



Bestemmingsplan Brug Noordhollandsch Kanaal

Sixhaven

Voorontwerp

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N1804BPGST-VO01

Datum print 28 Januari 2019

Planstatus voorontwerp

Inhoudsopgave

| | | |
|--------------------|---|-----------|
| Toelichting | | 5 |
| Hoofdstuk1 | Inleiding | 7 |
| 1.1 | Aanleiding | 7 |
| 1.2 | Bevoegdheden | 7 |
| 1.3 | Crisis- en herstelwet | 7 |
| 1.4 | Leeswijzer | 8 |
| Hoofdstuk2 | Het plangebied | 9 |
| 2.1 | Ligging en begrenzing | 9 |
| 2.2 | Beschrijving van het plangebied | 9 |
| 2.3 | Geldend planologisch kader | 10 |
| Hoofdstuk3 | Het project | 11 |
| 3.1 | Sprong over 't IJ | 11 |
| 3.2 | Maatregel 1: Brug over het Noordhollandsch Kanaal | 12 |
| 3.3 | Projectuitwerking | 12 |
| 3.4 | Alternatieven | 12 |
| Hoofdstuk4 | Beleidskaders | 15 |
| 4.1 | Rijksbeleid | 15 |
| 4.2 | Provinciaal beleid | 16 |
| 4.3 | Regionaal beleid | 20 |
| 4.4 | Gemeentelijk beleid | 21 |
| Hoofdstuk5 | Milieueffectrapportage | 25 |
| 5.1 | M.e.r.-(beoordelings)plicht | 25 |
| 5.2 | Het project: toetsing | 25 |
| Hoofdstuk6 | Verkeer | 27 |
| Hoofdstuk7 | Water | 29 |
| 7.1 | Algemeen | 29 |
| 7.2 | Regelgeving | 29 |
| 7.3 | Keur HHNK | 30 |
| 7.4 | Watertoets | 30 |
| 7.5 | Conclusie | 32 |
| Hoofdstuk8 | Natuur en landschap | 33 |
| 8.1 | Algemeen | 33 |
| 8.2 | Wet natuurbescherming | 33 |
| 8.3 | Restulataten onderzoek | 34 |
| 8.4 | Hoofdgroenstructuur | 37 |
| 8.5 | Ecologische Structuur Amsterdam | 39 |
| 8.6 | Conclusie | 40 |
| Hoofdstuk9 | Geluid | 41 |
| 9.1 | Algemeen | 41 |

| | | |
|--------------------|---|-----------|
| 9.2 | Regelgeving | 41 |
| 9.3 | Resultaten akoestisch onderzoek | 41 |
| 9.4 | Conclusie | 41 |
| Hoofdstuk10 | Luchtkwaliteit | 43 |
| 10.1 | Algemeen | 43 |
| 10.2 | Toetsingskader | 43 |
| 10.3 | Conclusie | 43 |
| Hoofdstuk11 | Bodem | 45 |
| 11.1 | Algemeen | 45 |
| 11.2 | Regelgeving | 45 |
| 11.3 | Bodemkwaliteit | 46 |
| 11.4 | Niet gesprongen explosieven | 46 |
| 11.5 | Kabels en leidingen | 47 |
| 11.6 | Conclusie | 48 |
| Hoofdstuk12 | Cultuurhistorieen archeologie | 49 |
| 12.1 | Algemeen archeologie | 49 |
| 12.2 | Erfgoedwet | 49 |
| 12.3 | Archeologisch onderzoek | 49 |
| 12.4 | Conclusie archeologie | 49 |
| 12.5 | Algemeen cultuurhistorie | 50 |
| 12.6 | Cultuurhistorische verkenning | 50 |
| 12.7 | Conclusie cultuurhistorie | 51 |
| Hoofdstuk13 | Externe veiligheid | 53 |
| 13.1 | Algemeen | 53 |
| 13.2 | Brug Noordhollandsch Kanaal | 53 |
| 13.3 | Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid | 53 |
| 13.4 | Conclusie | 53 |
| Hoofdstuk14 | Duurzaamheid | 55 |
| Hoofdstuk15 | Juridische planuitvoering | 57 |
| 15.1 | Algemeen | 57 |
| 15.2 | Planvorm | 57 |
| 15.3 | Artikelgewijze toelichting | 57 |
| Hoofdstuk16 | Economische uitvoerbaarheid | 59 |
| 16.1 | Algemeen | 59 |
| 16.2 | Uitvoerbaarheid anderszins verzekerd | 59 |
| 16.3 | Conclusie | 59 |
| Hoofdstuk17 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 61 |
| 17.1 | Vooroverleg 3.1.1-Bro | 61 |
| 17.2 | Maatschappelijk overleg | 61 |
| 17.3 | Participatie | 61 |
| 17.4 | Conclusie | 62 |

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door ruimtelijke ontwikkelingen aan weerszijden van het IJ en in Stadsdeel Noord in het bijzonder groeit het aantal reizigers over het IJ. In de periode tot 2025 zullen in Stadsdeel Noord 11.200 tot 19.200 woningen en 2.600 tot 8.200 arbeidsplaatsen worden gerealiseerd. Het aantal personen dat een overstek over het IJ wil maken, zal sterk groeien. Het wordt hierdoor steeds drukker over het IJ: nu al steken dagelijks 46.000 voetgangers en fietsers het IJ over en in 2030 zullen dit er mogelijk twee keer zoveel zijn. Als gevolg hiervan neemt aantal reizigers op de reeds overbelaste Buiksloterwegveer sterk toe. Een goede ontsluiting van en naar Amsterdam-Noord wordt door deze ontwikkelingen steeds belangrijker. Met de aanleg van de Noord-Zuidlijn de opening van de metrostations CS en Noorderpark (22 juli 2018) en de voorgenomen opening van metrostation Sixhaven (2023) wordt de regionale bereikbaarheid van de centrale deel van de IJ-oever en Oud-Noord enorm verbeterd. Dit biedt direct ook kansen voor het verder verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid.

