Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan IJburg 1e Fase Kavel 124 II Reparatieplan

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan IJburg 1e fase kavel 124 II reparatieplan

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2304BPGST-VG02
Datum print	19 Mei 2025
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	7
1.3	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**9**
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	9
2.3	Geldend planologisch kader	9
2.4	Historie	10
2.5	Beschrijving huidige situatie	11
2.6	Ontwikkelingen	11
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**13**
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	20
Hoofdstuk 4	**Milieu- en omgevingsaspecten**	**29**
4.1	Milieueffect	29
4.2	Geluidhinder	30
4.3	Externe veiligheid	34
4.4	Archeologie	38
4.5	Water	39
4.6	Stikstof	40
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**41**
5.1	Algemeen	41
5.2	De bestemmingen	41
Hoofdstuk 6	**Economische uitvoerbaarheid**	**45**
Hoofdstuk 7	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**47**
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	47
7.2	Participatie	47
7.3	Ontwerpbestemmingsplan	47

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Reeds bij de ontwikkeling van IJburg eerste fase zijn er diverse waterwoningen voorzien. Een aantal van deze woningen zijn reeds opgeleverd. Voor wat betreft het kavel dat bekend staat als kavel 124 II is al bij het opstellen van het bestemmingsplan IJburg eerste fase rekening gehouden met de komst van waterwoningen. Een technische ommissie in een deel van de regels bij dit plan zorgen ervoor dat de waterwoningen niet adequaat gerealiseerd kunnen worden. Om die reden is er in 2022 een bestemmingsplan IJburg 1e fase, kavel 124 II vastgesteld door de gemeenteraad. Vanwege een motivatiegebrek heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de raad van de state dit plan vernietigd.

Vanuit het geldende beleid en de grote woningnood die Amsterdam kent bestaat er vanuit het stadsbestuur nog steeds een grote wens om de waterwoningen van kavel 124 II te realiseren. Daarom wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan voorziet dan ook (wederom) in een bouwtitel voor de waterwoningen ter plaatse van kavel 124 II.

1.1.1 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.2 Bevoegdheden

IJburg valt binnen de begrenzing van het grootstedelijk gebied. De bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening zijn bij de Centrale Stad blijven liggen. Dat betekent dat het college van B&W het bestemmingsplan voorbereid en de gemeenteraad het plan zal vaststellen. Het stadsdeelbestuur van stadsdeel Oost wordt wel in een vroeg stadium betrokken bij de voorbereiding van dit plan in de vorm van advies dat aan de stadsdeelcommissie wordt gevraagd.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase kavel 124 II reparatieplan' wordt globaal als volgt begrensd:

noorden: water;
oosten: Brigantijnkade;
zuiden: Schokkerjachtdijk;
westen: water.
Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

Op onderstaande afbeelding is het plangebied globaal weergegeven in rood.



Afbeelding 1: ligging plangebied (bron: gemeente Amsterdam)

2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een goede eigentijdse planologische en juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

2.3 Geldend planologisch kader

Aangezien het bestemmingsplan IJburg eerste fase, kavel 124 II volledig is vernietgd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de raad van state wordt teruggevallen op het bestemmingsplan IJburg eerste fase CS (Centrale Stad), vastgesteld d.d.19-12-2013.

2.4 Historie

2.4.1 Historische ontwikkeling

In de 19de eeuw bestond het huidige plangebied geheel uit water, het was onderdeel van het IJmeer. Het IJmeer tussen Amsterdam en Almere markeert de overgang tussen het IJssel- en Markermeer en de zogenaamde randmeren van zuidelijk Flevoland. Het Buiten-IJ stond oorspronkelijk in open verbinding met het IJ en is een uitloper van het IJmeer.

Door de aanleg van het Noordzeekanaal in de 19de eeuw is daar een einde aan gekomen. IJ en Buiten-IJ werden van elkaar gescheiden door een zeewering met daarin opgenomen de Oranjesluizen voor de vereiste scheepvaartverbinding. Tevens werd een gedeelte van het Buiten IJ afgescheiden door lagere dijken, waarbinnen baggerspecie uit de aanleg van de oostelijke havens en de vaarroute in het Buiten-IJ werd gestort. Zo ontstond het Zeeburgereiland met in het verlengde daarvan een gebogen strekdam ter begeleiding van de vaarroute, tevens de uitmonding van het voormalige stadsriool.

IJburg

Het 1ste idee voor IJburg dateert uit 1965. In dat jaar kwamen de architecten Van den Broek en Bakema met hun Stad op Pampus. Op eilanden in het IJmeer, tussen het Zeeburgereiland en Pampus, zou plaats zijn voor een nieuwe wijk. Amsterdam koos toen echter voor de Bijlmermeer en groeisteden als Purmerend en Almere.

Eind jaren tachtig verscheen Nieuw-Oost op de tekentafels als één van de VINEX-locaties, dicht bij de stad en dus goed bereikbaar per openbaar vervoer. Later is de naam Nieuw-Oost omgedoopt tot IJburg. Deze naam past in de historische reeks van kunstmatig aangelegde eilanden van Amsterdam: Kattenburg, Wittenburg, Oostenburg, Sporenburg en Zeeburg.

De gemeenteraad stemde in 1996 (Nota van Uitgangspunten) in met de bouw van IJburg. Na een ongekend levendige discussie is op 19 maart 1997 een correctief referendum gehouden over de aanleg van IJburg. Hoewel het aantal tegenstemmers (133.000) groter was dan het aantal voorstemmers (93.000), werd de vastgestelde drempel van 155.000 tegenstemmers niet gehaald. Het plan IJburg kon doorgaan. Wel is afgesproken dat bij de bouw van IJburg nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de gevolgen voor de natuur.

De eilanden van IJburg zijn gemaakt door het laag voor laag opbrengen van zand: de pannenkoekmethode. Onder water wordt het zand aangebracht met behulp van een sproeimethode, boven water wordt het zand opgespoten. De benodigde hoeveelheid zand voor de eerste eilanden bedraagt ongeveer 25.000.000 m³. Dit zand is gewonnen uit vaargeulen in het Markermeer.

Begin 2000 is de eerste bebouwing van IJburg, 1e fase opgeleverd en is de zandvlakte op enkele blokken na inmiddels zo goed als verdwenen. Er is plaats gemaakt voor een jonge stadswijk van Amsterdam.

2.4.2 Structuurbepalende elementen

IJburg 1e fase bestaat uit water en eilanden. De eilanden zijn de structuurbepalende elementen, namelijk Steigereiland, Haveneiland en Rieteilanden. Voorliggend bestemmingsplan ziet op een plangebied dat is gelegen op Steigereiland.

2.4.2.1 Steigereiland

Het Steigereiland kent drie buurten: de Noordbuurt, de Zuidbuurt en de Waterbuurt. Op het eiland liggen twee parken: het Proefeilandpark en het Steigerpark.

Direct bij de entree van IJburg, vlak na de Enneüs Heermabrug, wordt op het Steigereiland aan de linkerzijde een markant en vierkant gebouw gerealiseerd dat oprijst uit het water: het Sluishuis.

2.5 Beschrijving huidige situatie

Momenteel bestaat het plangebied uit water.

2.6 Ontwikkelingen

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het gaat enkel om wijzigingen van de planregels binnen de bestaande bestemmingen. In deze paragraaf worden de wijzigingen die zijn opgenomen ten opzichte van het bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS" en de eerste herziening uit 2015 nader toegelicht.

Aanpassen bouwhoogte
Artikel 11.2 onder b van bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS" bepaalt dat de maximum bouwhoogte voor waterwoningen wordt gemeten vanaf 1,5 meter onder de waterlijn en 4,5 meter boven de waterlijn, tot maximaal 6 meter. Middels een binnenplanse afwijking kan 1,5 meter hoger worden gebouwd tot een maximale bouwhoogte van 7,5 meter waarvan dus 6 meter boven de waterlijn.

Uit de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat er drie bouwlagen werden beoogd, met een bouwhoogte van in totaal 9 meter. In de toelichting van bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS" in paragraaf 17.2.2. staat:

"Ten aanzien van de bestemming 'Wonen - 3 (wonen op water 124)' zijn drijvende woningen toegestaan. De bouwhoogte kan met een afwijking verhoogd worden tot maximaal 9 meter waarbij deze hoogte voor maximaal 35 m² mag worden benut. Deze oppervlakte komt overeen met de helft van de oppervlakte van de footprint."

In de regels bij het bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS" is dit alleen niet zo opgenomen. Naar aanleiding van een reeds uitgevoerde bezonningsstudie zal de schaduwval van de beoogde derde bouwlaag geen negatief effect hebben op naburige panden, ongeacht de locatie van het volume op de derde bouwlaag (zie bijlage 3). Echter is er voor gekozen om de maximum bouwhoogte vast te leggen op 7,5 meter. Hiermee wordt (ten dele) tegemoet gekomen aan de wensen van omwonenden.

