dit is wat anders dan vaarwegbeheer (vaarwegbeheer betreft o.a. regels over diepte en breedte van een vaarweg om een boot te kunnen laten varen). In zoverre spelen de Nautische Richtlijnen van het programma Varen geen rol in de afwegingen voor dit bestemmingsplan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden voor plaatsing van brug en woonark spelen ze wel een rol, maar dat betreft een fase die pas aan de orde is na vaststelling van het bestemmingsplan.

3.6.6 Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost (2013)

Voorliggend bestemmingsplan betreft het met het oog op een goede ruimtelijke ordening toestaan van het vervangen van een woonboot type woonschip door type woonark. Voor het onderwerp "woonboten" in stadsdeel Oost is op 25 juni 2013 het document met titel "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" vastgesteld. Dit bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad Oost. Op respectievelijk 28 november 2017 en 20 december 2017 is door het college en de gemeenteraad besloten dat stadsdeelbeleidsregelingen met betrekking tot water worden verlengd (bekendgemaakt in Gemeenteblad nr. 14540, 23 januari 2018). Als onderdeel 5 van het betreffende besluit van college en gemeenteraad is ook het document "Beleidsnota regels woonboten en oevergebruik stadsdeel Oost, stadsdeel Oost, vastgesteld bij besluit van het dagelijks bestuur, de deelraad Oost op 25-06-2013" genoemd.

In de inleiding van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" is aangegeven dat water een belangrijke rol speelt in de beleving van de openbare ruimte waarbij de verschillende wateren in Oost een eigen dynamiek en uitstraling hebben. Wonen op het water is een van de vele gebruiksvormen van water die tevens zeer bepalend is voor de beleving van de openbare ruimte. Het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" is destijds opgesteld om die invloed van woonboten op de openbare ruimte te sturen. Doel was om duidelijkheid te scheppen door een zevental eerdere regelingen voor verschillende gebieden samen te voegen. In het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" is aangegeven dat het bestaat uit drie onderdelen, te weten een kaart als eerste onderdeel, een beschrijving van het beleid als tweede onderdeel en een set regels als derde onderdeel. Het tweede onderdeel is opgedeeld in de hoofdstukken "2 Uitgangspunten, 3 Bestaande wet- en regelgeving, 4 Maatvoering, 5 Vervanging, 6 Objecten water en oever, 7 Oevergebruik, 8 Gebiedsindeling, 9 Regeling per gebied".

In hoofdstuk "2 Uitgangspunten" van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" is aangegeven dat bestaande situaties, mits legaal, blijven toegestaan. Met bestaande situaties worden de woonboten en het oevergebruik bedoeld zoals deze door middel van ligplaatsvergunningen, bestemmingsplanregelingen, beleid, overeenkomsten etc. zijn toegestaan (N.B. anno vaststelling document in 2013). Wel kan het zijn dat bij vervanging van de woonboot andere regels gaan gelden dan in voorgaand beleid het geval was. In hoofdstuk "5 Vervanging" is onder meer in paragraaf 5.2 beschreven wat het beleid is voor vervanging door een ander type woonboot: "*Het vervangen van woonboten door een ander type woonboot is mogelijk indien hierbij een verbetering van de beleving van de openbare ruimte ontstaat. Vanwege hun uitstraling zijn woonschepen goed ruimtelijk inpasbaar en om die reden de meest gewenste type woonboten. Hierna volgen de woonarken als meest gewenst type woonboot. Woonarken vormen een duidelijk eenheid qua vorm. Daarbij zijn woonarken ruimtelijk beter inpasbaar in het ruimtelijk/landschappelijke straatbeeld dan woonvaartuigen. Woonvaartuigen zijn het minst gewenste type woonboot. Door de gradatie van typen woonboten op het gebied van wenselijkheid is een onderverdeling per type gemaakt. Er wordt een onderscheid gemaakt in woonschepen, woonarken en woonvaartuigen. Bij vervanging van een woonboot door een ander type woonboot zijn de volgende voorwaarden van toepassing:*

- *Een woonschip mag uitsluitend worden vervangen door een woonschip;*
- *Een woonark mag uitsluitend worden vervangen door een woonschip of een woonark;*
- *Een woonvaartuig mag worden vervangen door een woonschip, een woonark of een woonvaartuig.*"

In paragraaf 5.3 van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" is vervolgens beschreven wat het beleid is ten aanzien van de maatvoering bij vervanging door een ander type woonboot: "*Indien bij vervanging een ander type woonboot gewenst is, dan dient het nieuwe type te voldoen aan de maatvoering die voor dit specifieke type woonboot in het betreffende gebied in hoofdstuk 9 is opgenomen.*"

Het woonschip "Hoop op Welvaart" aan de Zeeburgerdijk 585 ligt in het zogeheten "*Gebied 8 Lozingskanaal/Nieuwe Vaart*" van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost". In hoofdstuk 9 van dat document wordt voor dat gebied aangegeven dat de maatvoering geldt van hoofdstuk 4 van dat document. Gezien de vraagstelling voor voorliggend bestemmingsplan (is vervanging van een woonschip door een woonark mogelijk?) is van belang dat in het betreffende hoofdstuk 4 de volgende maatvoering staat vermeld voor een woonark:

- Maximale lengte woonark is 20 meter [*Opmerking: Ter vergelijking, het huidige woonschip "Hoop op Welvaart" is langer, namelijk 22,88 meter. En het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark laat/liet een woonschip toe van maximaal 25 meter*].
- Maximale breedte woonark is 5 meter [*Opmerking: Ter vergelijking, het huidige woonschip "Hoop op Welvaart" is minder breed, namelijk 4,58 meter. En het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark laat/liet een woonschip toe van maximaal 6 meter breed*].
- Maximale hoogte woonark is 3 meter [*Opmerking: Ter vergelijking, het huidige woonschip "Hoop op Welvaart" is hoger, namelijk 3,26 meter. En het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark laat/liet een woonschip toe van maximaal 5 meter hoog*].

Conclusie

- Uit het tweede onderdeel van de documentatie "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" wordt onder meer opgemaakt dat bij de afweging over vervanging in ieder geval de volgende aspecten een rol spelen:
  1. Het verbeteren van de beleving van de openbare ruimte.
  2. Woonschepen zijn voor wat betreft de ruimtelijke inpassing de meest gewenste type woonboten.
  3. Woonschepen mogen uitsluitend vervangen worden door een woonschip.
  4. Voor het vervangen van woonboten zijn beleidsmatige maxima opgenomen voor de toegestane afmetingen.
- Het vervangen van een woonschip door een woonboot is in strijd met een deel van de inhoud van het document "Beleidsnotitie Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost", namelijk "woonschepen mogen uitsluitend vervangen worden door een woonschip".

Algemene afweging met betrekking tot de conclusie

Van een beleidsegel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan op grond van artikel 4:84 Awb in bepaalde situaties worden afgeweken: Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. In hoofdstuk 2 is in paragraaf 2.3.6 eerst afgewogen of dit in voorliggend plan aan de orde is. En daarna is daarin geconcludeerd dat dat het geval is.

3.6.7 Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders en Beleidsregels Grondwaterneutrale kelders

De aanleg van kelders levert extra ruimte op voor bijvoorbeeld wonen, opslag of parkeren. Naast het voordeel van extra ruimte, kan kelderbouw ook nadelen met zich meebrengen. Met name bij een cumulatie aan kelders in een gebied kan schade optreden aan de openbare ruimte. Belangrijkste oorzaak daarvoor is de invloed van een kelder op de stroommogelijkheden van het grondwater. Hierdoor kan de grondwaterstand beïnvloed worden (barrièrewerking). Dit leidt tot een (te) hoog peil van het grondwater, de zogenaamde grondwateroverlast, of een (te) laag peil van het grondwater, de zogenaamde grondwateronderlast. Grondwateroverlast heeft met name negatieve gevolgen voor woningen en groen, maar ook voor de verharding. Grondwateronderlast heeft vooral negatieve gevolgen voor funderingen, zetting van grond/verharding/leidingen en wederom groen.

Door de klimaatverandering, en de wens de stad daar bestendig tegen te maken, zijn de gevolgen van onderkeldering op grondwaterstand en –stroom actueler geworden. Het vermogen grotere hoeveelheden hemelwater op te nemen en af te voeren wordt beïnvloed door de grondwaterstand en -stroom. Op 20 januari 2021 is het 'Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam' vastgesteld door de raad. En op 7 september 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders de Beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam vastgesteld. Dit als vervolg op het eerder op 20 januari 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Afwegingskader. De gemeente beoogt hiermee de aanleg van kelders in de stad mogelijk te blijven maken waar dat kan, maar deze wel aan zodanige eisen te onderwerpen dat de kans op deze schade als gevolg van grondwaterstanden, zowel voor naastgelegen percelen als voor de openbare ruimte, minimaal is. Als gevolg van inwerkingtreding van deze Beleidsregel moeten alle aanvragen voor kelders waarvoor een binnenplanse afwijking van het bestemmingsplan of kruimelafwijking vereist is getoetst worden aan de Beleidsregel, die vervolgens weer verwijst naar het Afwegingskader grondwaterneutrale kelders Amsterdam. Dit betekent dat dergelijke aanvragen moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit zoals geformuleerd in het Afwegingskader. Daarin wordt onder grondwaterneutraal bouwen van kelders het volgende verstaan: De stand en stroming van het grondwater veranderen niet of nauwelijks door de aanleg van een kelder, waar mogelijk zal deze verbeteren, en er treden geen negatieve grondwatereffecten op. Onder deze negatieve grondwatereffecten vallen in ieder geval het risico op een te dunne deklaag en het risico op opbarsten van de deklaag (dit is de bodemlaag die de diepere bodemlagen afdekt en het diepe grondwater slecht doorlaat). In het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam zijn daarom vanwege het risico op een te dunne deklaag of het risico op opbarsten van de deklaag ook gebieden opgenomen waar geen kelderbouw meer kan worden toegestaan. Alleen een kelder die grondwaterneutraal kan worden aangelegd komt voor vergunningverlening in aanmerking.

De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

De maatregelen zoals die in het Afwegingskader zijn vastgelegd voor kelders die wel aan de bovengenoemde maatvoeringeisen voldoen zijn dus niet zonder meer toepasbaar. Uit het geohydrologisch rapport zal dus moeten blijken welke maatregel kan en zal worden toegepast om de kelder op de betreffende locatie grondwaterneutraal aan te leggen. Als grondwaterneutrale aanleg niet mogelijk is, moet de omgevingsvergunning voor die kelder worden geweigerd.

Uit het juridisch onderzoek in het kader van de opstelling van het Afwegingskader kwam naar voren dat het bestemmingsplan het aangewezen instrument is om het hierin vervatte beleid juridisch te borgen. Het Afwegingskader is de basis geweest voor het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders. Daarbij zijn de in het Afwegingskader vervatte beleidsregels hieruit gedestilleerd en omgezet in een separaat document met (alleen) beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (beleidsregel Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam).

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

In voorliggend bestemmingsplan worden de regels van het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders overgenomen zodat er geen gat valt in de gemeentedekkende regeling voor grondwaterneutrale kelderbouw. Wat dat betreft geldt voor voorliggend plangebied dat het onderdeel is van gebied dat in het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders de aanduiding "overige zone-2" heeft gekregen en dat de regels behoorde bij die zone dus worden overgenomen in voorliggend plan. Concreet betekent dit

dat de realisatie van nieuwe kelders en de uitbreiding van bestaande kelders niet bij recht zijn toegestaan en dat daarvoor, via het spoor van de binnenplanse omgevingsvergunning, onder voorwaarden van kan worden afgeweken. Daarmee verandert er wat de regelinggeving voor grondwaterneutrale kelderbouw betreft, voor dit plangebied dus niets.

Hoofdstuk 4 Milieu aspecten

4.1 Milieu effect

Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer. In onderdeel C staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is. In onderdeel D staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is.

Analyse situatie plangebied

Het bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een langzaamverkeerbrug over een watergang in Amsterdam en de wijziging van een bestaande woonbootligplaats type woonschip in een woonbootligplaats type woonark. De ligplaats betreft een bestaande ligplaats waar reeds op grond van het geldende bestemmingsplan mag worden gewoond. In zoverre is het geen nieuwe woonbestemming.