Met het raadsbesluit van 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ: een uitgebreid pakket aan maatregelen om de stad om het IJ beter te verbinden en het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ op te vangen. Op dit moment is het bestemmingsplan 'Zuidelijke Pontaanlanding' in procedure. Dit bestemmingsplan moet het verplaatsen van de veren naar het Pontplein-Zuid mogelijk maken. Naast de intensivering en het verplaatsen van de aanlanding van de veren, wordt ook gewerkt aan het verspreiden van reizigers. Daarop heeft het college van burgemeester en wethouders op 20 februari 2018 besloten om voorbereidingen te treffen voor het project dat met dit bestemmingsplan wordt gerealiseerd: een fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal ten noorden van de Willem I-sluis. Door een brug over het Noordhollandsch Kanaal te realiseren, kunnen fietsers en voetgangers zich reeds aan de Noordzijde van het IJ voorsorteren op de aankomstlocatie aan de centrumzijde. Op dit moment kunnen fietsers en voetgangers alleen het kanaal oversteken via de meer noordelijke, fietsonvriendelijke, Hagedoornpleinbrug en over de Willem I-sluis. De nieuwe verbinding over het Noordhollandsch Kanaal moet vooral voorzien in een comfortabele fiets- en voetgangersroute. **PM elektrische brom/snorfietsen.**

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

1.2 Bevoegdheden

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

1.3 Crisis- en herstelwet

Met ingang van XX is in de Crisis- en herstelwet het project Sprong aangewezen in bijlage II Als gevolg daarvan is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit brengt onder meer met zich mee dat bij een eventueel beroep alle beroepsgronden in het beroepschrift dienen te worden opgenomen en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld. Verder verloopt de behandeling van het beroep versneld.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'Brug Noordhollandsch Kanaal' 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 planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

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

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen in Amsterdam Noord. De brug is een verbinding over het Noordhollandsch Kanaal circa 180 meter ten noorden van de Willem I-sluis en ten zuiden van de Wagenaarbrug. Het fietspad dat op de brug wordt aangelegd, takt aan de westzijde van het kanaal aan op de Buiksloterweg. Aan de oostzijde takt het fietspad aan op het fietsnetwerk op de Sixhavenweg/Meeuwenlaan. Op onderstaande kaart is de ligging van het plangebied globaal weergegeven.

[kaart invoegen]

Begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de vigerende bestemmingsplannen 'Sixhaven' en 'Oud Noord'. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Buiksloterweg in het westen, de Meeuwenlaan in het oosten en het Noordhollandsch Kanaal in het noorden en zuiden. Voor de exacte begrenzing van het plan wordt verwezen naar de verbeelding van het plan.

2.2 Beschrijving van het plangebied

De omgeving van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan kenmerkt zich door de vaarweg het Noordhollandsch Kanaal, de monumentale Willem I-sluis, de Wagenaarbrug, de Tolhuistuin en de uitvalswegen de Buiksloterweg aan de westzijde en de Meeuwenlaan aan de oostzijde van het kanaal.

Op dit moment zijn er twee verbindingen over het kanaal. Ten zuiden van de te realiseren NHK-brug ligt de Willem I-sluis. Deze sluis vormt de toegang tot het Noordhollandsch Kanaal vanaf het IJ. De sluis is in beheer en eigendom van de provincie. Deze overgang is semi-geschikt voor voetgangers. Op dit moment maken ook fietsers gebruik van deze overgang. Deze situatie wordt gedoogd, maar wordt onwenselijk bevonden. Niet alleen omdat het een zeer fiets-onvriendelijke route is, maar ook omdat de Willemsluis een cultuurhistorische waarde heeft. Ten noorden van de te realiseren brug ligt de Wagenaarbrug. Deze basculebrug heeft een doorvaarthoogte van 4,12m en is toegankelijk voor autoverkeer. Fietsers en snor- en bromfietsers kunnen ook gebruik maken van de brug. Ook deze overgang is onvriendelijk voor voetgangers en fietsers, mede gelet op het hellingpercentage, maar ook omdat verkeersdeelnemers moet omrijden om via deze verbinding het kanaal over te steken. Hierover meer in paragraaf Alternatieven.

Aan de oostzijde van het kanaal ligt nu nog een afgesloten bouwterrein van de Noord-Zuidlijn. Dit gebied is onderdeel van het projectgebied gebiedsontwikkeling Sixhaven. Begin 2019 komen grote delen van dit terrein vrij en zal dit gebied een tijdelijke parkachtige inrichting krijgen. Een deel van dit werkterrein zal behouden blijven als werkterrein voor de NHK-brug. Parallel zal de komende jaren een ontwikkelkader en -strategie worden opgesteld voor de Sixhaven. Deze gronden vallen grotendeels buiten het plangebied.