Drijvende terrassen
In artikel 11.2 onder i van het bestemmingsplan IJburg 1e fase CS is opgenomen dat per waterwoning een drijvend terras is toegestaan met een maximale breedte van 1,6 meter (voorheen benoemd als diepte in het horizontaal vlak) en lengte van 20,0 meter. De verticale diepte wordt nu bepaald op maximaal 0,5 meter onder waterpeil.

5 meter vrije ruimte tussen woningen én tussen drijvende bouwwerken
In artikel 11.2 onder d van het bestemmingsplan IJburg 1e fase CS is opgenomen dat de onderlinge afstand van drijvende woningen/waterwoningen en woonboten minimaal 5 meter dient te bedragen. Dit artikel is toentertijd opgenomen, omdat de drijvende waterwoningen niet werden gezien als bouwwerken in de zin van het bouwbesluit.

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft 16 april 2014 een uitspraak gedaan waaruit blijkt dat woonboten met een vaste ligplaats die hoofdzakelijk worden gebruikt voor verblijf als bouwwerk aangemerkt moeten worden. Omdat na deze uitspraak de regels betreffende drijvende bouwwerken zijn aangepast, wordt in dit plan gesproken van waterwoningen (die worden beschouwd als woning).

In de regels is opgenomen dat er minimaal 5 meter tussen waterwoningen in acht genomen moet worden. In uitzondering daarop zijn maximaal 10 woningen geschakeld mogelijk. Op dat moment geldt de onderlinge afstand van 5 meter niet.

Afmetingen waterwoningen
In artikel 11.2 onder c van het bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS" is voor waterwoningen een maximale lengte van 10 meter en een maximale breedte van 7 meter opgenomen. In dit bestemmingsplan wordt dit gewijzigd naar een maximale lengte van 11 meter en een maximale breedte van 8 meter. Het maximale oppervlak blijft gelijk (70 m2 bvo), het geeft meer flexibiliteit aan het ontwerp van de waterwoning. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor variatie in het plan, wat vanuit stedenbouwkundig oogpunt aangemoedigd wordt voor de waterwoningen. De impact op overige (ruimtelijke) lasten zoals water/bodemkwaliteit zal ongewijzigd blijven.

Fietsenbergingen
Om zorg te dragen voor een fraai beeld en ontsieringen zoveel mogelijk te voorkomen, zijn gebouwde fietsenstallingen gewenst. In het vigerende bestemmingsplan is dit uitsluitend toegestaan met toepassing van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid. In voorliggend bestemmingsplan wordt de bouw van een fietsenberging toegestaan. Op elk van de drie steigers wordt er één toegestaan. Het gaat dan om een bouwkundig in te passen gebouw, qua bouwmassa ondergeschikt aan de op te richten waterwoningen, met een maximale bouwhoogte van 4 meter en een maximale oppervlakte van 50 m^2.

Overige wijzigingen
Naast bovenstaande wijzigingen zijn er nog enkele technische en tekstuele wijzigingen doorgevoerd.

Bezonningsstudie

Ondanks dat dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt is aan de hand van een mogelijke inrichting van het gebied een bezonningsstudie uitgevoerd. Deze bezonningsstudie toont vier mogelijke varianten van de inrichting van het gebied. Deze inrichtingen worden gezien als reële invulling van het gebied. De volledige bezonningsstudie is toegevoegd als Bijlage 2 bij deze toelichting.

Uit de studie blijkt dat bestaande woningen geen schaduwhinder van de waterwoningen ondervinden.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld; deze is op 15 september 2020 bekend gemaakt. In de NOVI zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt door deze nieuwe omgevingsvisie vervangen. De NOVI is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Het is de eerste integrale nationale beleidsvisie conform de Omgevingswet. Vanwege het uitstel van de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de NOVI vastgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening als structuurvisie. De inrichting van de NOVI sluit aan op de voorwaarden die op basis van de Omgevingswet aan de visie worden gesteld. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de Omgevingswet bedoeld.

De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda.

De Visie

De NOVI bevat de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een groot aantal opgaven, op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. De NOVI biedt daarbij een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken. Omgevingskwaliteit is daarbij het kernbegrip.

De NOVI staat voor een nieuwe aanpak waarbij overheden en maatschappelijke organisaties met regie vanuit het Rijk integrale afwegingen maken. Beschreven wordt een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken?

Toelichting

In de toelichting worden 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving beschreven en de daarbij horende opgaven waarvoor het Rijk zich gesteld ziet. Steeds wordt per belang het huidige beleid gekoppeld en wordt de opgave gesteld die met het belang samenhangt.

Uitvoeringsagenda

In de uitvoeringsagenda staat aangegeven hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. In de Uitvoeringsagenda is onder andere een overzicht van instrumenten en (gebiedsgerichte) programma's op de verschillende beleidsterreinen opgenomen. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. In de uitvoeringsagenda worden de opgaven centraal gesteld aan de hand van vier prioriteiten. De Uitvoeringsagenda beschrijft de volgende vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand

houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal zonder meer samen en ze zijn soms onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken & identiteit;
3. Afwentelen voorkomen.

Consequentie plangebied

De wijzigingen van onderhavig bestemmingsplan zijn van ondergeschikte aard en is in lijn met de nationale belangen uit de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Natuurnetwerk Nederland (NNN), elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

In het Barro is de hoogspanningsverbinding Beverwijk - Oostzaan - Diemen aangewezen. Deze verbinding ligt naast het plangebied. Voor een toelichting op de verbinding in relatie tot het plangebied wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Voor het overige zijn de wijzigingen van onderhavig bestemmingsplan van ondergeschikte aard. het plan raakt niet aan nationale belangen waarvoor in het Barro regels zijn opgenomen.

3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Overheden dienen op grond van het Bro nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen. Deze stappen borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen. De stappen schrijven geen vooraf bepaald resultaat voor, omdat het optimale resultaat moet worden beoordeeld door het bevoegd gezag dat de regionale en lokale omstandigheden kent. Dit gezag draagt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke afweging over die ontwikkeling.

De ladder voor duurzame verstedelijking is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, waaronder bestemmingsplannen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat gemeenten bestemmingsplannen vaststellen voor een "goede ruimtelijke ordening". De ladder voor duurzame verstedelijking is een hulpmiddel, dat een bijdrage levert aan een goede ruimtelijke ordening.

In trede 1 wordt de regionale ruimtevraag (kwantitatief én kwalitatief) voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen bepaald. Er is een regionale vraag naar woningbouw, dus trede 2 is aan de orde. In trede 2 gaat het om de vraag: "Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door een andere bestemming van een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden?"

Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

- het begrip 'actuele regionale behoefte' wordt geschrapt en is in de nieuwe Ladder vervangen door 'behoefte';
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De wijzigingen van onderhavig bestemmingsplan zijn van ondergeschikte aard en zijn geen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het realiseren van woningen is immers al mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan IJburg 1e fase CS. Hiermee vormt de Ladder van duurzame verstedelijking geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 (2018)

Op 19 november 2018 heeft de Provincie Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. Zoals de titel al doet vermoeden wil de Provincie met de Omgevingsvisie voor een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid zorgen zodat toekomstige generaties het welvaarts-en welzijnsniveau in Noord-Holland op een hoog niveau kunnen houden.

De provinciale visiedocumenten op het gebied van water, verkeer en vervoer, wonen, milieu, natuur, landschap en cultuur zijn met vaststelling van de omgevingsvisie vervangen door één provinciale

omgevingsvisie. Voor het plangebied geldt geen specifieke wateropgave. Met de waterbelangen wordt bij de planontwikkeling integraal rekening gehouden; zie ook Hoofdstuk Water en bodem.

Om een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving te kunnen borgen, hanteert de Provincie twee basisrandvoorwaarden die volgen uit Europese/Nationale regelgeving en gaan over gezondheid, veiligheid en klimaatadaptatie. Daarnaast gelden vier generieke ontwikkelprincipes. De basisvoorwaarden luiden als volgt:

1. Overal wordt voldaan aan de wettelijke basiskwaliteit voor een gezonde en veilige leefomgeving voor mens, plant en dier;
2. Alle nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen doorlopen een klimaatstresstest

waarbij de volgende ontwikkelprincipes worden gehanteerd:

1. Ontwikkelingen en beheer zijn passend bij de waarden, de karakteristiek en het draagvermogen van het landschap;
2. Nieuwe ontwikkelingen zijn zo veel mogelijk natuurinclusief;
3. Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden zo veel mogelijk ruimtelijk geclusterd op locaties nabij OV-, weg-, energie en data-knooppunten;
4. Bij nieuwe ontwikkelingen worden de effecten op de ondergrond meegewogen.