De initiatieven die met bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt betreffen geen activiteiten van kolom 1 van de onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit mer. Dit betekent dat het plan niet MER-plichtig of mer-beoordelingsplichtig is.

Conclusie

Het aspect milieueffect in de zin van Besluit-mer is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.2 Milieuzonering bedrijven - Bedrijven en milieuzonering

Kader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is het deelaspect 'milieuzonering' het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten in de vorm van industriele en dienstverlenende bedrijvigheid, landbouw, vormen van publieke dienstverlening en recreatie en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). In planvorming wordt hierin onderscheid gemaakt in:

- het bestemmen / projecteren van nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen en
- het (opnieuw) bestemmen van bestaande situaties.

Een nieuwe situatie / nieuwe ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Een bestaande situatie is de feitelijke bebouwde situatie en feitelijke functionele situatie zoals die is bij inventarisatie voor een nieuw bestemmingsplan.

Het maken van een afweging over het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:
1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

De VNG-publicatie Handreiking Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen voor nieuwe situaties. Milieuzonering beperkt zich in de VNG-publicatie tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten voor nieuwe situaties waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs, sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

In de VNG-publicatie is benadrukt dat milieuzonering zich uitsluitend richt op het sturen van nieuwe ontwikkelingen en dat milieuzonering niet bedoeld is voor het beoordelen van bestaande situaties waarbij gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op minder dan de richtafstand van elkaar staan.

Analyse situatie plangebied

Plangebiedsdeel 'brug'

Het plangebiedsdeel 'brug' betreft een nieuwe langzaamverkeersbrug en voorziet derhalve niet in een nieuwe bedrijfsfunctie in de zin van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' of in een nieuwe milieuhindergevoelige bestemming. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' is op dit planonderdeel niet van toepassing.

Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' betreft een bestaande woonbootligplaats nabij bestaande bedrijven. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe woonbootligplaats mogelijk of nieuwe bedrijfsbestemmingen, maar enkel de mogelijkheid om het ene type woonboot te vervangen door een ander type woonboot. Zoals in het kader is weergegeven, leent het aspect functiescheiding zoals bedoeld in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' zich niet goed voor het beoordelen van bestaande situaties. Het aspect 'Bedrijven en milieuzonering' is op dit planonderdeel dan ook niet van toepassing. Dit laat onverlet dat de omgeving wel onderdeel is van de afwegingen voor het voorliggend bestemmingsplan en wel op grond van sectorale milieuregelgeving. Hiervoor wordt verwezen naar de paragrafen 4.3, 4.4 en 4.5.

4.3 Geluid

Kader

Voorliggend plan betreft een nieuwe brug voor langzaam verkeer en een bestaande woonbootligplaats. Voor een ligplaats voor een woonboot geldt volgens de Wet geluidhinder dat een woonboot zelf geen geluidgevoelig object is, maar dat de ligplaats wordt aangemerkt als 'geluidgevoelig terrein'. Dit laatste geldt sinds 1 juli 2012. Voordien was dat niet het geval.

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting. Voor woonboten is dat de grens van het geluidgevoelige terrein, vrij vertaald de grens van het vlak waarbinnen volgens het bestemmingsplan een woonboot is toegestaan.

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling die voorziet in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen in zones van wegen, spoorwegen of industrieterrein akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Tevens schrijft de Wet geluidhinder voor dat akoestisch onderzoek noodzakelijk is wanneer een nieuwe spoorweg, weg voor autoverkeer en/of geluidzoneringsplichtig industrieterrein mogelijk wordt gemaakt. Voor bestaande situaties is dat gedeeltelijk anders. Wat dat betreft geldt dat akoestisch onderzoek niet altijd aan de orde is. Dat is geval bij het opnieuw bestemmen van een bestaande woonbootligplaats in een zone van een bestaande weg (artikel 76, derde lid Wgh). Een dergelijke regeling is er (nog) niet voor het opnieuw bestemmen van een bestaande woonbootligplaatsen in een bestaande zone van een industrieterrein. Vrij vertaald stelt artikel 57 Wgh in samenhang met artikel 2.1 en 2.2 van het Besluit geluidhinder (Bhg) dat dan maximale geluidbelasting in acht moet worden genomen van 50 dB(A), dan wel een hogere vastgestelde waarde tot maximaal 55 dB(A). Of anders gesteld, er dient op grond van artikel 57 Wgh voor bestaande situaties te worden onderzocht of voldaan wordt aan de waarden van de Wet geluidhinder.

Analyse situatie plangebied

Plangebiedsdeel 'brug'

De realisatie van een brug voor langzaamverkeer betreft geen nieuwe geluidsgevoelige bestemming of nieuwe weg voor autoverkeer. De Wet geluidhinder is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dat onderdeel van het bestemmingsplan.

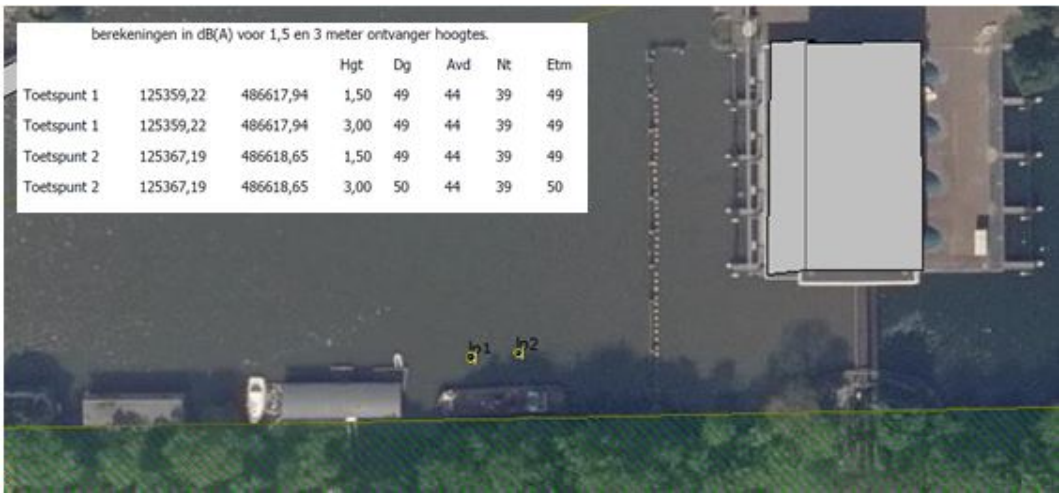
Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Voor het water van plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' is met het op 8 juni 2010 vastgestelde bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark een aantal bepalingen opgenomen ten aanzien van de gebruiksdoeleinden. Het water van het plangebiedsdeel is onder meer mede bestemd als:

- ligplaats voor dienstwoonboten, woonschepen en overige woonboten en meer specifiek, als ligplaats voor het woonboottype 'woonschepen';
- 'geluidzone - industriegebied cruquius' .

Het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is vastgesteld in 2010. Dit betekent dat de ligplaats op moment van vaststellen van het geldende bestemmingsplan volgens de Wet geluidhinder geen

'geluidsgevoelig terrein' was en dat om die reden destijds geen akoestisch onderzoek is verricht naar de geluidbelasting van het industrieterrein op de bestaande woonbootligplaatsen. Dit betekent onder meer dat destijds niet is bepaald wat de geluidbelasting van het industrieterrein was op de bestaande woonboten en of een hogere waarde aan de orde was. Na de vaststelling van het geldende bestemmingsplan is de Wet geluidhinder evenwel gewijzigd met als gevolg dat nu voor bestendigen van een reeds bij bestemmingsplan toegestane woonbotenligplaats in een bestaande zone van een industrieterrein bepaald moet worden of voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare geluidbelasting van 50 dB(A). En als dat niet het geval is, of dan een hogere waarde kan worden vastgesteld tot maximaal 55 dB(A). In juli 2023 is dit onderzocht door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Uit het onderzoek wordt opgemaakt dat de geluidbelasting niet hoger is dan 50 dB(A) en dat derhalve voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder.



Afbeelding: resultaten akoestisch onderzoek geluid industrieterrein (Bron: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied)

Conclusie

Het plan voldoet aan de bepalingen van de Wet geluidhinder. De bepalingen van de Wet geluidhinder zijn geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4 Luchtkwaliteit

Kader

Op grond van het wettelijke kader zoals dat geldt op het moment van opstellen van voorliggende toelichting, is een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan: 1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden; 2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen; 3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging (NIBM); 4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Analyse situatie plangebied

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een langzaamverkeerbrug over een

watergang in Amsterdam en de wijziging van een bestaande woonbootligplaats type woonschip in een woonbootligplaats type woonark. Van belang is onder meer dat de brug niet bestemd is voor autoverkeer. En dat de woonbootligplaats een bestaande woonbootligplaats is waar reeds op grond van het geldende bestemmingsplan mag worden gewoond. In zoverre is het geen nieuwe woonbestemming.

Voor wat betreft de luchtkwaliteit ter plaatse is de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit geraadpleegd (https://www.cimlk.nl/kaart). De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM2.5 en PM10) in het plangebied tussen 2020 en 2030. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2020 en 2030 in en rond het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In deze peiljaren bedraagt de concentratie NO2 en PM10 op de omringende wegen minder dan 35 microgram/m³ en bedraagt de concentratie PM2,5 minder dan 20 microgram/m3. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO2 en PM10 van 40 microgram/m3 en 25 microgram/m3 voor PM2,5 worden dan ook niet overschreden. Gerelateerd aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer, wordt een onaanvaardbare luchtkwaliteit in en nabij het plangebied dan ook niet verwacht.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.5 Externe Veiligheid

Kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen) en het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Regelgeving is onder vastgelegd in het volgende:

- Risicovolle inrichtingen: De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi).
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren: Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.
- Buisleidingen: Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (vanaf 16 bar en met een uitwendige diameter groter dan 50 mm), is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

Voor initiatieven voor nieuwe kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten nabij bestaande risicovolle inrichtingen of transportroutes en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen gelden grenswaarden die in acht moeten worden genomen.

Analyse situatie plangebied

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een langzaamverkeerbrug over een watergang in Amsterdam en de wijziging van een bestaande woonbootligplaats type woonschip in een woonbootligplaats type woonark. Een brug is geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functie in de zin van de regelgeving voor externe veiligheid. Ook betreft het geen nieuwe transportroute van gevaarlijke stoffen. De woonbootligplaats is een bestaande woonbootligplaats waar reeds op grond van het geldende bestemmingsplan mag worden gewoond. In zoverre is het geen nieuwe woonbestemming waardoor het aantal personen op deze locatie niet toeneemt. Dat is van belang indien de locatie in een invloedsgebied

van een bron met gevaarlijke stoffen ligt. E.e.a. in de zin van Revi, Bevt en Bevb. Wat dat betreft geldt voor de bestaande woonbootlocatie dat het Amsterdam-Rijnkanaal een route voor transport gevaarlijke stoffen is. De woonbootlocatie ligt echter op ruime afstand van het Amsterdam-Rijnkanaal (circa 300 meter). Die afstand is dermate ruim dat het aspect externe veiligheid geen belemmering is voor de woonfunctie. Er is geen sprake van overschrijding van een grenswaarde voor plaatsgebondenrisico of een omstandigheid die een verantwoording Groepsrisico verlangt.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.6 Bodemkwaliteit

Kader en situatie plangebied

Bij het toekennen van een (gevoelige) bestemming aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een langzaamverkeerbrug over een watergang in Amsterdam en de wijziging van een bestaande woonbootligplaats type woonschip in een woonbootligplaats type woonark. Dit betreft geen nieuwe gevoelige bestemmingen waarvoor de vraag aan de orde is of de milieu hygiënische bodemkwaliteit passend is voor het beoogde gebruik.

Conclusie

Het aspect milieu hygiënische bodemkwaliteit is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Waterparagraaf

5.1.1 Kader

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. In deze waterparagraaf is het resultaat weergegeven van de watertoets waarbij ingegaan wordt op het waterbeleid, de bestaande waterhuishoudkundige situatie, een beoordeling van de effecten op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de maatregelen die genomen (moeten) worden voor het waarborgen van een goede waterhuishouding.