Het Noordhollandsch Kanaal is een regionale vaarweg in beheer van de provincie Noord-Holland. In het plangebied is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het bevoegde waterschap, waarover meer in hoofdstuk 7 Water. Bovendien is het plangebied deels gelegen in de beschermingszone van een primaire regionale waterkering. Bij de aanleg van de brug wordt het beschermingsregime dat hiervoor geldt in acht genomen. **PM huidige ligplaatsen en remmingwerken**

De omgeving van het plangebied is bij het opstellen van dit bestemmingsplan relatief onbebouwd en

groen. De omgeving -het Sixhavengebied- is aan sterke ontwikkeling onderhevig. Het college van burgemeester en wethouders is op 6 maart 2018 akkoord gegaan met de Principenota 'Sixhaven en omgeving' om voorbereidingen te treffen voor de ontwikkeling van het gebied. Zo zijn plannen in ontwikkeling om een congrescentrum naar de omgeving te trekken, is een gemengd bouwprogramma opgesteld en worden er meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd in het gebied. Ook bieden de verschillende terreinen uitgelezen kansen om ruimte te maken voor stedelijke evenementen. Hierdoor zal de toestroom naar het gebied toenemen. Mensen zullen met name te voet of te fiets naar het gebied afreizen. Het behoud van het bestaande groen en de karakteristieke cultuurhistorische en landschappelijke waarden in de omgeving van het plangebied zijn belangrijke voorwaarden bij de ontwikkeling van het gebied. Van belang is op te merken dat de realisatie van de langzaamverkeerbrug ook voldoende draagvlak heeft indien de gebiedsontwikkeling Sixhaven op een andere wijze vorm krijgt.

Tenslotte landt de brug aan de westzijde van het kanaal aan op gronden die deel uitmaken van de Hoofdgroenstructuur (HGS) en de Ecologische structuur Amsterdam (ESA). De HGS omvat de minimale hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool. De beschermingswerking van de ESA komt deels overeen met die van de HGS, maar de ESA ziet meer specifiek op de bescherming van de overlevingskansen van planten en dieren. Plannen in de HGS en de ESA moeten worden getoetst aan de Structuurvisie Amsterdam 2040. Hiervoor wordt verwezen naar de paragrafen Hoofdgroenstructuur en Ecologische Structuur Amsterdam.

2.3 Geldend planologisch kader

Er zijn meerdere bestemmingsplannen in het plangebied vigerend:

- in het westen van het plangebied geldt het bestemmingsplan Oud Noord, vastgesteld op 10 augustus 2010 door de deelraad van stadsdeel Amsterdam Noord, NL.IMRO.03630000N1603BPSTD; en
- in het oosten van het plangebied geldt het bestemmingsplan Sixhaven, vastgesteld op 12 maart 2014 door de deelraad van stadsdeel Amsterdam Noord, NL.IMRO.0363.N1114BPSTD-VG01.

Deze plannen bieden geen adequaat juridisch-planologisch kader voor de gewenste ontwikkeling. De bestemming die beide plannen geven aan het Noordhollandsch Kanaal is 'Water'. Een brug met bijbehorende voorzieningen past niet binnen deze bestemming.

Hoofdstuk 3 Het project

3.1 Sprong over 't IJ

3.1.1 Projectdoelstellingen

Het doel van het project 'Sprong over het IJ' is de delen van Amsterdam ten noorden en ten zuiden van het IJ beter met elkaar te verbinden. Het moet voor iedereen gemakkelijker worden om het IJ over te steken. Betere IJ-oeververbindingen zorgen hechtere (verkeerskundige, functionele en ruimtelijke) samenhang in de stad. Het resultaat is een sterk verbeterd netwerk van verbindingen voor fietsers en voetgangers, dat tevens bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van de 'Stad om het IJ'.

Met het raadsbesluit van 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het definitieve voorkeursbesluit Sprong over het IJ. Het gedeelte van de stad ten noorden van het IJ raakt steeds meer betrokken bij de stad ten zuiden van het IJ. De ontwikkelingen langs beide oevers zetten in de toekomst krachtig door. Dit vooruitzicht maakt het noodzakelijk om het netwerk van verbindingen over en rondom het IJ grondig aan te pakken. Het project 'Sprong over het IJ' concentreert zich op betere verbindingen voor fietsers en voetgangers. Deze nieuwe verbindingen hebben prioriteit zodat de toename van langzaamverkeer kan worden opgevangen en versterken bovendien de kwaliteit van Amsterdam als efficiënte duurzame fietsstad.

PM uitvoeringsbesluit

Nu een adequaat juridisch-planologisch kader ontbreekt, is gekozen een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen. Het creëren van zo een kader voor dit project is dan ook de hoofddoelstelling van voorliggend bestemmingsplan.

Met dit bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij recent tot stand gekomen bestemmingsplannen binnen de gemeente om de uniformiteit van bestemmingen en regelgeving te bevorderen.

3.1.2 Maatregelen

In de periode 2018-2025 wordt gewerkt aan het realiseren van deze verbeterde verbindingen voor het toenemende fiets- en voetgangersverkeer over het IJ. Om de stad bereikbaar te houden, vindt het gemeentebestuur een oplossing in een vijftal concrete maatregelen. Deze maatregelen zijn onderdeel van een groter project, maar zijn allemaal los van elkaar uit te voeren. Elke maatregel heeft ook weer een eigen subdoelstelling. De vijf maatregelen bestaan uit:

1. intensivering en verplaatsen van de verenverbindingen meer en grotere veren, waaronder:
 - a. verplaatsen van het Pontplein-veer;
 - b. fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal
2. metrostation Sixhaven;
3. de Javabrug (voorlopig uitgesteld);
4. vaste verbinding Stenen Hoofd;
5. voetgangerspassage onder het IJ.

De gemeenteraad heeft groen licht gegeven voor het treffen voor voorbereidingsmaatregelen voor de eerste drie maatregelen. Voor de ontwikkelingen 'meer en grotere veren' en 'het verplaatsen van het Pontplein-veer', is op dit moment een bestemmingsplan in procedure. Ten tijde van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan moet over de maatregelen 4 en 5 nog een besluit worden genomen. Naar verwachting zal dit in 2020 gebeuren.