De Omgevingsvisie NH2050 kent ambities en doelstellingen op verschillende thema's:

Leefomgeving

a. Klimaatverandering: ontwikkelen en inrichten van een klimaatbestendig en waterrobuuste stad, land en infrastructuur;
b. Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van bodem-, water- en lucht, externe veiligheid, geluidbelasting en (ontwikkelingen in) de ondergrond;
c. Biodiversiteit en natuur: ambitie is om de biodiversiteit in Noord-Holland te vergroten.

Gebruik van de leefomgeving

a. Economische transitie: ambitie is een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. We bieden daarom ruimte aan de ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
b. Wonen en Werken: ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.
c. Mobiliteit: ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden.
d. Landschap: ambitie is het benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

Energietransitie

De provincie heeft ten slotte de ambitie dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal en is gebaseerd op (een maximale inzet op opwekking van) hernieuwbare energie. Daarvoor biedt de provincie ruimte aan de noodzakelijke energietransitie en daarvoor benodigde infrastructuur. Rekening houdend met de ambities voor verstedelijking en landschap. De provincie monitoort de ontwikkeling van de energievraag, het aandeel duurzame energie en de hoogte van de CO2-uitstoot.

Dynamisch schiereiland

Om meer ontwikkelingen in en gebruik van alle kustgebieden, zoals het IJsselmeergebied, te kunnen opvangen, moet het systeem volgens de provincie ecologisch robuuster worden. Het is wenselijk om hierbij verder te kijken dan de grenzen van natuurregimes die nu gelden. Ook de (natte) kustlandschappen aan de randen, in het IJsselmeergebied en de binnenduinrand, kunnen bijdragen aan het realiseren van deze opgave. Ecologische verbindingen in de kustgebieden van de grote wateren (land- en waterzijde) worden behouden en aangevuld. Naast deze verbindingen tussen de wateren en het land werkt de provincie aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van de verbindingen tussen de grote wateren, zoals Markermeer, IJsselmeer en Waddenzee.

Randvoorwaarden voor deze ambities zijn de Kaderrichtlijn Water (KRW) en het IJsselmeergebied als strategische zoetwatervoorraad voor drinkwater, landbouw en andere functies. Kritische succesfactoren hiervoor zijn de extra inzet op KRW, de waterkwaliteit in relatie tot voedingsstoffen (beschikbaarheid van waterplanten) en temperatuurstijging van het water, handhaving van de milieunormen, ook in de randgebieden en een slimme combinatie van functies, zoals natuurontwikkeling, waterveiligheid, waterberging, recreatie en landbouw.

Metropool in ontwikkeling

Wereldwijd vindt verstedelijking plaats. In een aantal gevallen leidt dit tot de ontwikkeling van metropolen. In Noord-Holland ontwikkelt zich een metropool rond Amsterdam. Het gaat hier om een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoogstedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, (stads)landbouw, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub. De ontwikkeling komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van clustering van economische functies. In het Noordzeekanaalgebied is er een concentratie van werkgelegenheid van direct en indirect aan de haven gerelateerde activiteiten. Daarnaast concentreren zich grote aantallen arbeidsplaatsen op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horende mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woon-werkmilieus.

De metropolitane ontwikkeling is goed voor de economie, welvaart en internationale concurrentiepositie van Nederland. De metropool in ontwikkeling kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan steden, dorpen en deelregio's, met specifieke identiteiten en kwaliteiten. Al deze kernen liggen in een grote diversiteit aan landschappen. Deze landschappen in en om de metropool zijn van groot belang als groene longen en vestigingsfactor. De kracht van de metropool zit hem in het feit dat kernen, regio's en gebieden een sterke eigen identiteit behouden, terwijl het geheel in steeds sterkere mate als één dailyurban system functioneert. Binnen de metropool fnctioneert sinds 2007 het samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De metropolitane ontwikkeling brengt grote opgaven met zich mee. Er ligt een zware druk op tal van kwaliteiten, zowel binnen de kernen als in de omringende landschappen. Het is zaak de basiskwaliteit voor gezondheid en veiligheid te behouden. En dat vergt inspanningen, in de wetenschap dat een metropool zonder hinder niet bestaat. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. De provincie kiest voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. De provincie probeert daar milieuruimte voor bedrijvigheid te waarborgen, maar wel met duidelijke grenzen.

In de drukker wordende metropool zijn het landschap en zijn gebruiksmogelijkheden van toenemend belang. Voor de leefbaarheid, maar ook om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats. Om het

landschap te sparen, kiest de provincie daarom primair voor verdichting van de bestaande kernen.

Samen met enkele uitleglocaties, die al langere tijd op ons netvlies staan. Centrumeiland is als onderdeel van IJburg fase 2 één van deze aangewezen uitleglocaties. De provincie stuurt daarbij niet alleen op kwantiteit, maar ook op kwaliteit (diversiteit qua woonmilieu, woningtype, -grootte en prijs) om de metropool in sociaal opzicht inclusief te houden.

De Metropool moet ook in de toekomst een Metropool voor iedereen zijn. We verdichten op goed bereikbare plekken, zoals nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Met de ontwikkeling van de metropool wordt het versterken van het metropolitane landschap steeds belangrijker. Dit landschap kent gebieden als Laag Holland, Markermeer en IJmeer (het 'waterpark' van de metropool, in relatie tot ontwikkelingen als Markerwadden en Nationaal Park Nieuwland), Gooi en Vechtstreek, Amstelscheg en natuurlijk de kust. Recreatie, natuur en voedselproductie hebben hier een plek, waarbij het landschap soms in verschijningsvorm zal veranderen. Het tegengaan van de bodemdaling in veenweidegebieden vormt eveneens een belangrijke reden voor verandering van het gebruik van het landschap.

De samenhang tussen verstedelijkings-, mobiliteits-, (lucht)haven- en landschappelijke ontwikkelingen leidt tot een versterking van de agglomeratiekracht, die cruciaal is om de metropool in ontwikkeling ook naar de toekomst toe succesvol te laten zijn.

Dit plan is in lijn met de Omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Bovengenoemde omgevingsvisie uitsluitend bindend voor de provincie zelf en niet voor gemeenten en burgers. Om de provinciale belangen, die in de omgevingsvisie zijn gedefinieerd, door te laten werken, heeft de provincie op 17 november 2020 de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze vervangt de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) stonden alle regels waaraan ruimtelijke plannen in Noord-Holland moesten voldoen. Naast de PRV bestonden nog andere verordeningen, waaronder de Provinciale Milieuverordening, Wegenverordening en Waterverordening. Vanaf 17 november 2020 zijn de 21 verordeningen die zijn samengevoegd in de omgevingsverordening ingetrokken en opgegaan in de Omgevingsverordening NH2020.

Relevant zijn de instructieregels. Op grond van artikel 6.62 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 bevat de toelichting van een ruimtelijk plan een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.

In de hierna volgende paragrafen wordt beschreven op welke manier rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. In deze paragrafen zijn de risico's op wateroverlast, overstroming, hitte en droogte beschreven. Tevens zijn de maatregelen en voorzieningen die met dit plan worden getroffen beschreven.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Omgevingsverordening.

3.2.3 Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland voor de komende vijf jaar. De Woonagenda volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord ‘Duurzaam doorpakken’. Vanuit het provinciaal én regionaal belang dat de woningmarkt goed functioneert en het wonen optimaal bijdraagt aan het versterken van de kwaliteiten van Noord-Holland, maakt deze agenda de inzet en bijdrage van de provincie daaraan concreet.

De provincie Noord-Holland wil dat er de komende jaren veel betaalbare en duurzame woningen beschikbaar komen. Zij gaat gemeenten met raad en daad helpen om de flinke ambitie op het gebied van wonen waar te maken. Dat staat in de definitieve Woonagenda die is vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten.

Versnellen woningbouw

Er bestaat momenteel een grote vraag naar woningen, en er zijn gelukkig ook veel plannen. Bij sommige woningen zijn alle planologische producties doorlopen en deze kunnen meteen gebouwd worden. In de praktijk moeten nog wel een of meer complicaties worden opgelost voordat er gebouwd kan worden. De provincie richt zich daarbij in eerste instantie op de plannen die zijn vastgelegd in een bestemmingsplan met een relatief grote bouwopgave.

In tweede instantie kijkt de provincie naar plannen die nog moeten worden vastgelegd in een bestemmingsplan en, wat betreft productie. ook van betekenis zijn en die passen binnen landelijke en provinciale wet – en regelgeving. Samen met afzonderlijke gemeenten, Metropoolregio Amsterdam en Bouwend Nederland zet de provincie zich in om knelpunten weg te nemen en tot productie te komen via het uitvoeringsprogramma binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw.