5.1.2 Waterbeheerders

Het beheer van watersystemen is onder te verdelen in verschillende beheertaken, te weten:

- Waterstaatkundig beheer.
- Beheer waterkwaliteit.
- Beheer waterkwantiteit.
- Vaarwegbeheer.
- Nautisch beheer.

De beheertaken zijn belegd bij verschillende overheden en instanties. In paragraaf 3.3.2 is inzicht gegeven in vaarwegbeheer en nautisch beheer en in paragraaf 3.5 in het waterstaatkundig beheer en het beheer van de waterkwaliteit en waterkwantiteit voor voorliggend plangebied. Daaruit is op te maken dat te onderscheiden beheertaken belegd zijn bij:

- Waterschap Amstel Gooi en Vecht (AGV). Dit met betrekking tot:
  1. Waterstaatkundig beheer en beheer waterkwaliteit en waterkwantiteit van het water bij plandeel 'brug'. Van belang voor het planonderdeel 'brug' zijn de volgende AGV beheeraspecten:
     a. Aan- en afvoer van water van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur AGV 2019.
     b. Waterkering, bescherming van zogeheten "beschermde gronden" in de zin van de keur AGV 2019.
  2. Waterstaatkundig beheer water en beheer waterkwaliteit en waterkwantiteit van het water bij plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'. Van belang voor het planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' zijn de volgende AGV beheeraspecten:
     a. Aan- en afvoer van water van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur AGV 2019.
     b. Waterkering, bescherming van een zogeheten "half-verholen waterkering" in de zin van de keur AGV 2019.
- Gemeente Amsterdam (zie hierna onder "Uitvoeringsdiensten voor waterbeheer"). Dit met betrekking tot:
  1. Nautisch beheer water bij plandeel 'brug'.
  2. Nautisch beheer water bij plandeeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.
  3. Vaarwegbeheer water bij plandeel 'brug'.
  4. Vaarwegbeheer water bij plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.

Uitvoeringsdiensten voor waterbeheer

Voor het waterbeheer door Waterschap AGV en de gemeente Amsterdam is een deel van de praktische uitvoering uitbesteed aan Waternet. Dit is voor voorliggend bestemmingsplan onder ander van belang voor het vragen van advies inzake de vraag welke watergerelateerde belangen worden geraakt. Waternet

werkt in dat geval:

A. namens waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV).
B. namens gemeente Amsterdam en wat dat betreft:
    1. is bij mandaatbesluit d.d. 7-2-2023 (publicatiedatum 15-2-2023, Gemeenteblad nr. 64346) bepaald dat Waternet namens de gemeente onder meer bevoegdheden heeft in verband met vaarwegbeheer en nautisch beheer, waaronder:
    a. Alle bevoegdheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) die zien op uitvoering van Scheepvaartverkeerswet (Sw), Besluit administratrieve bepalingen scheepvaartverkeer (Babs) en Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) ten behoeve van het nautisch vaarwegbeheer van de doorgaande vaarroutes te weten de Kostverlorenvaart-route (ook wel de Staande Mast route en de Oostroute (ook wel Amstelroute) en het *nautisch vaarwegbeheer bij bruggen en sluizen*.
    b. De *nautische bevoegdheden genoemd in de Svw, Babs en Bpr* met betrekking tot *bruggen en sluizen* binnen de gemeente Amsterdam en de doorgaande vaarroutes.
    2. zijn bij jaarmandaatbesluit d.d. 13-12-2022 (publicatiedatum 20-12-2022, Gemeenteblad nr. 55914) bepaald de aangelegenheden van gemeentelijke taken van (de directeur) Waternet in het kader van de beleidsvoorbereiding en uitvoering voor de gemeente van de gemeentelijke taken ten aanzien van onder andere:
        a. de zorg van het ondiepe grondwater.
        b. de aanleg en het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur, waaronder het vaarwegbeheer, met name omvattende het baggeren en drijfvuilvissen.
        c. het nautisch beheer van de doorgaande vaarroutes, te weten de Kostverlorenvaartroute (ook wel staande mast route) en de Oostroute (ook wel Amstelroute), alsmede nabij gemeentelijke bruggen en sluizen.

Binnen de gemeente Amsterdam is een aantal nautische bevoegdheden niet alleen toebedeeld aan Waternet (zie hierboven onder B.1.a en b), maar ook aan andere diensten, zoals:

- onderdelen van Cluster Ruimte en Duurzaamheid, met ondermandaat en machtiging voor onder meer de programmamanager Programma Varen en met bepaalde ondermanadaten voor Team Nautisch Beheer. Dit betreft onder meer:
    1. bevoegdheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht die zien op uitvoering van de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement, het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer en de Verordening op het binnenwater 2010.
    2. nautische bevoegdheden genoemd in de Scheepvaartverkeerswat (Sw), Besluit administratrieve bepalingen scheepvaartverkeer (Babs) en Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) met betrekking tot vaarwegen in beheer en onderhoud bij de gemeente Amsterdam, met uitzondering van de doorgaande vaarroutes te weten: De Kostverlorenvaartroute (ook wel Staande Mast Route) en de Oostroute (ook wel Amstelroute).

Wat bovenstaande bevoegdheden betreft is voor initiatieven in de wateren van voorliggend bestemmingsplan onder meer het volgende van belang:

Volgens artikel 1.23 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is het verboden om zonder toestemming van de bevoegde autoriteit werkzaamheden te verrichten waardoor hinder of gevaar voor het scheepvaartverkeer kan ontstaan. De gemeente heeft in dat kader regels vastgesteld, onder andere met de Regeling Doorvaartprofielen en de Verordening op het binnenwater 2010 (Vob 2010). De Vob 2010 vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer. Een doorvaartprofiel bepaalt welk formaat schepen er in een bepaalde gracht mag varen en hoeveel vaarwater er beschikbaar moet zijn. Een schip dat afgemeerd ligt binnen dat doorvaartprofiel veroorzaakt een engte. In artikel 7.02 lid 1 onder e van het BPR staat dat het afmeren in een engte en in de nabijheid daarvan, alsmede op een plaats van de vaarweg waar als gevolg van het stilliggen een engte zou ontstaan en in de nabijheid daarvan, verboden is. Volgens artikel 2.1.3 van de gemeentelijke

Verordening op het binnenwater 2010 is het verboden een object in, op of boven het water te plaatsen of te houden en kan het college hiervan ontheffing verlenen indien de overige vereiste vergunningen of ontheffingen voor het aanbrengen of plaatsen van die objecten zijn verleend.

Aandachtspunt voor initiatiefnemers voor activiteiten in en om plangebied

Zoals hiervoor al eerder is aangegeven bij de inventarisatie van de regelgeving van het waterschap AGV (zie paragraaf 3.5.6), zal een initiatiefnemer voor activiteiten in en nabij de wateren van voorliggend bestemmingsplan, op het moment van concretisering van een initiatief niet alleen moeten nagaan of de activiteit mogelijk is op grond van het bestemmingsplan, maar ook op grond van andere regelgeving. Dit betreft onder meer ook de regelgeving van de gemeentelijke Verordening op het binnenwater 2010. Het is raadzaam om tijdig deze regelgeving te raadplegen om opgelegde beperkingen mee te kunnen nemen in een ontwerp. Een aanvraag voor een vergunning op grond van de Verordening op het binnenwater 2010 betreft een separate procedure en staat los van de bestemmingsplanprocedure.

5.1.3 Beleid en Bestaande waterhuishoudkundige situatie

Het bestemmingsplangebied betreft water dat voor verschillende doeleinden in beheer is bij verschillende waterbeheerders met elk hun eigen taken en daarvoor opgesteld beleid. Voor de beschrijving daarvan en de beschrijving van de bestaande watershuishoudkundige situatie wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en hoofdstuk 3 van voorliggende toelichting, met onderscheid in:

- rijksbeleid (paragraaf 3.2),
- provinciaal beleid (paragraaf 3.3),
- beleid Waterschap AGV (3.5) en
- gemeentelijk beleid (3.6).

5.1.4 Beoordeling van effecten en eventuele maatregelen

In paragraaf 5.1.2 en hoofdstuk 3 is geïnventariseerd wat de verschillende waterbeheerders zijn en wat hun beleid is voor de verschillende beheerstaken. Daaruit is op te maken dat er effecten kunnen zijn op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en dat om die reden in de uitvoeringsfase (fase na vaststelling bestemmingsplan) mogelijk enkele separate toestemmingsprocedures aan de orde kunnen zijn. Dit verschilt per planonderdeel. Wat dat betreft is uit hoofdstuk 3 het volgende op te maken over potentiele effecten op de bestaande waterhuishouding:

- met het oog op het belang "aan- en afvoer van water en waterberging" (primaire wateren waterschap AGV) is (mogelijk) een separate toestemmingsprocedure bij waterschap AGV aan de orde voor:
  1. planonderdeel 'brug' (zie paragraaf 3.5.3).
  2. planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' (zie paragraaf 3.5.3). Hiervoor geldt onder meer dat vanwege de doorstromingsdoelen van het Lozingskanaal de vraag aan de orde is of eisen moeten worden gesteld aan exacte positionering van een nieuwe woonboot die een woonschip op ligplaats "Zeeburgerdijk 585" vervangt en de diepte van de woonboot. Verdiepte woonboten zorgen voor meer opstuwing en moeten worden voorkomen. Daarnaast liggen ze sneller in de bagger. Dit alles is overigens geborgd bij en via het stelsel van de watervergunning waarvoor het waterschap AGV het bevoegd gezag is, maar mogelijk dat dit ook bij bestemmingsplan moet worden geregeld. Vandaar dat daarover advies wordt gevraagd aan het waterschap AGV (zie paragraaf 5.1.5).
- met het oog op het belang "nautisch beheer" is op grond van de Verordening op binnewater 2010 (mogelijk) een separate toestemmingsprocedure bij de gemeente aan de orde voor:
  1. plandeel 'brug' (plaatsen van object in, op of boven het water te plaatsen).
  2. plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' (ligplaatsvergunning).
- met het oog op het belang "waterkering":

1. krijgt het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' in ieder geval een dubbelbestemming Waterstaat - waterkering (zie paragraaf 3.3.2);
2. is (mogelijk, want de beoordeling is voorbehouden aan betreffend bevoegd gezag) een toestemmingsprocedure aan de orde voor het planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' (zie paragraaf 3.5.4).

5.1.5 Overleg met de waterbeheerder

Te onderscheiden onderdelen in advies en afstemming

Uit paragraaf 5.1.2 is op te maken dat de taken van waterbeheer bij meerdere partijen is belegd. Dit betekent dat voor voorliggend bestemmingsplan advies is en wordt gevraagd aan:

a. Waternet als "instantie met bevoegdheden namens de gemeente" over de vraag of het bestemmingsplan effect heeft op de belangen die gemoeid zijn met:
   1. Nautisch beheer bij bruggen en sluizen v.w.b. het plandeel 'brug'.
   2. Beheer en onderhoud van de natte infrastructuur, waaronder het vaarwegbeheer bij plandeel 'brug'.
   3. Beheer en onderhoud van de natte infrastructuur, waaronder het vaarwegbeheer bij plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.
b. waterschap Amstel, Gooi en Vecht over de vraag of het bestemmingsplan effect heeft op de belangen die gemoeid zijn met:
   1. Waterstaatkundig beheer water bij plandeel 'brug'. Van belang voor het planonderdeel 'brug' zijn de volgende AGV beheeraspecten:
      - Aan- en afvoer van water van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur AGV 2019.
      - Waterkering, bescherming van zogeheten "beschermde gronden" in de zin van de keur AGV 2019.
   2. Waterstaatkundig beheer water bij plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'. Van belang voor het planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' zijn de volgende AGV beheeraspecten:
      - Aan- en afvoer van water van zogeheten "primaire wateren" in de zin van de keur AGV 2019.
      - Waterkering, bescherming van een zogeheten "half-verholen waterkering" in de zin van de keur AGV 2019.
c. team Nautisch beheer van Programma Varen van de gemeente Amsterdam over de vraag of het bestemmingsplan effect heeft op de belangen die gemoeid zijn met Nautisch beheer van het water bij plandeeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.
d. de provincie (zie paragraaf 3.3.2): Voor het plandeel "woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585" dient dan op grond van artikel 6.77, derde lid overeenstemming te worden bereikt tussen gemeente, waterbeheerder *en provincie* over dit specifieke plandeel.
e. Rijkswaterstaat in verband met beheertaken ten aanzien van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Navolgend de weergave van overleg met Waternet en Rijkswaterstaat (vanwege de nabijheid van het Amsterdam-Rijnkanaal en eigendomsituatie) dat in de voorbereiding al heeft plaatsgevonden over het initiatief voor de brug.