3.2 Maatregel 1: Brug over het Noordhollandsch Kanaal

Een langzaamverkeerverbinding over het Noordhollandsch Kanaal betreft een brug, inclusief brughoofden en de ontsluiting op het bestaande verkeersnetwerk via de Buiksloterweg (noordwesten) en de Sixhavenweg/Meeuwenlaan(zuidoosten). Hierna wordt hier ook wel naar verwezen als: het project. Een brug over het Noordhollandsch Kanaal draagt, als onderdeel van maatregel 1, bij aan het intensiveren van de veerverbindingen. De brug verbetert de oost-westverbinding over het Noordhollandsch Kanaal door de uitwisseling tussen de Buiksloterwegveer en de IJpleinveer verder te optimaliseren.

De brug dient er daarmee primair toe de meest gebruikte veerpontverbinding vanaf Oud-Noord richting het centrum, de Buiksloterwegveer, te ontlasten door het voor verkeersdeelnemers mogelijk te maken zich te verplaatsen naar de IJpleinveer. Hierdoor wordt het daardoor voor fietsers en voetgangers mogelijk om hun routekeuze al in Amsterdam Noord af te stemmen op hun (eind)bestemming in het centrum en andersom. Naast het verspreiden van het verkeer over het IJ, levert dit ook een aanzienlijke tijdswinst op voor fietsers en voetgangers.

Bovendien wordt de monumentale sluis ontlast door de komst van de brug. Fietsers steken nu vaak één voor één -met de fiets aan de hand- via de sluis het Noordhollandsch Kanaal over. Dit is (mede) gelet op de cultuurhistorische waarde van de sluis een onwenselijke situatie.

3.3 Projectuitwerking

Situatieschets invoegen

PM brug specificaties

De projectuitwerking voldoet in elk geval aan alle minimum eisen die met betrokken instanties en stakeholders zijn besproken. Daarnaast is zo veel mogelijk rekening gehouden met aanvullende wensen van de verschillende stakeholders. Zie hiervoor hoofdstuk 17.

Ook is bij de inpassing en het ontwerp van het plan aandacht besteed aan de duurzaamheidsdoelstelling van Amsterdam. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 14 Duurzaamheid.

3.4 Alternatieven

In de beginfase van het project is goed gekeken naar de huidige fietsroute via de (al reeds bestaande) brug bij het Hagedoornplein. Deze brug -die ook voor auto's toegankelijk is- ligt meer ten noordoosten van de geplande NHK-brug, op een afstand van circa 250 meter. Uit tellingen blijkt dat weinig gebruik wordt gemaakt van deze verbinding. Er worden wel maatregelen getroffen om deze route te verbeteren: zo is onlangs een bredere fietsstrook op de brug gerealiseerd en ook wordt op termijn de route naar de Adelaarsweg verbeterd. Toch zal dit mensen onvoldoende motiveren om de IJpleinveer te gebruiken. Dit heeft de volgende oorzaken:

- de route kent veel haakse bochten;
- de route kent veel hoogteverschil: de brug is meer dan vijf meter hoog;
- het fietspad is relatief smal en loopt langs een drukke verkeersweg;
- de route via het Hagedoornplein is langer: vanaf de westzijde van het kanaal 180 meter, vanaf Van der Pekplein zelfs 600 meter; en
- de sociale onveiligheid is voor de route via het Hagedoornplein moeilijker op te lossen.

De NHK-brug bewerkstelligt een zeer snelle en directe route naar de IJpleinveer. De brug is comfortabeler -geen grote hoogteverschillen en haakse bochten- en veiliger, doordat er geen autowegen

hoeven te worden doorkruist. Niet alleen vormt de brug in de toekomst een snelle verbinding voor fietsers van en naar de IJpleinveer, maar ook van en naar het mogelijk toekomstige metrostation Sixhaven naar het Van der Pekplein.



Links: de huidige route via de bestaande brug; rechts: de route na de geplande ontwikkeling van de aanleg van de NHK-brug, bron: Google maps.

Hoofdstuk 4 **Beleidskaders**

4.1 **Rijksbeleid**

4.1.1 **Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte**

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

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Dit project draagt direct en indirect bij aan het realiseren van de beleidsdoelstellingen uit deze structuurvisie. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Stadsdeel Noord is een van de hoofddoelstellingen van het project en bij de uitwerking hiervan staat het comfort voor de gebruiker voorop. Een direct gevolg hiervan, is dat een einde komt aan het onwenselijke gebruik van de Willem I-sluis. Cultuurhistorische waarden worden gewaardborgd. Bovendien levert het project indirect een bijdrage aan het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland doordat de brug een onderdeel is van het project 'Stad om het IJ', dat Amsterdam als stad aantrekkelijker moet maken.

Het bestemmingsplan is streeft de doelstellingen van de structuurvisie na.

4.1.2 **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

De nationale belangen uit de SVIR worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) juridisch geborgd. Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en omvat alle ruimtelijke Rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt, zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in voorliggend bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft Rijksregels ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (destijds de ecologische hoofdstructuur), de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond Rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversuiming van de Maastakken. Ook deze

onderwerpen spelen geen rol in dit bestemmingsplan.

Het Barro heeft geen consequenties voor voorliggend bestemmingsplan.

4.1.3 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die niet verenigbaar zijn met het Nationaal Waterplan.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In deze structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is door de jaren heen een aantal keer gewijzigd (september 2015 voor het laatst), maar het uitgangspunt is en blijft dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodem fysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de provinciale structuurvisie staan drie hoofdbelangen vast:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad.
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Het project levert een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen voor duurzaam ruimtegebruik door het ontwikkelen van een duurzame verkeersverbinding.

4.2.2 Provinciale Ruimtelijk Verordening

Tegelijk met de invoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 werd in juni 2010 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld als een van de instrumenten om de beleidsdoelen die de provincie in de structuurvisie heeft gesteld te bereiken.