Regionale afspraken wonen

De provincie richt zich op bouwprojecten waar behoefte aan is. Vooral op de steden omdat daar de meeste mensen nu eenmaal graag wonen. Echter, de stad moet wel leefbaar en aantrekkelijk blijven, zodanig dat de ‘lucht niet uit de stad gehaald wordt’. Gemeenten maken regionale afspraken over woningbouw, die passen binnen de woningbehoefte en mogelijkheden.

Er moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt wat de beste plek is om te gaan bouwen. Hierbij wordt onder andere ook rekening houden met bereikbaarheid, werkgelegenheid, gezondheid, waterberging, natuur, ruimte.

Duurzaamheid

De provincie wil dat woningen in 2050 energieneutraal zijn. Om dat te bereiken stimuleert de provincie gemeenten om bij nieuwbouwwoningen af te stappen van aardgasverwarming en over te stappen op duurzame alternatieven. Noord-Hollandse gemeenten hebben hiervoor een intentieverklaring ondertekend.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

De provinciale woonvisie is nader uitgewerkt door de Stadsregio Amsterdam. Hierin is onderzocht hoe de woningmarkt zich ontwikkelt en tot en met 2025 behoefte aan is. In de gemeentelijke Woonagenda 2025 en Koers 2025 'Ruimte voor de stad' wordt nader hierop ingegaan. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met de Woonagenda.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een langetermijnvisie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving, die elke overheid opstelt in het kader van de Omgevingswet. De ontwerp-omgevingsvisie heeft samen met het ontwerp-OmgevingsEffectRapport (OER) vanaf 21 januari 2021 zes weken ter inzage gelegen. De omgevingsvisie is samen met het OER op 8 juli 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040.

Met vaststelling van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 door de gemeenteraad is de Structuurvisie Amsterdam 2040 vervangen. Hierop zijn twee uitzonderingen, de Hoofdgroenstructuur en het hoogbouwbeleid, die integraal opgenomen waren in de structuurvisie. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. De Gemeente Amsterdam wil met een brede blik sturen. Deze omgevingsvisie heeft daarbij een drieledige functie:

1. richting geven aan groei;
2. versnellen van transities;
3. ruimte bieden aan initiatieven.

De omgevingsvisie bouwt voort op eerder geformuleerde beleidsinzetten. Op een aantal punten formuleert de omgevingsvisie een aangepaste ruimtelijke koers. Die is gericht op het tegengaan van negatieve effecten op kansengelijkheid en leefbaarheid, op het verduurzamen van de stad en op herstel en vernieuwing van de economie.

De stad moet kansen bieden aan iedereen. Om die reden omarmt Amsterdam zowel nieuwe inwoners als nieuwe banen. Economische groei is gewenst, niet in de laatste plaats vanwege de inkomsten. Maar Amsterdam wil ook ruimte bieden aan vernieuwing en een meer circulaire economie. Groei een plek geven in de stad is daarmee ook een verantwoordelijkheid. Om volledig profijt te trekken moet die groei richting gegeven worden. Gezien de ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur vijf strategische keuzes:

1. Meerkernige ontwikkeling: Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is. Een van de hoofddoelen van deze visie is een stad te worden met meer stedelijke centra. Ook in de regio wil de gemeente de kernen meer stedelijke kwaliteit geven.
2. Groeien binnen grenzen: duurzame, compacte stedelijke ontwikkeling en intensief ruimtegebruik. Daarmee maakt de gemeente sociaal sterke buurten, met veel ruimte voor ondernemerschap en beperken we de ecologische voetafdruk van de stad.
3. Duurzaam en gezond bewegen: in een compacte stad staan ontmoeten en bewegen in de openbare ruimte voorop. In de hele stad krijgen lopen, fietsen en openbaar vervoer ruim baan.
4. Rigoureus vergroenen: nieuwe parken en meer groen in de openbare ruimte en op en aan gebouwen houdt de stad klimaatbestendig en leefbaar voor mens, dier en plant.
5. Samen stadmaken: meer mogelijkheden voor maatschappelijk initiatief. Samen met Amsterdammers, corporaties en private partijen bouwen we aan de stad. Daarbij maken we meer ruimte voor experimenten en verantwoordelijk en eigenaarschap voor onze inwoners.

Consequenties voor dit plan

De woningen zijn al mogelijk gemaakt in het vigerende plan. Verdichten waar mogelijk past binnen de doelstellingen van de omgevingsvisie Amsterdam 2050.

3.3.2 Woonagenda 2025

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad blijkt dat in 2025 het grootste tekort zit in de gereguleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose naar 9%, waardoor de voorraad meer in de buurt komt van de behoefte (11%). Er is in algemene zin behoefte aan huurwoningen. De woonagenda 2025 zet concreet in op de betaalbaarheid van woningen in Amsterdam, waarbij de komende jaren substantieel wordt ingezet op de bouw van sociale huurwoningen en huurwoningen in het middensegment. Amsterdam wil een inhaalslag maken en vooral bouwen voor huishoudens met een inkomen tot 1,5 maal modaal. Het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is: 40% sociale huur 40% middelduur en 20% dure huur en koop. Aan de hand van spelregels voor woningbouwprogrammering wordt per plangebied bepaald welk programma gerealiseerd wordt.

Consequenties voor dit plan

Bovenstaand is uiteengezet dat bij nieuwe ontwikkelingen het uitgangspunt 40/40/20 is. Onderhavig plan is een partiële herziening met enkel beperkte wijzigingen. Er wordt derhalve geen nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt. Hierdoor geldt er voor dit plan ook geen verplichting om conform het 40/40/20 principe woningbouw te realiseren.

3.3.3 Huisvestingsverordening 2020

Verkamering en bed & breakfast

Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Sturen op de samenstelling van de woonruimtevoorraad is primair van belang, omdat het woningaanbod dient aan te sluiten op de vraag en behoefte van huishoudens van verschillende samenstellingen aan woonruimte. Tussen de wijze van bewoning en/of het gebruik van te onderscheiden typen woonruimte bestaan verschillen. Bewoning door een gezinshuishouden is bijvoorbeeld anders dan het gebruik van een woonruimte met een gemeenschappelijke ruimte, die voor het overige verkamerd wordt verhuurd aan een aantal eenpersoonshuishoudens. De verschillende typen bewoning hebben naar hun aard een meer of minder intense ruimtelijke uitstraling. Voor het gedeeltelijk gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast geldt dat dit meer effect op de omgeving heeft dan bewoning zonder dit nevengebruik.

Wanneer de rechthebbende een zelfstandige woonruimte verkamerd wil verhuren (ook wel omzetting genoemd), of in de woonruimte een bed & breakfast wil exploiteren, dan is op grond van de Huisvestingsverordening 2020 een omzettingsvergunning nodig voor verkamering, of een onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. Wanneer verlening van de gevraagde vergunning, die een wijziging in de woonruimtevoorraad teweeg brengt, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders leidt tot een aantasting van de leefbaarheid ter plaatse, bijvoorbeeld omdat de concentratie van verkamerde woningen ter plaatse te groot wordt geoordeeld, kan de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning om die reden worden geweigerd. Datzelfde kan zich voordoen bij een concentratie van bed & breakfast exploitatie.

Met ingang van 1 april 2020 gaat op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel gelden. Dit betekent dat er verdeeld

over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken. In geval van omzetting (verkamering) zijn naast het maximale aantal te verlenen vergunningen in het Huisvestingsbeleid stringente regels vastgelegd die toezien op een nadere spreiding van verkamerde verhuur binnen buurten en wijken, en te grote concentraties binnen een buurt of wijk worden voorkomen. Ook geldt de eis dat een kamer niet door meer dan één volwassene mag worden bewoond. Het samenstel van voorwaarden vormen een nadere borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente heeft beoordeeld dat bij deze regeling geen sprake zal zijn van zodanige toename van de parkeerdruk of behoefte aan fietsparkeerplekken dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar zou zijn.

Het exploiteren van een bed & breakfast, waarvoor een onttrekkingsvergunning noodzakelijk is, kan overlast, drukte, afvalproblematiek en lokale overheersing van toeristenwinkels binnen het winkelaanbod met zich meebrengen. Omwonenden van een bed & breakfast worden het hele jaar door geconfronteerd met arriverende en vertrekkende gasten (rolkoffers) en mogelijk overlast van toeristen in hun directe woonomgeving vanwege een ander dag-nachtritme. Met de wijkquota is nadrukkelijk ook een ruimtelijke sturing beoogd over de 99 wijken in de stad en niet alleen de bescherming van de woningvoorraad. De onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast zullen voor maximaal acht jaar worden afgegeven.