Planonderdeel 'brug'

Over het planonderdeel 'brug' heeft in de loop der tijd ambtshalve overleg plaatsgevonden tussen gemeente en waterbeheerders. Navolgend een weergave daarvan. Deze aspecten hebben mede als uitgangspunt gediend voor het ontwerp van de brug en de locatie van de brug zoals dat in paragraaf 2.3 is beschreven.

Verkennende overleggen met Waternet (2015 en 2017)

In 2015 en 2017 heeft ambtshalve verkennend / inventariserend overleg plaatsgevonden met Waternet over het initiatief tot aanleg brug en het openbaar toegankelijk maken van de Zeeburgerdijk nabij de Zeeburger(schut)sluis. Dat deel van de Zeeburgerdijk was lange tijd afgesloten met een hek vanwege de afscherming van Gemaal Zeeburg en voorboezem van het gemaal. In verkenning op de mogelijkheid en wenselijkheid om een brug aan te leggen op deze locatie zijn binnen Waternet gesprekken gevoerd over de brug zelf, over de risico's ten aanzien van het gemaal, over de kansen op het gebied van cultuurhistorie en over het beheer van het terrein. Waternet vervult verschillende rollen/ taken. Navolgend is aangegeven in welke hoedigheid Waternet destijds in 2017 heeft geadviseerd:

- Waternet heeft destijds in 2017 namens het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) aangegeven positief te staan tegenover het aanleggen van een brug. Wel zijn destijds voorwaarden meegegeven waaraan de uiteindelijke brug en het openbaarstellen van het terrein zou moeten voldoen:
    1. Cultuurhistorie: Het fiets- en voetgangersverkeer langs de dijk zorgt voor zichtbaarheid van het historische gemaal en de sifons. Waternet wil het publiek informeren over de werking en historie van het gemaal en sifons. Daarom is door Waternet in 2017 verzocht om in de verdere uitwerking rekening te houden met het plaatsen van informatieborden, waaronder het reserveren van ruimte voor het plaatsen van deze borden op de geschikte plek bij het gemaal en bij het sifon.
    2. Beheer en eigendom: In 2017 is aangegeven dat als de Zeeburgerdijk openbaar toegankelijk wordt gemaakt voor fietsers en voetgangers, het hek verplaatst wordt richting het gemaal. Het gemaal dient onder andere vanwege veiligheid afgeschermd te worden. Waternet zal binnen de hekken het beheer op zich blijven nemen en wenste in 2017 recht van opstal voor dit terrein. Passend bij het openbaarstellen van het terrein heeft Waternet in 2017 aan de gemeente gevraagd om het beheer van het toekomstig openbare deel van de Zeeburgerdijk op zich te nemen.
    3. Veiligheid gemaal: In 2017 is door Waternet aangegeven dat het openbaar toegankelijk maken van de Zeeburgerdijk risico's voor het beheer van Gemaal Zeeburg met zich meebrengt. Het gemaal is een vitaal werk in het watersysteem van Waternet. Het openbaar toegankelijk maken van de Zeeburgerdijk is volgens Waternet alleen mogelijk als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan (aangegeven in 2017):
        a. Het gemaalgebouw Zeeburg en het sifongebouw wordt afgeschermd door een hek waarmee vandalisme en inbraak worden voorkomen.
        b. De bedrijfsvoering van Waternet mag niet bedreigd worden. Het gebruik van het gemaal voor de maandelijkse test of in geval van calamiteit mag niet worden belemmerd.
        c. De Zeeburgerdijk blijft begaanbaar voor werkvoertuigen die nodig zijn voor het onderhoud van het gemaal.
        d. Er worden borden geplaatst met verbod op zwemmen en waarschuwing voor levensgevaarlijke stroming.
        e. Er wordt een bescherming/hek geplaatst voor de bocht in het fietspad waar fietsers van de brug af komen, zodat ze niet per ongeluk (uitglijden en) in het water terechtkomen.
        f. De inrichting is zo dat mensen niet (on)bedoeld het water van de voorboezem kunnen betreden. Dit in verband met de sterke stroming die ontstaat door het gemaal.
- Namens de gemeente Amsterdam/AGV: Een brug op deze locatie is voor Waternet haalbaar als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
    a. De brug valt in het karakter van de omgeving, voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen 2011 en het doorvaartprofiel van het achterliggende vaarwater (A2).
    b. De brug mag de functie van de Zeeburgerschutsluis niet belemmeren.
    c. Bij een open brug is de doorvaarthoogte onbelemmerd, terwijl bij gesloten stand de brug minimaal 1,5 meter boven waterniveau is, met een gemiddelde waterstand van 0,4 meter -NAP.
    d. De breedte van de brug is minimaal de breedte van de naastgelegen Zeeburgerschutsluis.
    e. De voorkeur van de vaarwegbeheerder een brug die loodrecht op de vaarweg is gesitueerd.

De punten zijn verwerkt en in acht genomen bij de verdere planvorming, met dien verstande dat over de volgende nadere specifieke aandachtspunten van Waternet een nadere afweging heeft plaatsgevonden:

- Aangegeven is dat de voorboezem waar het gemaal in uitkomt, extreem gevaarlijk is wanneer het gemaal aan staat en dat er een afscheiding zou moeten komen om ervoor te zorgen dat men niet het water in kan vanwege verdrinkingsgevaar door aanzuiging van het gemaal.
    1. In het ontwerp is dit als volgt meegenomen: Het is niet de bedoeling dat daar gezwommen gaat worden. Middels een brede groenstrook langs het fiets-/voetpad wordt hieraan invulling gegeven in het ontwerp. Door het realiseren van een afscheiding langs de voorboezem is een verbodsbord overbodig.
- Aangegeven is dat de schotbalksponning bij de sluis bereikbaar dient te blijven voor een grote mobiele kraan. Het nieuwe ontwerp van de brug over de sluis mag de functionaliteit van de sluis en noodvoorziening niet belemmeren. Er dient rekening gehouden te worden met de opslaglocatie van de schotbalken en de opstelplaats van de kraan.
    1. In het ontwerp is dit als volgt meegenomen: Vanuit het oogpunt bruikbaarheid gemaal en veiligheid is deze eis meegenomen.
- Waternet wenst aanvullende bebording en informatievoorziening in verband met eventueel ongewenst parkeren, vissen en zwemmen.
    1. In het ontwerp is dit als volgt meegenomen: bebording wordt opgenomen aan noord- en zuidzijde van het fiets-/voetpad.
- Waternet geeft aan dat er in het verleden wel eens mensen uit de bocht zijn gevlogen bij bestaande de scherpe bocht van het pad van/naar het gemaal. Hier zijn destijds betonnen paaltjes geplaatst om dit te voorkomen. Er wordt geadviseerd hier in de nieuwe situatie rekening mee te houden. Wellicht door het plaatsen van een vangrail en/of plaatsen van bebording.
    1. In het ontwerp is dit als volgt meegenomen: In de bocht voorziet het ontwerp in een verhoogd plateau met inrichting van informatiebord, bankjes en lichtmast is afdoende voor de veiligheid.
- Bomen dienen minimaal 9,0m vanuit de referentielijn geplaatst te worden. Bomen mogen een maximale hoogte van 5,0m vanaf het aansluitende maaiveld hebben. Er mogen geen bomen op de kruin of in het talud van de kering geplaatst worden. Aangegeven door Waternet dat maatwerk mogelijk is.
    1. In het ontwerp is dit als volgt meegenomen: met deze voorkeur wordt rekening gehouden.

Afstemming met Rijkswaterstaat (2018 en 2020)

Met Rijkswaterstaat heeft ambtshalve afstemming plaatsgevonden over twee te onderscheiden onderdelen:

a. langzaamverkeerbrug;
b. openstelling en opnieuw inrichten van de weg/fietspad langs Amsterdam-Rijnkanaal.

Ad a. Afstemming Rijkswaterstaat 2018 over langzaamverkeersbrug

In 2018 is door Rijkswaterstaat over het initiatief voor de langzaamverkeerbrug onder meer aangegeven dat de haalbaarheid van de realisatie van een vaste langzaam-verkeersbrug ter plaatse van de westelijke kanaaldijk afhankelijk is van de exacte locatiekeuze. Aangegeven is dat de bouw van de brug binnen de begrenzing van de rijksvaarweg Amsterdam-Rijnkanaal zoals weergegeven op de afbeelding (blauwe lijn op navolgende afbeelding) niet wenselijk is.



Afbeelding: met blauwe lijn is in 2018 door Rijkswaterstaat aangegeven waar een nieuwe langzaamverkeersbrug volgens hen niet gewenst is.

Bij de locatiekeuze voor de fietsbrug ten westen van de rijksvaarweg dient rekening gehouden te worden met de vrijwaringszone voor de vaarweg zoals vastgelegd in het Barro artikel 2.1.2, in dit geval 25 meter breed. In deze vrijwaringszone gelden de nautische criteria. Bij criterium B is paragraaf 3.8 van de Richtlijnen Vaarwegen 2017 van belang waarin is voorgeschreven dat er bij splitsingen van vaarwegen een vrije uitzichtsdriehoek aanwezig moet zijn.

Ten slotte is door Rijkswaterstaat in 2018 aangegeven dat er op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gevaren met 2x2-baks duwvaart met CEMT-klasse Vlb. Deze duwbakken veroorzaken een grote zuiging op het Amsterdam-Rijnkanaal, alsook wateronttrekking vanuit de Nieuwevaart. Een toekomstige langzaam-verkeersbrug dient hiertegen bestand te zijn.

Ad b. Afstemming Rijkswaterstaat in 2020 over openstelling en opnieuw inrichten van de weg/fietspad

In 2020 is ambtshalve door Rijkswaterstaat onder meer aangegeven dat Rijkswaterstaat geen probleem heeft met het opstellen en opnieuw inrichten van de weg/fietspad. Ook is de aanplant van nieuwe bomen niet bezwaarlijk voor Rijkswaterstaat. Punt van aandacht is volgens Rijkswaterstaat het beheer van het groen waarbij ook de beelden van de leeuwen moeten worden meegenomen [*N.B. deze staan ten zuiden van het syphongebouw in de berm langs het Amsterdam-Rijnkanaal*]. Verder is aangegeven dat de damwanden in beheer blijven van Rijkswaterstaat en dat eventuele nieuwe bomen dusdanig geplaatst dienen te worden dat de damwanden niet door wortelgroei worden weggedrukt, dat het bellenscherm (in beheer van Rijkswaterstaat) bereikbaar moet blijven, dat er geen inrijverbod moet gaan gelden voor Rijkswaterstaat en Waternet (het gemaal en de sifon zijn in beheer van Waternet) en dat de borden van Rijkswaterstaat langs het Amsterdam-Rijnkanaal op de huidige plaats moeten blijven staan en dat de verlichting van de borden behouden moet blijven.