Op 1 mei 2018 is een gewijzigde versie van de (inmiddels) Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) in werking getreden. In de PRV hebben Provinciale Staten in het kader van een goede ruimtelijke ordening een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, inclusief Amsterdam, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn, ter uitvoering van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, algemene regels vastgesteld over onder meer:

- detailhandel;
- advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling over de ruimtelijke ordening, verstedelijking en ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland;
- aardkundige waardevolle gebieden;
- meerlaagse veiligheid;
- locaties voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied;
- verbod tot aanleg bedrijventerreinen en kantoorlocaties en ruimtelijke kwaliteitseisen bij nieuwe woningbouw en andere vormen van verstedelijking in het landelijk gebied;
- de groene ruimte;
- de blauwe ruimte;
- energie.

Daarnaast zijn regels opgenomen die voortvloeien uit het Barro. Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening waaronder:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- Rijksbufferzones
- Natuurnetwerk Nederland;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de PRV zijn diverse kaartbeelden verbonden. Ook zijn in bijlagen toetsingskaders voor de toepassing van de provinciale regels opgenomen.

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

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

4.2.3 Provinciale Milieuverordening

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) staan specifieke milieuregels voor de provincie Noord-Holland. Het beleid is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming.

In de PMV zijn onder andere regels opgenomen over milieubeschermingsgebieden, zoals waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en aardkundige monumenten. Daarnaast zijn er regels opgenomen over (specifieke) bodemsaneringsgevallen.

Binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan komen geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden voor. Ook is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een aardkundig monument.

4.2.4 Provinciale Watervisie 2016-2021

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

Thema Veilig

Beperken van slachtoffers en economische schade via preventie en gevolgenbeperking, door:

- Kaders stellen voor regionale waterkeringen: vastleggen van normen en tracés in de waterverordeningen en bindende afspraken maken met de waterschappen over de termijnen waarbinnen de regionale keringen op orde moeten zijn.
- Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit: toetsen op voldoende ruimtelijke inpassing door de waterbeheerder en bevorderen van ruimtelijke kwaliteit via programma's met cofinanciering door regionale partijen.
- Waterrobuust inrichten bevorderen: via ruimtelijke maatregelen beperken van aantal slachtoffers en beperken van economische schade en een adequate rampenbestrijding bij (dreiging van) een overstroming.

Thema Schoon en Voldoende water

Het voorkomen van verontreiniging, overlast en tekort, door:

- Het bijdragen aan schoon en voldoende oppervlaktewater: bevorderen dat er voldoende goed water is voor verschillende bestemmingen zoals landbouw, natuur en recreatiegebieden.
- Zorgen voor schoon en voldoende grondwater: duurzaam beheren van grondwatervoorraden voor verschillend gebruik zoals drinkwater, industrie en energievoorziening.
- Beoordelen versterkingsplannen primaire waterkeringen en bevorderen ruimtelijke Regio.

Het bestemmingsplan heeft geen gevolgen voor het beheer van het Noord Hollandse watersysteem en heeft daarmee geen raakvlakken met de Provinciale Watervisie. Ook heeft het bestemmingsplan geen gevolgen voor primaire waterkeringen. De aanwezig waterkering is als zodanig bestemd.

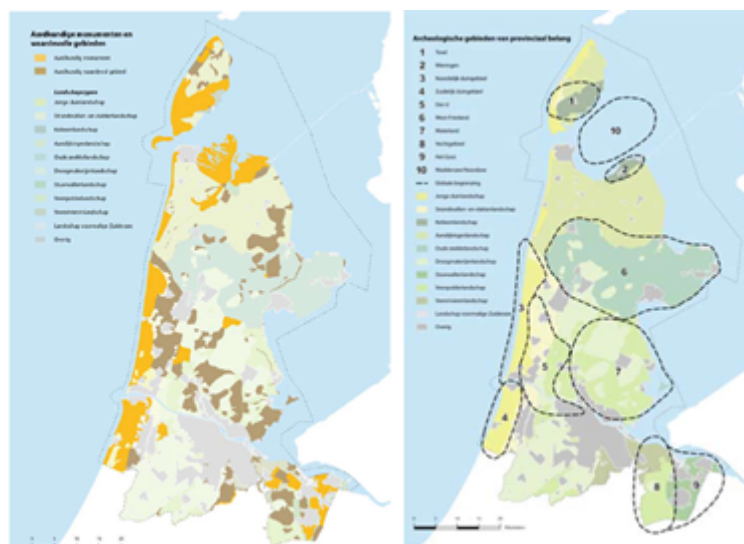
4.2.5 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is een provinciale handreiking voor het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het landschap, zoals bebouwing, agrarische bedrijven, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Deze is op 10 april 2018 opnieuw (gewijzigd) vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Dit beleidsstuk wordt gebruikt als leidraad voor ruimtelijke plannen als bestemmingsplannen, beeldkwaliteitsplannen en structuurplannen.

De Leidraad geeft gebiedsgerichte én ontwikkelingsgerichte beschrijvingen en biedt zo toepasbare informatie over de manier waarop ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving. De provincie beoogt met deze Leidraad om samen met bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars en initiatiefnemers te werken aan het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.

In de Leidraad is een aantal onderwerpen opgenomen die voortvloeien uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de PRV die van belang zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. De Leidraad 2018 is verankerd in artikel 15 van de in de PRV. De wijziging van deze Verordening, en daarmee ook de Leidraad 2018, is op 2 mei 2018 in werking getreden. Met de Leidraad wil de provincie ruimte bieden aan nieuwe ontwikkelingen en tegelijkertijd verantwoord omgaan met het verleden. De Noord-Hollandse landschappen moeten optimaal worden gebruikt door het benutten van hun kenmerkende kwaliteiten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe ruimtelijke plannen dienen rekening te houden met de ontwikkelingsgeschiedenis, de bebouwingskarakteristiek en de inpassing in de bredere omgeving. Het basisuitgangspunt is daarmee 'behoud door ontwikkeling'. De Leidraad is hiervoor het meetpunt en geeft richting aan het ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit.