De wijkquota zorgen ervoor dat de extra druk die van omzetting van een zelfstandige naar meerdere onzelfstandige woonruimten (verkamering) alsmede gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast uitgaat op het woon- en leefklimaat niet onevenredig zal zijn. Aldus beschermt het in de huisvestingsregels vastgelegde afwegingskader voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende. Een nadere ruimtelijke afweging voegt hieraan niets toe.

De regels over woonruimtevoorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben betrekking op de bestaande woonruimtevoorraad. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimtevoorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten.

Om dit ook planologisch te faciliteren wordt in voorliggend bestemmingsplan verkamering en Bed & breakfast uitgesloten, maar wordt evenwel een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid geboden om dit op plekken waar het beleidsmatig wel zou passen wel mogelijk te maken. Deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan niet worden gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een andere gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer de wens bestaat

deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze vergunning wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum.

De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken kan daarom volgen op de omzettingsvergunning of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens is dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld. De situatie kan voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfastfaciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel buitenplans vergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- enleefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering respectievelijk bed & breakfast in de betreffende buurt of wijk.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van ‘kort wonen’. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen.

3.3.4 Groenvisie 2020-2050

Amsterdam groeit. De komende jaren worden er elk jaar zo'n 7.500 woningen bijgebouwd. Er wordt vooral gebouwd in bestaand stedelijk gebied. De gemeente Amsterdam wil dat de groei van de stad niet ten koste gaat van het groen dat de stad omringt. Het mag ook niet ten koste gaan van het groen in de stad.

Met de Groenvisie, vastgesteld door de gemeenteraad op 21 december 2020, schetst de gemeente een beeld als groene stad en hoe de gemeente de stad tussen nu en 2050 verder wil gaan vergroenen.

In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 staat de strategie van het stadsbestuur voor groen. De Hoofdgroenstructuur (HGS) geeft de minimaal benodigde hoeveelheid groen aan die Amsterdam wil behouden en beschermen.

De Groenvisie gaat kort samengevat in op 4 redenen waarom groen belangrijk is, namelijk: gezondheid, sociaal welzijn, klimaatadaptatie en natuur. Aan de hand van 4 principes komen deze thema's terug, namelijk:

- De gemeente zorgt voor genoeg gevarieerd groen voor iedereen;
- Groen draagt bij aan zoveel mogelijk opgaven;
- De stad wordt natuurinclusief aangelegd en beheerd;
- Aan groen werken we samen.

Consequenties voor het plan

De wijzigingen op basis van onderhavig bestemmingsplan zijn van ondergeschikte aard. De Groenvisie 2020-2050 vormt geen belemmering voor dit plan.

3.3.5 Parkeerbeleid

Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Over bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van de nota reeds zijn vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft. Dit geldt ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het oude beleid zijn:

- De verplichte minimumparkeernorm voor sociale woningbouw en middeldure huurwoningen komt te vervallen.
- De verplichte minimumparkeernorm voor vrije sectorwoningen wordt lager. Waar in het oude beleid een minimumverplichting geldt van 0,6 tot 1 parkeerplaats per woning, is dit nu afhankelijk van de woninggrootte (< 30 m2 geldt een norm van 0,1-1 pp per woning, 30-60 m2 geldt een norm van 0,3-1 pp per woning en woningen >60 m2 geldt een norm van 0,6-1 pp per woning).
- Er komt in de hele stad een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Nu geldt in grote delen van de stad geen maximumparkeernorm.
- De verplichte minimumparkeernorm voor kantoren komt te vervallen er geldt nu alleen een maximumnorm.
- Voor voorzieningen wordt in het nieuwe beleid maatwerk geleverd.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen

locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Onderhavig plan is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Het parkeerbeleid kan in de toekomst wijzigen. Voor de toepassing van het parkeerbeleid dient op grond van de bepalingen van dit bestemmingsplan uitgegaan te worden van de meest recente versie van het vastgestelde en inwerking getreden beleid. Het parkeerbeleid is voor een ieder raadpleegbaar op internet.

Consequenties voor dit plan

Onderhavig plan is een partiële herziening met enkel beperkte wijzigingen. De waterwoningen zijn reeds mogelijk gemaakt in bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS'. De gemeente heeft in het nabijgelegen, reeds gerealiseerde gebouw blok 126F aan de Brigantijnkade 38 autoparkeerplaatsen in bezit. De gemeente verplicht de winnende inschrijver van de selectie om deze parkeerplaatsen af te nemen. Omdat er minder dan 60 woningen worden beoogd, wordt aan de minimumnorm van het parkeerbeleid voldaan. Conform de Nota parkeernormen auto verstrekt de gemeente geen parkeervergunningen aan bewoners van nieuwbouw. Er is in de openbare ruimte voldoende ruimte voor het bezoekersparkeren (norm 0,1 per woning)

Hiermee is dit bestemmingsplan in lijn met het autoparkeerbeleid.

Parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen. Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig. Op basis van de kencijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken is volgens de nota een fietsparkeereis, waarbij maatwerk wordt toegepast.

Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. In de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 wordt de voorkeur uitgesproken voor een gelijkwaardig alternatief; een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo voorkomen we dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Consequenties voor dit plan

Bij de realisatie van de woningen kan worden voldaan aan het fiets- en scooter parkeerbeleid. Hierdoor is het bestemmingsplan in lijn met dit beleid.

3.3.6 Verordening op het binnenwater 2010

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van het college van B&W (deze bevoegdheid is gedelegeerd naar het Dagelijks Bestuur van het stadsdeel) met een woonboot ligplaats in te nemen. De vergunning is persoons- en vaartuiggebonden. De vergunning kan worden geweigerd in het belang van de welstand, ordening, de veiligheid, het milieu en de vlotte en veilige doorvaart. De vergunning kan uitsluitend worden verleend aan de eigenaar(s) van de boot.

Consequenties voor dit plan

De ligplaatsen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt dienen in het bezit te zijn van een ligplaatsvergunning of dienen deze aan te vragen. De verordening is geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.3.7 Watervisie 2040

Op 14 september 2016 heeft het de gemeenteraad de Watervisie vastgesteld. De Watervisie is uitvloeisel van Structuurvisie Amsterdam 2040. In de Watervisie is de volgende koers uitgezet:

- Water toegankelijk en beleefbaar maken & activeren
- Groei door spreiding van recreatie en toerisme
- Dynamisch en duurzaam gebruik water stimuleren

De centrale ambitie van deze Watervisie Amsterdam 2040 is als volgt: "Amsterdam gebruikt haar water en oevers beter en duurzamer en optimaliseert de ordening van het gebruik van het water en oevers. Dit leidt er toe dat Amsterdam zich verder kan ontwikkelen als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame en leefbare Europese metropool".

De Uitvoeringsagenda 2016-2018 van de Watervisie bevat 23 agendapunten, waaronder het verkennen van een nieuwe transferplek voor touringcars-rondvaart aan het IJ en het Oosterdok. Deze verkenning is gericht op verplaatsing rond 2018.

In de Watervisie wordt o.a. beschreven dat een nieuw transferpunt buiten het stadshart leidt tot meer ruimte voor openbare op- en afstapvoorzieningen op A-locaties, helpt om het touringcarverkeer uit het stadshart te weren en ruimte schept voor een beter maaiveldontwerp in het gebied van De Entree. Er worden drie zoeklocaties voor een TTR genoemd: Noordelijke IJ-oever, Zuidelijke IJ-oever en Oosterdok. Over de Zouthaven bij de PTA is genoemd dat deze al geschikt is gemaakt om transferplek touringcars-rondvaart, maar de capaciteit daar te beperkt is voor een grote transferplek. De locatie is aangewezen als bestaande / te verbeteren transferlocatie.

Consequenties voor dit plan

In de watervisie staan geen zaken die een belemmering vormen voor onderhavig plan.

3.3.8 Waterbeheerprogramma Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2022-2027

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerprogramma Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2022-2027. In het Waterbeheerprogramma is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie: https://www.agv.nl/wbp/over.

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

Consequenties voor dit plan

Bij de realisatie van de woningen kan worden voldaan aan de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Hierdoor is het bestemmingsplan in lijn met dit beleid.

3.3.9 Hemelwaterverordening Amsterdam

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

a. Bergingscapaciteit (60 mm)

Een waterberging heeft een minimale capaciteit nodig van 60 liter per m2. Dit is gekoppeld aan de ambitie van het GRP. Dit is een bui die nu één keer in de honderd jaar voorkomt. Bij nieuwbouw wordt zo extra druk op de riolering voorkomen en blijft het risico op schade in de buurt gelijk. Bij herbouw kan de waterberging het risico op waterschade in de buurt verkleinen.

b. Ledigingstijd (60 uur) en maximale lozingscapaciteit (1 mm/h)

De berging dient binnen 60 uur weer leeg te zijn, zodat de capaciteit beschikbaar is voor de volgende bui. De 60 uur is een afweging tussen zo snel mogelijk weer in staat te zijn om een volgende bui op te vangen, en het voorkomen van te intensieve belasting van de riolering en het oppervlaktewatersysteem ná een bui.