Een ander punt van aandacht betreft "wachtende vaartuigen bij het uitnemen van de brug" en hoe daar mee om te gaan. Dit gezien de klasse / het type scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat om grotere vaartuigen op het Amsterdam-Rijnkanaal met een zuigende werking. Ook de windfactor kan hierin een rol spelen. Wachtende schepen bij het uitnemen van de brug kunnen in de invloedsfeer komen van het Amsterdam-Rijnkanaal met mogelijke aanvaringen tot gevolg. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat zij weliswaar niet de vaarwegbeheerder is van de Nieuwe Vaart, maar dat het plaatsen

van nieuwe palen voor wachtende schepen op een geopperde mogelijke locatie niet conform de richtlijnen Vaarwegen 2020 is. Dit wordt vanuit nautisch oogpunt niet akkoord bevonden door Rijkswaterstaat. Ook de noodzaak van nieuwe afmeerpalen voor de brug wordt niet direct herkend. Dit vanuit de overweging dat de wachttijd niet lang zal zijn. Dit gezien de schepen die het betreft en het doel waarvoor de brug wordt geopend. Bovendien is er voor een langere wachttijd nu al een meerpaal aanwezig. Mocht de gemeente toch meerpalen willen plaatsen, dan kan dat door de meerpalen dicht bij de brug te plaatsen conform de richtlijnen Vaarwegen 2020 en gebruik te maken van de bestaande meerpalen (gele cirkel op navolgende afbeelding). Het resultaat van afstemming met de gemeente hierover is het volgende: er komen geen nieuwe afmeerpalen voor de brug. Er is een bestaande paal die behouden blijft om in geval van een calamiteit af te kunnen meren.



Afbeelding: situering bestaande meerpalen ten oosten het plangebiedsdeel 'brug'

Planonderdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Overleg met het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en Waternet (als uitvoeringsdienst van Waterschap AGV en gemeente)heeft plaatsgevonden in het kader van het zogeheten artikel 3.1.1 Bro overleg (raadplegen bestuursorganen die een specifiek belang dienen). Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 8.2 van voorliggende toelichting.

5.2 Verkeer

Verkeersgerelateerde overwegingen - Advies CVC

De brug is toegankelijk via trappen met fietsgoot en hellingbanen. De hellingbaan met zigzagbeweging is zo ontworpen dat fietsers en rolstoelers niet te veel snelheid kunnen ontwikkelen en een conflict met kruisend verkeer wordt voorkomen. De helling van de hellingbaan is maximaal 4%. De breedte van de paden op de hellingbaan is maximaal 1,8 meter. In de planbeschrijving is een groot aantal te onderscheiden overwegingen over het plan uiteengezet (zie paragraaf 2.3.1 t/m 2.3.5). Aanvullend daarop zijn ook de volgende specifieke verkeergerelateerde afwegingen gemaakt. Dit in het kader van een adviestraject via bespreking in en door de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van de gemeente Amsterdam. Daartoe is op 17 december 2019 een eerste ontwerp ter advisering aan de CVC voorgelegd. Nadien is naar aanleiding van het advies van de CVC van december 2019 de toegankelijkheid voor mindervaliden nader onderzocht. Dit resulterend in het voorliggende plan van brug met trappen met fietsgoot en zigzaggende hellingbanen. Het plan is op 17 november 2020 andermaal

besproken door de CVC. Tijdens die bespreking is ook een variant beschouwd in de vorm van liften in plaats van hellingbanen. Als reactie tijdens de behandeling CVC in november 2020 zijn de volgende opmerkingen gemaakt door:

- Extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam: sterk voorstander van een hellingbaan. Liften zijn vaak defect. Cliëntenbelang Amsterdam vreest dat de lift vaak vol fietsen zal staan en daardoor niet gebruikt kan worden door mensen met een beperking.
- Extern adviseur Fietsersbond: het is een gemiste kans dat niet aangesloten wordt op de bestaande plusnet-fietsroute. Een brug als deze is een obstakel en geen verbinding in het netwerk.
- Gemeente, onderdeel Politie: voorstander van een hellingbaan, mede vanuit de sociale veiligheid. Een lift is in dat opzicht minder sociaal veilig als het donker is. De hellingbaan zal gebruikt worden door fietsers. De politie pleit voor het goed aangeven van de trap aan weerszijde van de brug. Een markering op de brug aanbrengen bij de bovenzijde van de trap, zodat vooral in de avond goed zichtbaar is dat er een trap zit.
- Gemeente, onderdeel Verkeer & Openbare ruimte (V&OR): sluit aan bij de gemaakte opmerkingen en is voor een hellingbaan.
- Gemeente, onderdeel Metro & Tram (MET): geen aanvullende opmerkingen.
- Gemeente, onderdeel Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB): voorkeur aan een hellingbaan boven een lift en sluit aan bij de overige opmerkingen. Een hellingbaan van 1,80 m breed is smal als twee fietsers elkaar willen passeren. Aangezien het om enkele tientallen fietsers per uur gaat, kan GVB wel instemmen met de voorgestelde breedte.

Bovenstaande opmerkingen resulteerde in het navolgende advies van CVC in november 2020

- De CVC adviseert positief ten aanzien van de langzaamverkeer-brug over Nieuwe Vaart (Cruquiusgebied), toegankelijkheid mindervaliden.
- De CVC is unaniem voorstander van een hellingbaan. In de praktijk is een lift vaak defect en dat betekent dat mensen met een beperking geen alternatief hebben om over te steken. De hellingbaan biedt structurele toegankelijkheid. Ook de sociale veiligheid met betrekking tot de lift speelt een rol.
- Daar waar de hellingbaan boven bij de brug aankomt, de overgang naar de trap duidelijk markeren. Vooral op donkere momenten kan een gevaarlijke situatie ontstaan als de trap niet duidelijk wordt aangegeven.
- De CVC beseft dat de brug geen toekomstbestendige oplossing is, omdat deze mogelijk een onderdeel kan worden van een recreatieve fietsroute.

De adviezen van CVC zijn meegewogen in het ontwerp voor de brug. Het resultaat is beschreven in de planbeschrijving in paragraaf 2.3.1 t/m 2.3.5.

5.3 Archeologie

Kader

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In het overgangsrecht van de Erfgoedwet is in artikel 9.1 geregeld dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de nieuwe Omgevingswet toch van kracht blijven tot de inwerkingtreding daarvan, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de bescherming van archeologie in ruimtelijke besluiten (artikelen 38 tot en met 43 van de Monumentenwet 1988). Belangrijke onderwerpen van het overgangsrecht zijn:

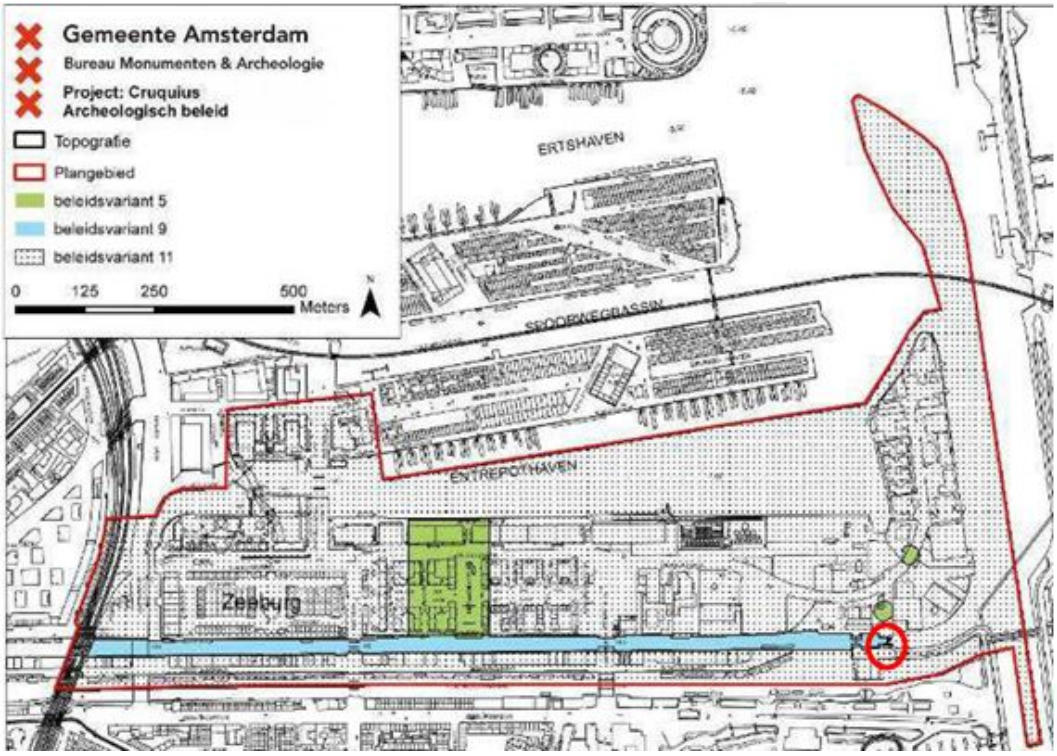
- Instandhoudingsplicht: met de invoering van de Omgevingswet wordt wettelijk verankerd dat monumenteigenaren de plicht hebben om hun monument in stand te houden. Tot de Omgevingswet wordt ingevoerd, is de instandhoudingsplicht verankerd in het overgangsrecht van de Erfgoedwet.
- De bepalingen over archeologische monumentenzorg. Het gaat onder meer om:

1. het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
2. de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
3. de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
4. de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

Analyse situatie plangebied

Plangebiedsdeel 'brug'

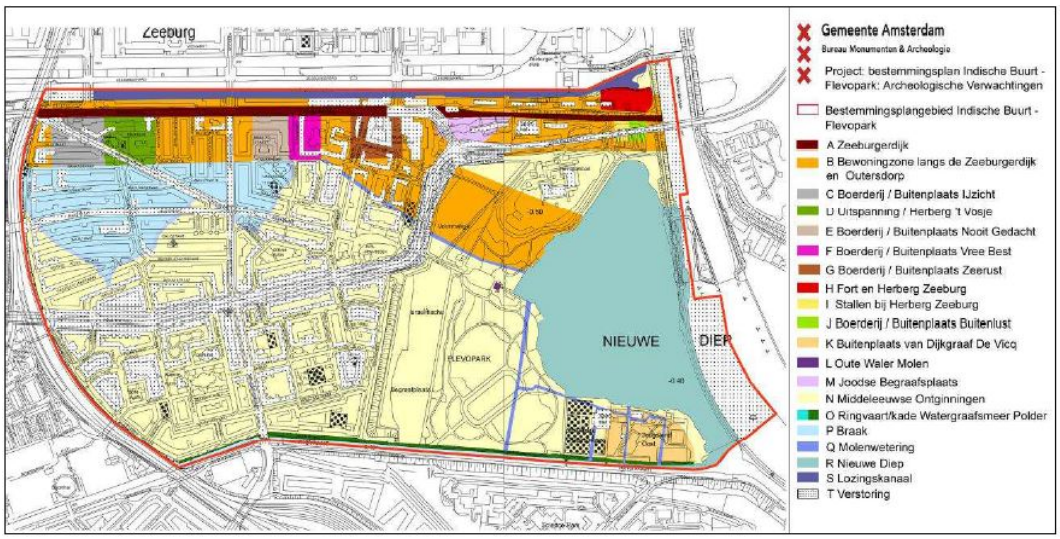
De locatie van de brug ligt in het gebied waarvoor in november 2011 een archeologisch bureauonderzoek (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Cruquius Stadsdeel Oost; BO 11-055 Amsterdam 2011; Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten en Archeologie) is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Cruquius (zie paragraaf 1.4). Uit dat onderzoek naar het gehele Cruquiusgebied was op te maken dat in het overgrote deel van het Cruquiusgebied een lage of geen archeologische verwachting geldt waarvoor was bepaald dat verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is (zogeheten "beleidsvariant 11:- verwachtingszones A deels, D, E, F, G, H, I, J-"). En voorts was aan het gebied van, en voor een relatief klein deel ook aansluitend aan, de huidige Nieuwe Vaart (zogeheten "beleidsvariant 9: -Zone C Nieuwe Vaart-") een lage verwachting toebedeeld. En op grond van die verwachting was voor dat betreffende gebied bepaald dat voor bodemingrepen in de waterbodem die kleiner zijn dan 10.000 m2 geen archeologisch veldonderzoek hoeft te worden uitgevoerd. Het voorliggende plangebiedsdeel 'brug' betreft deels de gronden waar "beleidsvariant 11" van toepassing is en deels de gronden waar "beleidsvariant 9" van toepassing is. Voor beiden geldt dat dit betekent dat voor het plangebiedsdeel 'brug' geen nader archeologisch onderzoek hoeft te worden verricht omdat niet de verwachting is dat eventuele archeologische resten hier kunnen worden verstoord. Het aspect archeologie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plandeel 'brug'. Volledigheidshalve wordt de dubbelbestemming en regeling die in het bestemmingsplan Cruquius aan de gronden is toegekend wel 1-op-1 overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Dit zodat de eerdere regeling voor het gehele gebied dekkend blijft en er geen gat ontstaat als gevolg van voorliggend "postzegelplan".