In de Leidraad staat aangegeven welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Het grootstedelijk gebied 'Metrostation Sixhaven/Brug Noordhollandsch Kanaal' is in de leidraad niet aangewezen als aardkundig monument, aardkundig waardevol gebied dan wel archeologisch gebied van provinciaal belang.



links: aardkundige monumenten en waardevolle gebieden, rechts: archeologische gebieden van provinciaal belang. Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. **check of nog actueel!**

De informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft informatie over landschapstypen, aardkundige waarden,

cultuurhistorische objecten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als molens, militaire structuren en historische dijken. Ten aanzien van de archeologische waarden is de informatiekaart een herziening van de voorheen geldende Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW).

Voorliggend bestemmingsplan is niet in strijd met de Leidraad.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Regionaal Verkeer- & Vervoerplan

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

Een van de inhoudelijke hoofdpunten van het RVVP is het verhogen van het fietsgebruik, al dan niet in combinatie met het OV. Dit doel krijgt gestalte in de Investeringsagenda Fiets. De Investeringsagenda Fiets (vastgesteld in de Regioraad van december 2015) kiest voor extra inzet op het fietsbeleid in de vorm van meer aandacht, projecten, activiteiten en meer monitoring en rapportage. De VRA investeert tussen 2015 en 2025 meer dan 200 miljoen euro in het netwerk van regionale fietsroutes, fietsenstallingen bij het openbaar vervoer en in diverse fietsvoorzieningen. **PM investeringsagenda Fiets + uitvoeringsprogramma VRA**

4.3.2 Beleidskader Mobiliteit

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

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

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met deze vijf strategische opgaven.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch Sterk en Duurzaam vastgesteld. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Om economisch sterk en duurzaam te zijn en Amsterdam en de regio verder te kunnen ontwikkelen wil Amsterdam onder meer een intensiever gebruik van de bestaande stad en het openhouden van landschap. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte, efficiënter omgaan met energie en vervoer en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Daarnaast betekent het ook 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij tot 2040, intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen en ruimte voor waterberging.

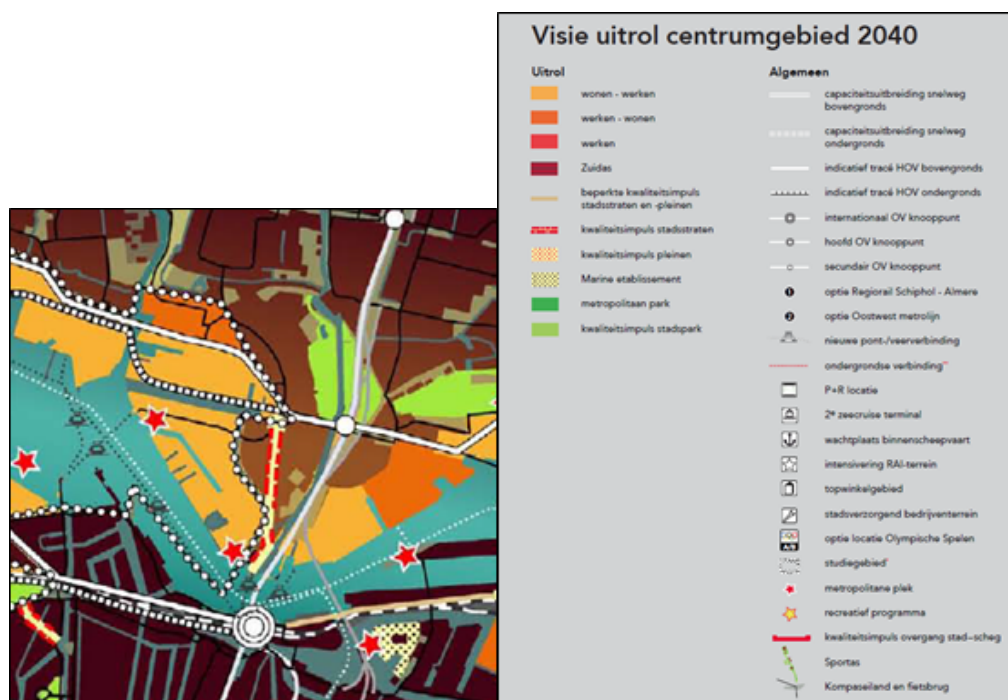
Waterfront

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

Uitrol centrumgebied

Stadsdeel Noord kan in het licht van de Structuurvisie worden aangemerkt als een van de meest dynamische stadsdelen. Noord herbergt vele locaties waar zich in de loop van de komende decennia ingrijpende wijzigingen zullen voordoen. De ruimtelijke opgaven in stadsdeel Noord kunnen door twee ruimtelijke bewegingen worden geduid, namelijk de 'uitrol centrumgebied' en de reeds hiervoor genoemde 'waterfrontontwikkeling' van de noordelijke IJever, zowel aan oostelijke als aan westelijke zijde. Daar komt nog een omvangrijke stedelijke vernieuwingsopgave bij.