De lediging van een berging gaat het liefst via infiltratie naar het grondwater, vanwege de positieve effecten op de grondwaterstand en het natuurlijk groen. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan het tegengaan van hittestress en droogte als gevolg van klimaatverandering. Daarnaast mag op de riolering worden geloosd, maar maximaal met een lozingscapaciteit van 1 liter per uur per m2 bebouwd oppervlak.

Als een bui groter is dan de aangegeven bergingscapaciteit (>60 mm), mag het surplus direct geloosd worden op de riolering of de openbare ruimte. Dit geeft invulling aan de wettelijke zorgplicht die de gemeente heeft voor het verwerken van hemelwater, als dat redelijkerwijs niet van de perceeleigenaar kan worden gevergd.

De verordening is na vaststelling door de gemeenteraad op 11 mei 2021 inwerking getreden. De verordening is van toepassing op alle gebouwen waarvoor na 11 mei 2021 een Omgevingsvergunning Bouwen wordt aangevraagd of die vanaf dat moment zonder vergunning worden gebouwd. Dit geldt dus ook voor alle gebouwen die in blok 3 en 16 op Centrumeiland zullen worden gebouwd.

Consequenties voor dit plan

Bij de realisatie van de woningen kan worden voldaan aan de Hemelwaterverodening Amsterdam. Hierdoor is het bestemmingsplan in lijn met dit beleid.

3.3.10 Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050

De aanpak om de CO2-uitstoot te verminderen heeft de gemeente Amsterdam beschreven in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. De Routekaart is een ambitiedocument met een lange termijn visie op de Amsterdamse energietransitie en acties voor de korte termijn. De gemeenteraad heeft op 3 maart 2020 'De Routekaart Amsterdam Klimaat neutraal 2050' vastgesteld. De Routekaart beschrijft de lange termijn visie en strategie op de Amsterdamse energietransitie, de cijfers en de acties voor de korte termijn in 4 thema's: gebouwde omgeving verkeer en vervoer, elektriciteit, haven en industrie. Er wordt daarbij ingezet op de volgende relevante ambities voor Steigereiland:

- De ambitie is om de CO2-uitstoot in Amsterdam in 2030 met 55% te reduceren ten opzichte van 1990, met 95% in 2050 en te zorgen dat Amsterdam in 2040 aardgasvrij is;
- De uitvoering van de Routekaart gebeurt transparant en rechtvaardig. De energietransitie resulteert in nieuwe werkgelegenheid en het terugdringen van energiearmoede.

Gebouwde omgeving

In 2050 worden alle gebouwen (woningen, kantoren, bedrijfspanden, maatschappelijke gebouwen) in de stad verwarmd door duurzame warmtebronnen die in de plaats komen van aardgas. Daarnaast wordt ingezet op maximale energiebesparing. Nieuwbouw moet al vanaf 2019 bijna energieneutraal zijn (EPC <0,2). In de toekomst bouwen we uitsluitend energieneutraal en, waar mogelijk, wordt de markt uitgedaagd om energieleverend te bouwen.

Verkeer en vervoer

Mobiliteit: Beperken van de groei van het aantal vervuilende voertuigkilometers in Amsterdam door personen- en goederenvervoer. Dit kan door over te stappen op andere, meer duurzame vormen van mobiliteit en zorgen dat het overblijvende vervoer schoon wordt.

Elektriciteit

Maximale opwek van duurzame elektriciteit op Amsterdams grondgebied door windturbines en zonnepanelen. Een toekomstbestendige elektriciteitsinfrastructuur is een randvoorwaarde.

Consequenties voor dit plan

Onderhavig plan is in lijn met de routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

Op grond van artikel 3.1.6. Bro dienen de inzichten over de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan in de toelichting te worden neergelegd. In het kader hiervan is bij de opstelling van het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS' naar verschillende milieu- en omgevingsaspecten (bodem, cultuurhistorie en archeologie, duurzaamheid, externe veiligheid, geluid, luchthavenindelingsbesluit, luchtkwaliteit, mer, milieuhinder bedrijvigheid, natuur, verkeer en parkeren, water) onderzoek verricht, waaruit bleek dat het aannemelijk was dat deze aspecten niet aan uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staan.

De aanpassingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt raken niet de aannemelijkheid van deze uitvoerbaarheid. Daarom wordt (met uitzondering van de aspecten waarop in onderstaande paragrafen wordt ingegaan) ten aanzien van de milieu- en omgevingsaspecten verwezen naar het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS'.

4.1 Milieueffect

4.1.1 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:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van

een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;

- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

4.1.2 Mer beoordeling

Onderhavig bestemmingsplan ziet niet op een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van het Besluit Milieueffectrapportage, omdat het hier slechts gaat om een partiële herziening met ondergeschikte wijzigingen waar geen nieuwe ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast zijn er geen andere gevallen in het kader van het besluit milieueffectrapportage van toepassing. De ondergeschikte wijzigingen ten opzichte van het vigerende plan zullen niet zorgen voor significant nadelige effecten voor het milieu.

Dit standpunt is tevens van toepassing op de beoordeling van de effecten van mogelijke stikstofuitstoot. Omdat ook kleinschalige woningbouwinitiatieven kunnen leiden tot een toename van de stikstofdepositie, zijn de effecten van de op te stellen bestemmingsplanherziening daarop beoordeeld. Gelet op de geringe aanpassing van de ter plaatse geldende planologische mogelijkheden, alsmede het

feit dat met het plan geen extra woningen mogelijk worden gemaakt én de grote afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, kan op voorhand worden vastgesteld dat het bestemmingsplan geen significant negatieve effecten kan hebben voor de relevante Natura 2000-gebieden. Een zogenaamde passende beoordeling van de stikstofdepositie kan dan ook achterwege blijven.

Op basis van objectieve gegevens wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied, omdat geen toename van stikstofdepositie zal worden veroorzaakt. De woningbouw die mogelijk wordt gemaakt met het plan wordt immers gerealiseerd op gronden waar voorheen woningbouw reeds (legaal) was toegestaan op basis van de reeds geldende bestemming.

4.2 Geluidhinder

4.2.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan moet rekening worden gehouden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan wordt voorbereid in de geluidszone van een weg in het kader van de wet geluidhinder, dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. In dit onderzoek dient aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De grenswaarden uit de Wet geluidhinder zijn als volgt:

Woningen:

- wegverkeerslawaai: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.
- spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 68 dB.

Ligplaatsen:

- wegverkeerslawaai: voorkeursgrenswaarde 48 dB, maximale ontheffingswaarde 53 dB.
- spoorweglawaai: voorkeursgrenswaarde 55 dB, maximale ontheffingswaarde 63 dB.

4.2.2 Akoestisch onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan ligt in de geluidszone van de IJburglaan en Tramlijn 26 (IJtram, binnen de Wet geluidhinder als spoorweg aangemerkt). Omdat er een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid, waarin een hogere bouwhoogte bij recht is toegestaan, is er akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is te bepalen of de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen volgens de wettelijke bepalingen kunnen worden gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen en/of dat er sprake is van hogere waarden.

Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 1. Hieronder zijn de resultaten en de conclusie opgenomen.

4.3.2.1 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is.

De IJburglaan heeft 2 tot 3 rijstroken. De zone bedraagt grotendeels 350 m, waardoor een groot deel van de te onderzoeken locaties zijn gelegen binnen de zone van de IJburglaan.

4.3.2.2 Geluidbelasting spoorverkeer

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart.

Tramlijn 26 (IJtram) heeft conform de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder een zone. De tramlijn wordt binnen de Wet geluidhinder aangemerkt als een spoorweg. De breedte aan weerszijden van de spoorweg bedraagt 100 m.

4.2.3 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaai. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidskaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer.

In het Actieplan Geluid Amsterdam is aangegeven wat Amsterdam doet om geluidoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het actieplan richt zich vooral op het geluid van het wegverkeer. Wegverkeer veroorzaakt ook de meeste geluidhinder van de in de richtlijn genoemde bronnen, zoals blijkt uit de resultaten van de Geluidskaart. Het Actieplan Geluid is op 29 maart 2016 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Tevens heeft het college van B&W de nota “Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid” vastgesteld. Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit.

4.2.4 Cumulatie geluidsbelasting

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidbron ligt, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

4.2.5 Plangebied

Waterwoningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen, ligplaatsen voor woonboten zijn geluidgevoelige terreinen. De woningen bevinden zich binnen de zones langs diverse wegen en de tram. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder verricht. Onderzocht is of wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, vervolgens of hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig maatregelen moeten worden toegepast. De berekende geluidbelastingen zijn getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder.