Afbeelding uit rapport "Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Cruquius Stadsdeel Oost; BO 11-055 Amsterdam 2011", met daarop weergegeven de te onderscheiden beleidsvariantgebieden en rood omcirkeld de locatie van het plangebiedsdeel 'brug'.

Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

De locatie van het plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' ligt in gebied waarvoor door Bureau Monumenten & Archeologie in november 2009 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (zie paragraaf 1.4).



Afbeelding "Archeologische verwachtingen Indische Buurt en Flevopark" uit de toelichting van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (vastgesteld 2010)

Het plangebiedsdeel betreft water van het Lozingskanaal. Uit het betreffende archeologisch onderzoek naar het gebied "Indische Buurt en Flevopark was op te maken dat voor het gebied aangeduid als "Zone S Lozingskanaal" een lage archeologische verwachting geldt. Op grond daarvan is voor het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark destijds bepaald dat er geen dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" aan het Lozingskanaal toegekend hoeft te worden. Die bepaling die destijds voor het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark is gemaakt, is leidend voor voorliggend bestemmingsplan. Dit omdat de archeologische situatie van het Lozingskanaal niet is gewijzigd. Het aspect archeologie vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'.

Conclusie

Het aspect archeologie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt de dubbelbestemming en regeling die in het bestemmingsplan Cruquius aan de gronden van het plangebiedsdeel 'brug' is toegekend 1-op-1 overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Dit zodat de eerdere regeling voor het gehele gebied dekkend blijft.

5.4 Cultuurhistorie

Kader

Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden voor het bestemmingsplan.

Analyse situatie plangebied

Plangebiedsdeel 'brug'

Voor het bestemmingsplan Cruquius dat in 2013 is vastgesteld is in december 2012 een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. Uit de rapportage van dat onderzoek (bijlage bij voorliggende toelichting: Cultuurhistorische verkenning Cruquiusweg e.o.'; C 12-046; December 2012; BMA) is op te maken dat de omgeving van het plangebied (het gehele Cruquiusgebied) een boeiend stedenbouwkundig en architectonisch ensemble vormt, waarin de negentiende-eeuwse ontwikkeling van de haven en de stadsvernieuwing tot een verrassende synthese zijn gekomen. De huidige hoofdstructuur van het Cruquiusgebied dateert uit het laatste kwart van de negentiende eeuw, maar ook de stadsvernieuwing heeft rond 1990 onmiskenbare sporen nagelaten. Een en ander komt tot uitdrukking in de verschijningsvorm van de stedelijke ruimte die uitgesproken divers is. Er zijn nog enkele betekenisvolle structuren, elementen en bebouwing bewaard gebleven. Een aantal stedenbouwkundige elementen herinneren aan de gecompliceerde waterhuishouding van de historische stad en het probleem van de fecaliën. Het gaat hierbij om de Nieuwe Entrepotsluis met beide bruggen, het Zeeburgerpad als voormalige waterscheiding tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal, en het waterstaatkundige complex bij het gemaal Zeeburgerdijk 801. Voor voorliggend plangebied is wat dat betreft het volgende van belang:

- De Zeeburgersluis, Nieuwe Vaart en Lozingskanaal en Zeeburgerpad: Het waterstaatkundige

complex herinnert aan de oorspronkelijke functie van het Lozingskanaal. Het Zeeburgerpad vormt een bijzonder waterstaatkundig en stedenbouwkundig gegeven als dijklichaam dat oorspronkelijk de waterscheiding vormde tussen de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal waardoor water uit de voormalige Zuiderzee werd ingelaten, via een gemaal, een voorboezem en een syphonsluis onder het Merwedekanaal door. Met dit water werden de grachten schoon gespoeld. De Nieuwe Vaart werd rond 1650 gegraven, met het oogmerk aanslibbing in de haven door middel van doorstroming tegen te gaan.
- Het gemaal, Zeeburgerdijk 801: gemeentelijk monument.

Afweging planonderdeel 'brug':

Het plangebiedsdeel 'brug' betreft het meest oostelijke deel van de Zeeburgersluis. De sluishoofden zijn om cultuurhistorische redenen van waarde. Dit is aanleiding om daar in het ontwerp van de brug rekening mee te houden. Om renovatie van de sluishoofden mogelijk te maken, is de constructie van de brug zo ontworpen dat de sluishoofden vrij worden gehouden van de constructie van de sluis. Het brugdek steunt niet op het sluishoofd. Dit met het oog op het behoud van het sluishoofd.

Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Tijdens de inventarisatie van belangen die gemoeid zijn met de keuze voor een vaste uitneembare brug is door de eigenaresse van het bestaande woonschip "Hoop op Welvaart" aan Zeeburgerdijk 585 het verzoek gedaan om haar de mogelijkheid te bieden tot vervanging van het woonschip door een woonark op die locatie. In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (zie paragraaf 3.6.3) is onder meer over "Water voor wonen en werken" (onderdeel Leefbare stad) aangegeven dat behoud van historische woonboten een breed draagvlak heeft. Concrete conclusies worden daaraan in de omgevingsvisie echter niet verbonden.

5.5 Natuur

5.5.1 Kaders

Wet natuurbescherming - Soortbescherming

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Voor projecten dient bepaald te worden of de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming mogelijk een belemmering kunnen zijn.

Wet natuurbescherming - Gebiedsbescherming

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of het project significante gevolgen kan hebben op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

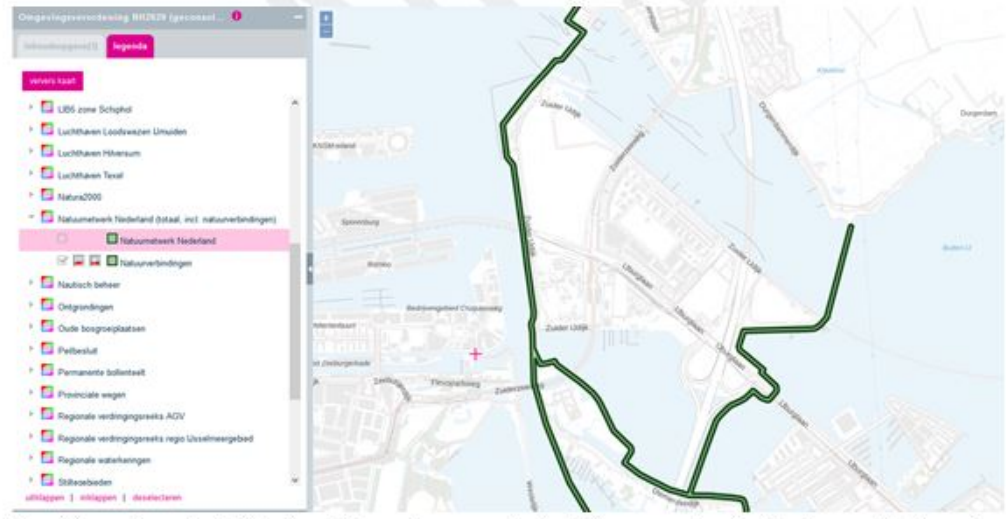
Natuurnetwerk Nederland (voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur) en natuurverbindingen

In navolging van artikel 2.10.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn bij provinciale verordening de gebieden aangewezen die het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vormen. Het NNN (voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en

ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden in Noord-Holland zijn neergelegd in bijlage 5 bij de provinciale Omgevingsverordening NH2020. Deze wezenlijke kenmerken en waarden moeten op grond van artikel 6.43 van de Omgevingsverordening NH2020 in acht worden genomen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen voor NNN-gebieden. Dit betreft een harde, absolute doorwerking. Afwijken is niet mogelijk. Een ruimtelijk plan mag geen nieuwe activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het NNN of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. De verordening respecteert wat in geldende ruimtelijke plannen is toegestaan (eerbiedigende werking). Bestaande activiteiten zijn dus wel toegestaan.



Afbeelding: uitsnede digitale kaart Omgevingsverordening NH2020, onderdeel Natuurnetwerk Nederland



Afbeelding: uitsnede digitale kaart Omgevingsverordening NH2020, onderdeel "natuurverbindingen"

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

Onderdeel van het Amsterdamse groenbeleid is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Deze was onder andere opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011). Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. Het is de leidraad voor inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting en vervangt de

Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Hierop zijn twee uitzonderingen die integraal waren opgenomen in de structuurvisie, waaronder de Hoofdgroenstructuur. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. Cruquius en de locatie van de brug zijn geen onderdeel van de hoofdgroenstructuur zoals die is vastgelegd in de Structuurvisie Amsterdam 2040.



Afbeelding: hoofdgroenstructuur gemeente Amsterdam op moment van opstellen voorliggend bestemmingsplan (medio - 2023)

In 2022 heeft een nieuw beoogde hoofdgroenstructuur van het nog vast te stellen Beleidskader Hoofdgroenstructuur voor inspraak ter inzage gelegen (concept heeft ter inzage gelegen tot en met 13 februari 2022). Op de kaart van de nieuw beoogde hoofdgroenstructuur worden de bermen van het pad ten zuiden van de brug (Westelijke Merwedekanaaldijk) aangemerkt als "groene verbinding". Het is de doelstelling dat de bermen van het betreffende pad dus onderdeel gaan worden van de Amsterdamse hoofdgroenstructuur.



Afbeelding: beoogde concept hoofdgroenstructuur op moment van opstellen voorliggend bestemmingsplan (beleid situatie medio 2023)

5.5.2 Onderzoek en afweging

Plangebiedsdeel 'brug'

Soortbescherming

In augustus 2017 is een verkennende quick scan natuur uitgevoerd (Quickscan natuur langzaamverkeersroute Nieuwe Vaart; Ingenieursbureau Amsterdam; 8 augustus 2017; kenmerk 30983). In de quick scan zijn adviezen en aanbevelingen opgenomen:

- De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in de populieren is niet op voorhand uit te sluiten. Indien de populieren in het projectgebied worden gekapt of sprake is van extra verlichting in het projectgebied, wordt geadviseerd om een vleermuisonderzoek uit te laten voeren. Indien verblijfplaatsen worden vastgesteld, dient te worden beoordeeld of deze worden verstoord door de voorgenomen werkzaamheden. Mitigerende maatregelen (afschermende verlichting, aangepaste werktijden of uitvoeringsperiode) kunnen voorkomen dat de verblijfplaatsen worden verstoord. Indien verstoring niet voorkomen kan worden, dient een ontheffing te worden verkregen en kan uitvoering uitsluitend plaatsvinden conform de voorschriften in de ontheffing.
- Voorkomen dient te worden dat de Nieuwe Vaart méér wordt aangelicht dan in de huidige situatie. Indien dit niet voorkomen kan worden, dient een onderzoek naar vliegroutes van vleermuizen uitgevoerd te worden. Dit onderzoek is grotendeels te combineren met het onderzoek naar verblijfplaatsen (zie vorige bullet). Als een vliegroute wordt vastgesteld, dient beoordeelt te worden of sprake is van verstoring van deze route door de realisatie van verlichting op en nabij de brug.
- De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten in de populieren is niet waarschijnlijk, maar kan niet volledig op voorhand worden uitgesloten. Hiertoe dient een veldcheck te worden uitgevoerd. Als mogelijkheden voor jaarrond beschermde nesten worden waargenomen, dient op basis van de voorgenomen ingreep en de gewenste periode van uitvoering beoordeeld te worden of gericht onderzoek noodzakelijk is.