Een belangrijke opgave in stadsdeel Noord is de stedelijke ontwikkeling van de noordelijke IJever, zowel aan westelijke als oostelijke zijde. Het stadsdeel levert de belangrijkste bijdrage aan de verwezenlijking van de ambities voor het waterfront. Ook in de tijd strekken de ontwikkelingen zich in de volle lengte uit. In de perioden 2010–2020 en 2020–2030 worden de lopende projecten als Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf afgemaakt of verder ontwikkeld. Het Sixhavengebied, maar ook Overhoeks en het Hamerstraatkwartier wordt conform de Structuurvisie een herontwikkeling voorzien naar een gemengd woon-werkmilieu. Het realiseren van woningen en diverse stedelijke voorzieningen (winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen, etc.) past in dit kader. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de uitrol van het centrummilieu.



Bron: *Structuurvisie Amsterdam 2040*, p. 34/35.

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij de zogenaamde herontdekking van het waterfront en aan de realisatie van de stedelijke ontwikkeling in stadsdeel Noord.

4.4.2 Ecologische Visie 2012

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

Als ruimtelijke plannen aan het college ter toetsing worden voorgelegd dan is deze Ecologische Visie een van de stukken die wordt gebruikt als toetsingsinstrument bij ruimtelijke plannen en als richting bepalend beleidsdocument. Als ruimtelijke plannen in aanmerking komen voor centraal stedelijke toetsing, dan zullen die plannen met deze Ecologische Visie worden beoordeeld. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan.

De ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, is niet in strijd met deze visie.

4.4.3 Watervisie Amsterdam 2040

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

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

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

4.4.4 MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030 & Uitvoeringsagenda Mobiliteit

Amsterdam blijft groeien. De aantrekkingskracht van Amsterdam zorgt voor een sterke toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen, evenementen en bezoekers. De druk op de stad neemt toe en daarmee ook de druk op het wegverkeer. Ook is de fiets populairder dan ooit. Daarmee is de fiets een van de belangrijkste vervoermiddelen in de stad.

De MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA) is vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013. Dit is een uitwerking van de gemeentelijke structuurvisie ten aanzien van verkeer en vervoer en openbare ruimte en vormt daarmee een toetsingskader bij het beoordeling van ruimtelijke plannen.

Het centrumgebied heeft extra prioriteit. De prioriteit binnen dit gebied ligt bij het bieden van voldoende aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor fietsers en voetgangers.

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

Het plusnet fiets verbindt de stadsdelen onderling. Voor fietsers is een directe route belangrijk om zich snel door de stad te kunnen verplaatsen. De veerpontverbindingen maken deel uit van het plusnet voetganger en het plusnet fiets. In de Uitvoeringsagenda wordt het evenementengebied in Noord genoemd als gebied dat zo veel mogelijk aantrekkelijk en veilig moet worden ingericht

Voorliggend bestemmingsplan draagt bij aan het optimaliseren van deze beide plusnetten.

4.4.5 Meerjarenplan fiets

Het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022 volgt de ingezette koers uit de MAA en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Er wordt onder andere geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad om de stad in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Drie hoofddoelstellingen zijn hiervoor leidend:

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

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

Voorliggend bestemmingsplan is een uitwerking van dit beleid.

4.4.6 Agenda Duurzaamheid

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

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

De ontwikkeling die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, is in navolging van deze agenda.

PM Snorfietsen (al dan niet elektrisch)

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

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

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

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

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

Als een activiteit is aangewezen in kolom 1 van onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. en de zogenaamde drempelwaarde als genoemd in kolom 2 wordt overschreden, betekent dit dat de activiteit m.e.r.-plichtig is. Als de drempelwaarde niet wordt overschreden, maar de activiteit wel genoemd staat in kolom 1, moet het bevoegd gezag beoordelen middels een m.e.r.-beoordeling of een m.e.r. moet worden verricht ten behoeve van de activiteit.

De wetgeving ten aanzien van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is recent gewijzigd. Deze gewijzigde wetgeving leidt ertoe dat in het geval sprake is van een activiteit als genoemd kolom 1 onderdeel D van de bijlage, per definitie een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Onder de in kolom 2 gestelde drempelwaarde is deze vormvrij, daarboven formeel. Op grond van deze beoordeling wordt beslist of het plan of het besluit m.e.r.-plichtig is. Het onderscheid tussen deze twee beoordelingen is dat bij de formele m.e.r.-beoordeling voorafgaand aan de terinzagelegging van een ontwerpbesluit van de beslissing openbaar kennis moet worden gegeven. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kent dit vormvereiste niet.

Als de activiteit niet wordt genoemd in de onderdelen C of D van het Besluit m.e.r., betekent dit dat de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Hierbij dient te worden opgemerkt dat desondanks de (milieu)gevolgen van de ontwikkeling in het kader van het ruimtelijk besluit dienen te worden onderzocht

5.2 Het project: toetsing

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

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

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

Hoofdstuk 6 Verkeer

PM

Hoofdstuk 7 Water

7.1 Algemeen

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

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

De watertoets bestaat uit twee onderdelen:

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

Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in acht 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 moet inzicht geven in de vertaling van het waterbeleid naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding en wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

7.2 Regelgeving

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en waarborgt de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld, met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken, lozen en onttrekken van water, varen, aanmeren, evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie alsmede uitbreidingsplannen. Voor het gebruik maken van, het bouwen in of het wijzigen van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan dus een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning.

In het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn geen waterstaatswerken aanwezig die in beheer zijn bij het Rijk.

7.3 Keur HHNK

Noordhollandsch Kanaal

Het Noordhollandsch Kanaal is een oppervlaktewaterlichaam in het beheer van de Provincie Noord-Holland. Voor het plangebied is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) het bevoegde waterschap. Het HHNK is de regionale waterbeheerder die gebods- en verbodsbepalingen en nadere regels met betrekking tot de watersystemen in zijn beheer opstelt. Dit is vastgelegd in de Keur HHNK 2016.