De berekeningen van de geluidbelastingen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Uit de berekeningen blijkt het volgende:

Waterwoningen:

Ten gevolge van wegverkeer op de IJburglaan bedraagt de geluidbelasting maximaal 58 dB Lden. Er vinden overschrijdingen plaats van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde voor waterwoningen van 63 dB wordt nergens overschreden.

Ten gevolge van spoorverkeer op de IJtramlijn bedraagt de geluidbelasting maximaal 45 dB Lden. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB t.a.v. de Waterwoningen.

Cumulatie

Indien voor locaties overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde vanwege meer dan één geluidbron optreden, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare

geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaai voor geluidgevoelige gebouwen). Ter plaatse van de Waterwoningen wordt de voorkeurswaarde alleen vanwege de geluidproductie op de IJburglaan overschreden. Tevens wordt voldaan aan de eis voor een aanvaardbare geluidsbelasting.

Ligplaatsen:

Ten gevolge van wegverkeer op de IJburglaan bedraagt de geluidsbelasting maximaal 57 dB Lden op de woonbootligplaatsen. Er vinden overschrijdingen plaats van de voorkeursgrenswaarde en van de maximale ontheffingswaarde van 53 dB, geldend voor geluidgevoelige terreinen.

Ten gevolge van spoorverkeer op de IJtramlijn bedraagt de geluidbelasting maximaal 42 dB Lden. Er wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Cumulatie

Ter plaatse van de zuidwest grens van de ligplaatsen heerst een onaanvaardbare geluidsbelasting van 57 dB, dus hoger dan 56 dB (53+3).

Hogere waarden:

De Gemeente Amsterdam heeft met betrekking tot het bestemmingsplan IJburg 1e fase CS het “Besluit hogere waarden Wet geluidhinder bestemmingsplan IJburg 1e fase CS (Centrale Stad)” d.d. 12 november 2013 gepubliceerd. Daarin zijn de reeds verleende hogere waarden opgenomen:

De woningen in Kavel 124 zijn volgens het bestemmingsplan als bestemming Wonen – 3 aangemerkt. Er is reeds een hogere waarde verleend van 53 dB Lden voor Waterwoningen en ligplaatsen (geluidgevoelige terreinen).

Maatregelen:

Omdat op de punt van het meest zuidelijke bouwvlak een hogere geluidbelasting gemeten wordt dan de verleende hogere waarde kan daar niet worden volstaan met het reeds genomen besluit Hogere Waarden. Hierom is met dit plan gekozen om de uiterste punt, daar waar de maximum geluidsbelasting ten opzichte van het genomen Hogere Waarde besluit wordt overschreden, niet te bebouwen met waterwoningen en ook niet in te vullen met ligplaatsen. Buiten deze punt blijft de geluidsbelasting overal onder de 53 dB uit de beschikking Hogere Waarden van 12 november 2013.

De reeds verleende hogere waarde (53 dB) komt daarmee overeen met de aan te vragen hogere waarde waardoor de aanvraag hogere waarden voor woonbootligplaatsen niet opnieuw dient uitgevoerd te worden.

4.2.6 Conclusie

Uit de berekeningsresultaten is gebleken dat als gevolg van de IJburglaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Daar waar de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, maar niet de maximale ontheffingswaarden, kan voor het overgrote deel van het plangebied worden voldaan aan de reeds eerder genomen beschikking Hogere Waarden in het kader van de totstandkoming van het bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS (Centrale Stad)".

Het deel van het plangebied waar dat op grond van de berekeningen niet het geval is wordt uitgesloten van de bouw van waterwoningen en daar zijn eveneens geen ligplaatsen toegestaan.

In het kader van het geluid zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan.

4.3 Externe veiligheid

4.3.1 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), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan in de buurt van een risicobron. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

4.3.2 Regelgeving en beleid

Het doel van het de regelgeving en beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren van de risico's voor de omgeving vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Per 1 april 2015 is de wet aangevuld met de regelgeving over het Basisnet. De wetgeving over het Basisnet wordt ook wel "Wet Basisnet" genoemd en omvat een heel stelsel van wetten en regels die hun oorsprong hebben liggen in verschillende gebieden. De voornaamste die in dit verband van belang zijn, betreffende volgende:

- *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)*
  Hierboven al genoemd: voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer de belangrijkste wet.
- *Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)*
  Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes geldt het Besluit externe . Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer.
- *Regeling Basisnet*
  In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
- *Bouwbesluit*

Het aangepaste Bouwbesluit bevat regels rondom bouwen binnen Plasbrandaandachtsgebieden.

Met de inwerkingtreding van het Basisnet is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen *(cRNVGS)* komen te vervallen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het Basisnet beoogt aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Die maximaal toelaatbare risico's worden met de bijbehorende risicozones voor alle relevante spoor-, weg- en vaarwegtrajecten in tabellen vastgelegd. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteit en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico s zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.'
Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te

beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.
Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico´s.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door het bevoegd gezag expliciet is toegestaan.

4.3.3 Plangebied

Bevi inrichtingen
Er liggen geen Bevi inrichtingen in of nabij het plangebied die van invloed kunnen zijn op het plangebied en vice versa.

Buisleidingen
Op geruime afstand ten westen van het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie. Bij de opstelling van het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS' is - ondanks dat deze leiding zich niet binnen het invloedsgebied van onderhavig plangebied ligt - onderzoek gedaan. Hieruit is gebleken dat de aanwezige aardgasleidingen geen belemmering vormen voor het plan. Omdat dit plan niet in het invloedsgebied ligt, en er sinds laatstgenoemde onderzoek geen wijzigingen hebben plaatsgevonden in de situatie, kan worden geconcludeerd dat de aanwezige aardgasleiding geen belemmering vormt voor het voorliggende bestemmingsplan.

Transport gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en water
Nabij het plangebied bevindt zich zowel een weg als een vaarweg waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het betreft de ringweg A10 en het Buiten IJ & Amsterdam-Rijnkanaal. Het plangebied bevindt zich echter buiten het invloedsgebied van deze weg c.q. vaarweg en derhalve vormt dit aspect geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

Kabels en leidingen
Naast het plangebied loopt de hoogspanningsverbinding Beverwijk-Oostzaan-Diemen van 380 kV. Er is geen wettelijk kader voor elektromagnetische straling in de omgeving van hoogspanningsverbinding. Wel is er een beleidsadvies van het ministerie uit 2005 en de verduidelijking van dit advies uit 2008.
De Rijksoverheid adviseert om zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen, waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla.

Het plangebied waarvoor de herziening geldt ligt binnen de indicatieve magneetveldzone van de 380kV-hoogspanningslijn Coenplein-Diemen, maar buiten de dubbelbestemming

hoogspanningsverbinding. Er zijn in het vigerende bestemmingsplan (waarbinnen de hoogspanningslijn ligt) geen permanente verblijfsfuncties mogelijk gemaakt binnen deze dubbelbestemming.

In het verleden zijn maatregelen getroffen om de specifieke, daadwerkelijke magneetveldzone terug te brengen tot een afstand van minder dan 64 meter ter weerszijden van de hoogspanningslijn. Volgens de toelichting van het bestemmingsplan IJburg 1e fase kan daardoor worden uitgegaan van een zone van 40 meter ter weerszijden van de hoogspanningslijn. De herziening van het bestemmingsplan ziet toe op een gebied waarvan de grens ligt op ongeveer 50 meter van de hoogspanningslijn.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de hoogspanningsverbinding geen belemmering vormt voor voorliggend bestemmingsplan.

Consequenties voor dit plan
Externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

4.4 Archeologie

4.4.1 Kader

Vanaf 1 juli 2016 bundelt de Erfgoedwet bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De Erfgoedwet omvat zowel roerend als onroerend erfgoed en is per 1 juli 2016 van kracht geworden. In de Erfgoedwet staat:

hoe met erfgoed wordt omgegaan;

wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en

hoe daar toezicht op wordt gehouden.

De Erfgoedwet is een integrale wet waarin musea en collecties, monumenten en archeologie worden beschermd. Het ruimtelijk aspect van erfgoed zal worden geregeld in de nieuwe Omgevingswet, die naar verwachting in 2019 in zal gaan. Daardoor is er nu sprake van overgangsrecht, waardoor bepaalde artikelen uit de Monumentenwet 1988 nog even van kracht blijven.