Het verkennende onderzoek van 2017 is aanleiding geweest voor het verrichten van nader onderzoek. De resultaten staan in de notitie Veldonderzoek brug Nieuwe Vaart, Amsterdam (bureau Waardenburg; kenmerk 17-0600/18.07123/GerSm; 24 augustus 2018). In de notitie is het volgende geconcludeerd:

- Bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de betekenis van het water langs de noordkant van het plangebied als vliegroute voor meervleermuis. Om negatieve effecten op de meervleermuis - en daarmee overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb - te voorkomen moet extra verlichting van het wateroppervlak worden voorkomen.
- Aanbevelingen: Indien het noodzakelijk is de brug te voorzien van verlichting wordt aanbevolen de verlichting kort boven het wegdek aan te brengen in de zijkant van de brugconstructie / reling. Voor het type verlichting wordt de vleermuisvriendelijke amberkleurige LED verlichting (Batlamp) aanbevolen zoals deze in opdracht van Rijkswaterstaat is ontwikkeld.
- Het verstoren van in gebruik zijnde nesten van vogels, en daarmee overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels, kan worden voorkomen door werkzaamheden aan de oever buiten het broedseizoen uit te voeren of het werkgebied - de oevers - van te voren te inspecteren op in gebruik zijnde nesten en indien nodig het werk uit te stellen.
- Voor andere beschermde soorten heeft het projectgebied geen betekenis of zijn negatieve effecten van de voorgenomen ingreep uitgesloten.

Afwegingen:

- de aanbevelingen in de notitie van 2018 van het bureau Waardenburg zijn overgenomen door de verlichting kort boven het wegdek aan te brengen in de zijkant van de brugconstructie / reling en door gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting.
- Met de kans op verstoren van nesten van vogels wordt rekening gehouden door buiten bij eventuele

werkzaamheden langs de oevers, de oevers te inspecteren op de aanwezigheid van nesten.

Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op relatief ruime afstand van het plangebied. In verkennende beoordelingen (ook wel 'voortoets' genoemd) van de vraag of een plan mogelijk negatieve effecten kan veroorzaken wordt doorgaans onderscheid gemaakt in een 19-tal verschillende storingsfactoren. Dit is afhankelijk van Natura 2000-gebied en activiteit. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verstoring door geluid, optische verstoring, etc.. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden bevinden zich op voldoende afstand van het plangebied om dergelijke effecten op voorhand uit te sluiten. Voorts is uit het stikstofonderzoek, uitgevoerd in februari 2024, op te maken dat er geen depositie is door het plan in Natura 2000-gebieden. Dit betekent dat het plan ook voor dat aspect geen negatief effect heeft op Natura 2000-gebieden. De rapportage van het onderzoek (Stikstofonderzoek; kenmerk A5126-07/DSL/rap1; datum 28 februari 2024) is als bijlage bij voorliggende toelichting gevoegd.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebiedsdeel 'brug' is geen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland of een natuurverbinding zoals bepaald in de provinciale Omgevingsverordening NH2020. Het NNN en/of natuurverbinding is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

Amsterdamse hoofdgroenstructuur

Het plangebiedsdeel 'brug' is geen onderdeel van de Amsterdamse hoofdgroenstructuur zoals bepaald op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan (medio 2023). Het beleid van de Hoofdgroenstructuur Amsterdam is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585'

Het plandeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585' betreft het vervangen van een bestaand woonschip door een woonark. De ligplaats is een bestaande ligplaats en geen nieuwe ligplaats. Dit planonderdeel is van dien aard, dat het aspect 'natuur' geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

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

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

6.2 Planvorm

Het bestemmingsplan is ontwikkelgericht. Dit wil zeggen dat de huidige gebruiks- en bouwregels in dit deel van de gemeente worden vervangen door nieuwe bestemmingsplanregels om een nieuwe brug mogelijk te maken. En als gevolg daarvan het mogelijk maken van het vervangen van een woonboot van het type woonschip door een woonark.

6.3 Artikelgewijze toelichting

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planregeling, te weten de planregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels.

Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels en algemene aanduidingsregels.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

Artikel 1 Begrippen en artikel 2 Wijze van meten

Hoofdstuk 1 bevat een tweetal artikelen. Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. Artikel 2 geeft een uitleg van de wijze waarop de begrenzing van de verschillende bestemmingen, de bouwhoogte van bouwwerken en de oppervlakte van bouwwerken wordt gemeten.

Artikel 3 Verkeer en artikel 4 Water

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van een brug over water en een sluis en op het mogelijk maken van het vervangen van een woonschip door een woonark op een woonbootligplaats. Daartoe is aan de gronden van de brug een tweetal bestemmingen toegekend, namelijk Verkeer en Water. De bestemming Water is ook toegekend aan de "gronden" van de woonbootligplaats. Onderstaand is per planonderdeel een nadere toelichting daarop gegeven.

Planonderdeel Brug

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een brug mogelijk over een bestaande watergang en een sluis. Er is gekozen om aan de locatie van het initiatief voor de brug een tweetal bestemmingen toe te kennen, namelijk de bestemming Verkeer en de bestemming Water:

- De delen van de nieuw beoogde brug die boven de bestaande watergang en de sluis komen te liggen hebben de bestemming Water gekregen met een aanduiding 'brug':
    1. in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Water (artikel 4.1) is een opsomming opgenomen voor het toegestane gebruik, waaronder het gebruik voor wegverkeer op fiets- en voetpaden ter plaatse van de aanduiding 'brug';
    2. in de bouwregels van de bestemming Water (artikel 4.2) zijn in het artikel van bouwwerken, geen gebouwen zijnde onder meer maxima gesteld aan de breedte en hoogte van een brug boven het water en is een minimum gesteld aan de doorvaarthoogte. In deze bouwregels voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is tevens aangegeven ten opzichte van welk peil die hoogten gelden. Dit alles in aansluiting op paragraaf 2.3.4 van voorliggende toelichting.
- de overige delen van de nieuw beoogde brug, waaronder de toegangsvoorzieningen voor het overbruggen van het hoogteverschil, hebben de bestemming Verkeer gekregen:
    1. in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Verkeer (artikel 3.1) is een opsomming opgenomen voor het toegestane gebruik, waaronder het gebruik voor wegverkeer op fiets- en voetpaden;
    2. in de bouwregels van de bestemming Verkeer (artikel 3.2):
        a. zijn in het artikel van bouwwerken, geen gebouwen ten behoeve van de realisatie van toegangen tot de brug onder meer maxima gesteld aan kunstwerken en voorzieningen ten behoeve van weg- en vaarwegverkeer. Dit is onder meer van toepassing op de toeritten en

trappen van de brug.

b. zijn de regels overgenomen uit het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders. Dit in aansluiting op paragraaf 1.4 en 3.6.7 van voorliggende toelichting.

Zoals uit paragraaf 1.4.1 onder "*Ad 1. Bestemmingsplan Cruquius (vastgesteld 9 april 2013)*" is op te maken, heeft het bestaande pad van en naar de beoogde brug aan de zuidzijde gedeeltelijk nog geen verkeersbestemming. Met voorliggend bestemmingsplan wordt de bestemming Bedrijf - Nutsvoorziening voor het deel van het pad gewijzigd in de bestemming Verkeer.

Planonderdeel Woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585

Het bestemmingsplan ziet mede toe op de bestaande woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585. Op die locatie wordt vervanging van een woonboot van het type woonschip door een woonboot van het type woonark mogelijk gemaakt. Dit door, net als eerder in het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark het geval was (zie paragraaf 1.4), aan de betreffende locatie de bestemming Water toe te kennen. Aanvullend daarop wordt ook de aanduiding "specifieke vorm van water - woonbootligplaats' aan deze locatie toegekend. Hiermee wordt onder meer geregeld dat de wateren ook mogen worden gebruikt voor de functie wonen, dat het wonen uitsluitend is toegestaan in een woonboot, dat het aantal toegestane aantal woonboten maximaal 1 is en dat een woonboot uitsluitend is toegestaan van het woonboottype woonschip, dan wel het woonboottype woonark. In de begripsbepalingen in artikel 1 is bepaald wat daaronder wordt verstaan. Voor wat betreft de begrippen voor woonboten zijn de begrippen van het beleidsdocument "Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" het vertrekpunt. De begrippen zijn in voorliggend bestemmingsplan echter aangevuld met als doel om op onderdelen meer duidelijkheid te geven over het onderscheid tussen woonschip, woonvaartuig en woonark. Voor de aanleiding daartoe wordt verwezen naar onder andere paragraaf 2.3.6 en paragraaf 3.6.6. De betreffende bouwregels zijn vervolgens gebaseerd op een combinatie van de regels van het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark en het document "Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost":

- Bouwregels voor een woonboot van het type woonschip: wat afmetingen betreft, gebaseerd op het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (zie paragraaf 1.4). Dit zodat de bestaande bouwregels, voor zover het het bestaande woonschip "Hoop op Welvaart" betreft, niet worden wegbestemd;
- Bouwregels voor een woonboot van het type woonark: gebaseerd op het beleidsdocument "Woonboten en Oevergebruik stadsdeel Oost" (zie paragraaf 3.6.6). Dit omdat dit planonderdeel een nieuwe situatie betreft die nog niet eerder in een bestemmingsplan voor deze locatie is vastgelegd.

Artikel 5 Waarde - Archeologie 2

De regels van de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2 zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Cruquius (zie paragraaf 1.4). Dit zodat het eerder bepaalde beschermingsregime niet wordt wegbestemd. Om die reden is ook gekozen voor dezelfde naamgeving van de dubbelbestemming (Waarde - Archeologie 2).

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

De regels van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering zijn overgenomen uit het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark en het bestemmingsplan Cruquius (zie paragraaf 1.4). Dit zodat het eerder bepaalde beschermingsregime niet wordt wegbestemd.

Artikel 7 Antidubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen

worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

Het plangebied is volgens het geldende bestemmingsplan Cruquius en het bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark (zie paragraaf 1.4) onderdeel van een zone van een gezoneerd industrieterrein. Ook is een deel van het bestemmingsplangebied volgens dat bestemmingsplan Indische Buurt en Flevopark onderdeel van de vrijwaringszone van de rijksvaarweg Amsterdam - Rijnkanaal. Dat betreft het deelgebied waar het bestaande pad bij het sifongebouw langs het Amsterdam - Rijnkanaal met voorliggend bestemmingsplan bestemd wordt voor verkeer (zie paragraaf 1.4.1 onder "*Ad 1. Bestemmingsplan Cruquius (vastgesteld 9 april 2013)*" onder "*Plangebiedsdeel 'pad' (Pad ten zuiden van de brug)*". Het voorliggende bestemmingsplan heeft niet tot doelstelling om de zones van het industrieterrein en het Amsterdam - Rijnkanaal aan te passen. Dit betekent dat:

- aan alle gronden van het plangebied de aanduiding "Geluidzone - industrieterrein" wordt toegekend. Voor nieuwe gevoelige bestemmingen binnen een geluidzone van een industrieterrein geldt op grond van de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde.
- aan de gronden van het pad bij de sifon langs het Amsterdam - Rijnkanaal de aanduiding 'Vrijwaringszone - vaarweg' wordt toegekend (zie ook paragraaf 3.2.3). De regels zien toe op het beschermen en veiligstellen van het belang van de rijksvaarweg. Dergelijke belangen zijn in het geding bij initiatieven die mogelijk van nadelige invloed kunnen zijn op doorvaart, zicht, communicatie, toegankelijkheid voor hulpdiensten en beheer en onderhoud. Om die reden is bouwen op deze gronden niet direct toegestaan.

Artikel 10 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 11 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kostenverhaal

Ingevolge artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Dit betreft bouwplannen die genoemd zijn in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voorliggend bestemmingsplan ziet niet toe op een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Dit betekent dat het vaststellen van een exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wro niet aan de orde is.