Om archeologische resten te beschermen zijn gemeenten verplicht in bestemmingsplannen rekening te houden met bekende en verwachte archeologische waarden en verwachtingen. Op die manier wordt archeologie meegenomen in het ruimtelijke afwegingskader. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kan archeologie daardoor een rol spelen. De basis van deze werkwijze ligt in het uitgangspunt 'neem archeologie mee in het ruimtelijke ordening' van het Verdrag van Valletta, dat Nederland en een groot aantal andere landen in 1992 ondertekende. In 2007 heeft dit verdrag zijn beslag gekregen in de Nederland de wetgeving.

Voorheen werd archeologie in de Monumentenwet 1988 geregeld, maar deze wet is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet, waarin het behoud en beheer van het cultureel erfgoed is vastgelegd. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2024 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is. Het betreft hier verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie.

4.4.2 Plangebied

Bij de opstelling van het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS' is voor het grondgebied van kavel 124 II in 2012 archeologisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 4) Dit onderzoek wordt gezien de aard (archeologische waarden) voldoende actueel geacht. Uit dit onderzoek blijkt voor dit plangebied een lage archeologische verwachting. Dit heeft geresulteerd in een dubbelbestemming waarde - archeologie in het bestemmingsplan 'IJburg 1e fase CS', waarbij voor waterbodemverstoringen kleiner dan 10.000 m2 een vrijstelling geldt voor het doen van archeologisch onderzoek. Deze dubbelbestemming is ook in voorliggend plan opgenomen.

Consequenties voor dit plan

Met het opnemen van de dubbelbestemming voor archeologische waarden zijn de eventuele archeologische waarden in voldoende mate beschermd. Archeologie vormt geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Water

4.5.1 Kader

Op grond van artikel 3.1.6 lid 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. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de toelichting, verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding.

De Waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

De waterparagraaf is afgestemd met Waternet als toekomstig waterbeheerder van Strandeiland namens het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en als uitvoerder van de gemeentelijke watertaken zoals riolering, grondwaterzorgtaak en drinkwatervoorziening. Daarnaast zorgt Waternet ook namens het waterschap voor de verwerking van het afvalwater en namens de gemeente voor een deel van het nautisch beheer op het buitenwater.

4.5.2 Plangebied

Voor de watertoets wordt in beginsel verwezen naar de watertoets die is uitgevoerd ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan IJburg eerste fase (Centrale Stad) uit 2013. Ten tijde van dit bestemmingsplan is geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoering van het bestemmingsplan. De waterkwaliteit is toen voldoende bevonden voor de functie wonen. Ook heden ten dage is het water schoon genoeg is om op te wonen.

Daarnaast wordt in het kader van de beheertaken die zowel de gemeente als het waterschap uitvoeren geconstateerd dat de ecologische kwaliteit van het water beter kan. Er wordt dan ook continue gewerkt aan het zoeken van oplossingen voor het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit. Op het moment

van schrijven van dit bestemmingsplan wordt een onderzoek uitgevoerd naar de bestaande waterkwaliteit en wordt ook gekeken welke maatregelen in de uitvoering genomen kunnen worden om de kwaliteit ter plaatse te verbeteren.

In het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is zorgt het aspect water niet voor een belemmering.

4.6 Stikstof

Gelet op de geringe aanpassing van de ter plaatse geldende planologische mogelijkheden, alsmede het feit dat met het plan geen extra woningen worden mogelijk gemaakt én de grote afstand tot stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, kan op voorhand worden vastgesteld dat het bestemmingsplan geen significant negatief effect kan hebbenvoor relevante Natura 2000-gebieden.

Op basis van objectieve gegevens wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachen voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied, omdat geen toename van stikstofdepositie zal worden veroorzaakt. De woningbouw die mogelijj wordt gemaakt met het plan wordt immers gerealiseerd op gronden waar voorheen woningbouw reeds legaal was toegestaan op basis van het toen geldende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 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.

5.2 De bestemmingen

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

- **Wijze van meten**

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Water

Binnen de bestemming water zijn geen gebouwen en ligplaatsen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw ('bruggen') toegestaan. Deze 'bruggen' dienen als vluchtweg voor de drijvende woningen en zijn enkel bedoeld voor langzaam verkeer.

Artikel 4 Wonen (wonen op water)

Binnen deze bestemming worden waterwoningen toegestaan. De bouwhoogte is maximaal 9 meter, waarvan 1,5 meter onder de waterlijn en 7,5 boven de waterlijn. De bovenste bouwlaag mag voor maximaal 35 m^2 worden bebouwd. Dit is de helft van de onderliggende bouwlaag (70 m^2).

Daarnaast biedt de bestemming ruimte voor ligplaatsen voor woonboten, daar waar dit op de verbeelding niet expliciet is uitgesloten.

Binnen deze bestemming wordt verkamering van de waterwoningen en (mede)gebruik ten behoeve van bed & breakfast uitdrukkelijk uitgesloten. Onder voorwaarden bestaat de mogelijkheid om binnenplans af te wijken hiervoor. Short stay is in zijn geheel uitgesloten.

Voor het overgrote deel geldt dat binnen dit bestemmingsplan enkel vrijstaande woningen mogen worden gerealiseerd. Tussen de woningen is een ruimte van 5 meter verplicht waarbinnen geen nieuwe woning mag worden gerealiseerd. In totaal mogen er binnen dit plangebied maximaal 10 woningen aaneengebouwd worden. Dit mag alleen ter plaatse van de aanduiding 'aaneengebouwd'. Deze aanduiding is op de twee meest noordelijk gelegen steigers aanwezig. Het is expliciet niet zo dat er per aanduiding 10 woningen aaneengebouwd mogen worden, maar maximaal 10 woningen in het gehele plangebied mogen aaneengebouwd worden. In aanvulling daarop is ook bepaald dat de aaneengebouwde woningen met maximaal 3 woningen aaneengebouwd mogen worden per woonblok. Dit zorgt voor doorkijkjes tussen de woningen en een speels stedenbouwkundig beeld. Dat betekent dat dit in uitwerking kan leiden tot bijvoorbeeld 3 blokjes van 3 woningen, of één blok van 3 woningen en vier blokjes van twee woningen. Dit wordt te zijner tijd nader uitgewerkt in een bouwenvelop ten behoeve van deze ontwikkeling.

Artikel 5 Waarde - Archeologie

De gronden waarvoor een archeologische verwachting geldt, hebben de dubbelbestemming Waarde - Archeologie gekregen. Het bevoegd gezag verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond en er geen belemmeringen zijn geconstateerd.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

- **Anti-dubbeltelregel**

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

- **Algemene bouwregels**

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

- **Algemene gebruiksregels**

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

- **Algemene afwijkingsregels**

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 6.12 Wro, besluit de gemeenteraad of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de grond waarop het bestemmingsplan van toepassing is op het moment dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Het verhaal van de kosten van de grondexploitatie, zoals bedoeld in de Wro, is daarom anderszins verzekerd via het erfpachtstelsel.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen het uitgangspunt van de Wro dat het privaatrechtelijke spoor voorop staat. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van de gronden.

Op grond van artikel 6.1 Wro kennen burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden ten gevolge van onder meer een wijziging van het bestemmingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe. Daarbij geldt dat de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende is anderszins wordt vergoed.

Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager. Daarnaast wordt ook een waardevermindering van maximaal 2%, ontstaan door een verandering in het planologische regime binnen het normale maatschappelijke risico, gerekend.

Met het voorliggend bestemmingsplan wordt wat op basis van het vigerende juridisch planologische kader reeds mogelijk was vastgelegd. Voorgaande geeft geen aanleiding tot het verrichten van een planschaderisico-analyse. Uitgesloten wordt dat naar aanleiding van het voorliggende bestemmingsplan planschade zal worden geleden.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is

1. Provincie Noord-Holland;
2. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oost;
3. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;

Zowel de provincie als het Hoogheemraadschap hebben geen opmerkingen op dit bestemmingsplan.

Het advies van stadsdeel Oost is positief. Dit plan levert een bijdrage aan het oplossen van het woningtekort in Amsterdam.

7.2 Participatie

In het kader van participatie is voorafgaand aan de ter inzage legging van dit bestemmingsplan overleg gevoerd met de direct omwonenden van dit plangebied. De bewoners hebben een brief ontvangen waarin ze uitgenodigd worden deel te nemen aan een bijeenkomst waarin toegelicht wordt, wat dit nieuwe bestemmingsplan inhoudt. Indien een bewoner niet in de gelegenheid is deel te nemen wordt het verslag van deze bijeenkomst gedeeld en bestaat de mogelijkheid voor de bewoner om hier eenmalig schriftelijk op te reageren. Het verslag van dit overleg is toegevoegd als .

7.3 Ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 9 november 2023 tot en met 20 december 2023 als ontwerp ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn zes zienswijzen ontvangen. Deze zijn samengevat en beantwoord. De Nota van beantwoording zienswijzen in toegevoegd als bijlage bij de toelichting.