7.2 Financiele uitvoerbaarheid

De aanleg en het beheer van de brug is een kostenpost die indirect en direct gefinancierd wordt met gemeenschapsgeld:

- De financiën ter realisatie van de langzaamverkeersbrug komen ten laste van de grondexploitatie (grex) Cruquius. Een van de aspecten die daarin een rol spelen is het aspect planschade. Daarvoor zijn planschade risico analyses uitgevoerd door planologische vergelijking van de oude en nieuwe situatie. Uit de analyses wordt het volgende opgemaakt:
  1. woonboten en woonschip: planschade wordt niet verwacht.
  2. Firma Kleijer: planschade wordt verwacht. Hier is in de grex rekening mee gehouden.
  3. Kloppenborg Holding B.V., New Electric Marine B.V. en New Electric B.V.: op basis van planologische vergelijking van de oude en nieuwe situatie (zie paragraaf 2.2.2 onder "*Zeeburgerpad 137-A*") wordt niet planschade niet verwacht.
- Het beheer van de langzaamverkeersbrug komt ten laste van de gemeente (N.B. toekomstig beheer komt te liggen bij de gemeentelijke dienst Verkeer&Openbare Ruimte beheer). Deze areaaluitbreiding zal te zijner tijd, bij overdracht, moeten worden meegenomen in toekomstige beheer budgetten van V&OR.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject / inspraak

Het initiatief voor een nieuwe langzaamverkeerverbinding over de Nieuwe Vaart heeft een lang voortraject. Het voortraject vangt aan met het vaststellen van de spelregelkaart voor de transformatie van het gehele Cruquiusgebied in 2012. Op die spelregelkaart zijn onder andere ook nieuwe indicatief aangegeven langzaamverkeer verbindingen aangegeven, waaronder die van voorliggend initiatief. Voor de transformatie van het Cruquiusgebied geldt vervolgens dat concretisering van ideefase tot een concreet bouwplan, gefaseerd plaats vindt.

Als vertrekpunt voor de concretisering van het idee voor een nieuw verbinding bij de Zeeburgersluis is in 2017 ambtshalve een eerste verkenning uitgevoerd van mogelijke belangen. Destijds werden onder andere de concrete individuele deelbelangen herkend van het Machine- en motorenfabriek Kleijer en de eigenaren van de woonboten (type woonarken en een woonschip) ten oosten van de Th.K. Van Lohuizenlaan. Dit mede omdat in die fase (in de opstartfase in 2017) de vraag aan de orde was wat de minimale doorvaarthoogte diende te zijn en in verband daarmee of er voldoende ruimte is om de brug met hellingbanen toegankelijk te maken. En mede in verband daarmee ook of de brug een beweegbare brug zou moeten worden of een uitneembare brug.

In de opstartfase van de concretisering in 2017 zijn omwonenden met een bewonersbrief van 3 oktober 2017 geïnformeerd en is de firma Kleijer in een overleg geïnformeerd, onder meer over het komst van de brug. Voorts werd in die eerste informerende brief aangegeven dat op dat moment nog niet exact bekend was hoe de brug er uit zou gaan zien. Dit omdat het planproces daarvoor op dat moment nog maar net gestart was. En dat om die reden eerst bij alle belanghebbenden eisen en randvoorwaarden voor de brug moest worden opgehaald.

Het doorlopen van het proces van ophalen van eisen en randvoorwaarden maakte in 2017 en 2018 inzichtelijk dat de aanleg van een langzaamverkeerroute op deze locatie weliswaar wenselijk is om meerdere redenen, maar dat het ook een aantal beperkingen met zich mee brengt die onderling tegenstrijdig zijn. Zo werkt het voordeel van een lage brug voor het comfort van de gebruiker van de langzaamverkeersroute nadelig op de bestaande kruisende scheepvaart en omgekeerd. Op deze locatie is geen variant realiseerbaar, waarvan beide gebruikers doelgroepen (langzaamverkeer en scheepvaart) optimaal gebruik kunnen maken. Voorts spelen financiën een rol. Dit maakt dat een keuze gemaakt moet worden en dit maakt ook dat de voorbereiding op het doorlopen van een planologisch-juridische procedure relatief lang heeft geduurd door overleg en afstemming. Wat dat betreft is het resultaat van een tweetal specifiek herkenbare concrete deelbelangen, (firma Kleijer en de eigenaresse van woonschip Hoop op Welvaart) aldus:

- *Firma Kleijer*: De gemeente is in overleg getreden met de eigenaren van de Machine- en motorenfabriek Kleijer. De firma heeft aangegeven niet positief te staan tegenover de komst van de brug. Dit vanwege de bedrijfseconomische schade die verwacht wordt als de locatie van het bedrijf niet langer meer bereikbaar is voor hogere schepen. Uit de gemaakte planschade risico analyse wordt opgemaakt dat daarvan in dit geval sprake kan zijn. De belangen van de brug wegen in dit specifieke geval echter zwaarder dan het behoud van de beschikbaar van deze locatie in Amsterdam voor reparatie van grote hoge schepen. Dit met medeweging van de verandering van de omgeving van voorheen monofunctioneel industrieterrein aan de rand van Amsterdam in een meer en meer centraal komen te liggen gemengd woon- en werkgebied. En dit met medeweging van de wettelijke mogelijkheid die aan de belanghebbende bij inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak de mogelijkheid biedt tot het indienen van een verzoek om tegemoetkoming. De gemeente houdt hier in financieel opzicht rekening mee.
- *Eigenaresse woonschip "Hoop op Welvaart"*: De eigenaresse heeft aangegeven niet positief te

staan tegenover de komst van de brug. Dit onder meer omdat hierdoor een beperking ontstaat ten aanzien van het recreatief gebruik van het woonschip en als gevolg daarvan, dat onderhoud van het schip nodeloos wordt (zie paragraaf 2.2.1 onder "Plangebiedsdeel 'woonbootligplaats Zeeburgerdijk 585"). De uitkomst van het proces van overleg is de keuze om met voorliggend bestemmingsplan toe te staan dat het woonschip mag worden vervangen door een woonark. De specifieke afweging daartoe is casuïstisch en is weergegeven in paragraaf 2.3.6. Daarvoor wordt verwezen naar die paragraaf.

- *Procedure:* De aanleg van de brug is op grond van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan. Om de aanleg mogelijk te maken dient een planologisch-juridische procedure te worden doorlopen. Het omgevingsrecht zoals dat geldt op moment van start opstellen van voorliggend bestemmingsplan (voorjaar 2023) biedt een tweetal mogelijkheden voor het doorlopen van een planologisch-juridische procedure. Dit kan door hetzij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), hetzij door het aanvragen van omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van het bestemmingsplan. Dit laatste op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Tot voorjaar 2023 werd deze laatste optie geopteerd, echter de gesprekken met de eigenaresse van het woonschip "Hoop op Welvaart" hebben geleid tot de keuze om eerst een bestemmingsplanprocedure te doorlopen. Dit om de bestemmingswijziging ter plaatse van haar woonboot mee te laten liften op de procedure voor de brug. De inzet is er op gericht om nog voor 1 januari 2024 een ontwerp bestemmingsplan ter inzage te leggen. Die datum is belangrijk omdat nadien het omgevingsrecht volledig wordt herzien en het niet langer meer mogelijk is om een bestemmingsplanprocedure te doorlopen.

Cruquiuscafés 09-11-2021 en11-07-2023

De gemeente organiseert specifiek voor de transformatieopgave van het Cruquiusgebied met enige regelmaat buurtbijeenkomsten, de zogeheten 'Cruquiuscafés', om belangstellenden te informeren en gelegenheid te geven voor het stellen van vragen over de voortgang van de transformatie van het Cruquiusgebied. Het ontwerp van de vaste, uitneembare brug was onderdeel van het Cruquiuscafé van 09-11-2021 en 11-07-2023. Op deze avonden zijn ten aanzien van de langzaamverkeerbrug zowel positieve als negatieve meningen geuit. Onder andere door bewoners die inmiddels in reeds gerealiseerde transformatiegebieden zijn komen te wonen. Negatieve meningen die tijdens het Cruquiuscafé van 11 juli 2023 zijn geuit, zijn het als lang ervaren tijdsbestek tussen planfase en daadwerkelijke realisatie en de vrees voor overlast van brommers. Dit omdat de brug voorzien wordt van hellingbanen. De brug is echter geen onderdeel van een doorgaande route, is niet bedoeld voor bromfietsers / scooters en is van meet af aan onderdeel geweest van de spelregelkaart voor de transformatieopgave. Voorts worden de hellingbanen aangelegd voor mindervaliden (scootmobielen en rolstoelen). Indien de hellingbanen niet worden aangelegd, dan benadeelt dat die doelgroep en dat is niet wenselijk. Voor de gemaakte verkeerskundige afwegingen wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

Informatiebijeenkomst 21-09-2023

Op 21 september 2023 is een informatiebijeenkomst georganiseerd voor eigenaren van woonboten in het oostelijke deel van de Nieuwe Vaart en het Lozingskanaal. Doel was het uitwisselen van informatie over laatste stand van zaken van de planvorming, het proces en de belangenafweging. Nadat eerder in 2017 en 2018 inventarisatie heeft plaatsgevonden van de belangen die mogelijk een rol spelen bij de keuze voor een vaste uitneembare brug en een te openen brug, werd op de informatiebijeenkomst van 21 september 2023 door een deelnemer aangegeven dat hij in 2019 eigenaar is geworden van het bedrijfsvaartuig "Snip" op de locatie "Zeeburgerpad 137-A" en dat de locatie Zeeburgerpad 137-A een rol speelt in een onderneming die gedreven wordt aan de Cruquiusweg 78a. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 onder "*Zeeburgerpad 137-A*". Ook is aangegeven dat ter plaatse van de locatie Zeeburgerdijk 389 een oplaadpunt aanwezig is voor elektrische vaartuigen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2.2 onder "*Watergebruik - Oplaadpunt elektrische vaartuigen*".

Vooraankondiging bestemmingsplanprocedure

Op 20 september 2023 is een vooraankondiging als bedoeld in artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening gepubliceerd in het (digitale) Gemeenteblad (Nr. 402797) waarmee is kenbaar gemaakt dat een bestemmingsplan wordt voorbereid.

8.2 Vooroverleg

Op 12 september 2023 heeft het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost het voorontwerpbestemmingsplan vrijgegeven voor vooroverleg. Aansluitend heeft het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening plaatsgevonden. Van Waternet is namens het waterschap AGV de volgende reactie binnengekomen:

- Verzoek is om in de toelichting van het bestemmingsplan de beschrijving van de AGV-regelgeving aan te vullen met het volgende: "Uit de Keur 2019 en de daarmee verband houdende beleidsregels van AGV is op te maken dat voor het naleven van de zorgplicht een analyse door de initiatiefnemer moet worden gemaakt om vast te stellen wat de aquatisch ecologische impact is van een activiteit en welke maatregelen getroffen kunnen worden om dit te mitigeren of compenseren".
  1. Gevolgtrekking: Naar aanleiding van het verzoek is deze tekst toegevoegd aan paragraaf 3.5.5.
- Verzoek is om in de eerste alinea op pagina 65 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan een zinsnede toevoegen over palen, waardoor de zin over strenge regelgeving van AGV als volgt komt te luiden: "[…] Zo heeft het waterschap AGV onder andere strenge regelgeving voor vervanging van woonschepen en het plaatsen van meerpalen in het Hoogwaterbemalingsgebied waar het plangebied zich in bevindt".
  1. Gevolgtrekking: Naar aanleiding van het verzoek is de passage "en het plaatsen van meerpalen" toegevoegd aan de betreffende zin in paragraaf 3.5.6.
- Op pagina 88 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan wordt vermeld dat de gemeente voornemens is een 'brede groenstrook' aan te leggen om te voorkomen dat mensen in het water kunnen vanaf het fietspad. Bij een schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de inrichting van het pad ontvangt Waternet/AGV graag een uitgebreidere toelichting op het ontwerp van deze brede groenstrook.
  1. Gevolgtrekking: in de fase van het ontwerp en inrichting van het pad, wordt Waternet/AGV nader geïnformeerd.

Van de overige overlegpartners zijn geen inhoudelijke vooroverlegreacties ingekomen welke aanleiding gaven tot het doorvoeren van wijzigingen of welke een inhoudelijke beantwoording.

8.3 Zienswijze(n)

Het ontwerpbestemmingsplan Cruquius brug Nieuwe Vaart e.o. heeft met ingang van 14 december 2023 tot en met 24 januari 2024, voor een ieder voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er is door 79 te onderscheiden adressanten een zienswijzen ingediend. Op de zienswijzen is inhoudelijk ingegaan in de Nota van beantwoording zienswijzen. De zienswijzen geven geen aanleiding om de planregels en de verbeelding te wijzigen, maar wel om de toelichting op onderdelen aan te passen. De Nota van beantwoording is als bijlage bij voorliggende toelichting gevoegd.