Regionale primaire waterkering

Nabij het plangebied is de regionale primaire waterkering de Willem I-sluis gelegen. Een deel van het plangebied ligt in de beschermingszone van deze waterkering. De sluis inclusief de beschermingszone geniet een speciale bescherming. Dit houdt onder andere in dat een watervergunning op grond van de Keur HHNK benodigd is voor het bouwen in de beschermingszone.

7.4 Watertoets

7.4.1 Waterkering

De Keur stelt gebods- en verbodsbepalingen voor die watersystemen, voor zover het hoogheemraadschap met de zorg voor die watersystemen of onderdelen daarvan is belast.

Volgens artikel 3.2 van de Keur van HHNK is het verboden zonder watervergunning van het bestuur van het HHNK gebruik te maken van de Keurzones. In de huidige Keur 2016 geldt:

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

De brughoofden van de geplande brug staan de in beschermingszone B van een regionale primaire waterkering. Dit betekent dat een watervergunning op grond van de Keur is vereist.

Volgens de beleidsnota waterkeringen 2012-2017 geldt een 'nee-tenzij'-principe. Medegebruik van een beschermingszone is in principe niet toegestaan, maar er kan wel een uitzondering worden gemaakt als er sprake is van een maatschappelijk belang en er geen redelijke alternatief mogelijk is.

Maatschappelijk belang kan gelden voor werken die een belangrijke maatschappelijke functie vervullen, zoals een infrastructureel werk. In dit geval is sprake van een infrastructurele maatregel en is geen

redelijk alternatief voorhanden. Er is in dit geval een uitzonderingsmogelijkheid. Gedurende het project heeft altijd overleg plaatsgevonden met het HHNK. Het ontwerp van de brug is mede met de eisen van het HHNK tot stand gekomen. Er is geen reden om aan te nemen dat de watervergunning niet wordt verleend.

7.4.2 Watercompensatie oppervlaktewater

Voor de aanleg van het fietspad en de verbreding van de weg, aan de beide kanten van het Noordhollandsch Kanaal, wordt maximaal circa 1.400 m² extra verharding aangebracht (zie bij de Waterparagraaf). Het brugoppervlak boven het Noordhollandsch Kanaal telt niet als verhardingstoename. De verharding wordt aangebracht. De locatie van de te compenseren maximaal circa 140 m² wateroppervlak (10%-regel) in het peilgebied Noordhollandsch Kanaal/Waterlandsboezem is nader met HHNK afgestemd. HHNK heeft aangegeven dat er mogelijk een overschot is aan reeds gegraven water dat kan worden ingezet. Indien dat niet het geval is, dan kan HHNK dit bij hun geplande werkzaamheden alsnog doen.

Ten behoeve van de aanleg van de brug worden twee pijlers in het Noordhollandsch Kanaal geplaatst. De locatie en het te compenseren oppervlak wordt nader afgestemd met het HHNK. Het wateroppervlak dat de pijlers innemen, wordt een-op-een in bovenstaande watercompensatieopgave meegenomen.

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

7.4.3 Grondwater

De effecten op de grondwaterhuishouding als gevolg van de aanleg van de brug zijn beschouwd in de grondwatertoets (zie bijlage 3 bij de Waterparagraaf). Het betonnen landhoofd aan de noordwestzijde van het Noordhollandsch Kanaal ligt hoog en heeft daardoor niet of nauwelijks effect op de grondwaterstroming en grondwaterstand. De draagconstructie bovenop de combiwand aan de zuidoostzijde van het Noordhollandsch Kanaal veroorzaakt naar verwachting door barrièrewerking een beperkte grondwaterstijging van maximaal 18 cm. In de toekomst wordt bij de variant met een hoog gelegen maaiveld nog steeds aan de ontwateringsnorm voldaan en er zijn derhalve geen negatieve grondwatereffecten. Bij de variant met een overkluizing is er in de onderdoorgang enig risico op grondwateroverlast – het advies is hier de grondwaterstand te meten en indien nodig een beheersmaatregel (bijvoorbeeld grindkoffer) in het ontwerp op te nemen.

7.4.4 Hemelwater

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

7.4.5 Nautische aspecten

Het Noordhollandsch Kanaal is een hoofdwaterloop en vaarweg. De provincie Noord-Holland is vaarwegbeheerder. De vaarwegverordering wordt tevens door de provincie uitgevoerd. De provincie heeft een doorvaarthoogte van ten minste 3,0 meter ten opzichte van het streefpeil (NAP-1,56 m) aangegeven. De brug komt in eigendom van de gemeente Amsterdam die ook verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud. Waternet is verantwoordelijk voor de bediening van de brug en sluis. De bedieningstijden van de brug zijn conform de bedieningstijden van de Willemsluis, die wordt bediend door de provincie. Vanwege de geringe afstand tussen sluis en brug moet de bediening van beide kunstwerken goed op elkaar worden afgestemd.

7.5 Conclusie

PM

Hoofdstuk 8 Natuur en landschap

8.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er niet toe leiden dat te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde dier- en plantensoorten worden aangetast.

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming, is het van belang te constateren dat een deel van het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur (HGS). In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' is de HGS van Amsterdam vastgelegd en is het toetsingskader opgenomen. Ook is bepaald dat een Technische Adviescommissie (TAC) wordt ingesteld. De TAC adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de HGS. Nu de westelijke brugaanlanding zich zal bevinden in de HGS, is advies gevraagd aan de TAC. Hierover meer in paragraaf Technische Adviescommissie

Tevens kent de gemeente Amsterdam nog een extra beschermingsregime: de Ecologische Structuur Amsterdam (ESA). Het toetsingskader voor de ESA is vastgelegd in de Ecologische Visie 2012. Dit is een uitwerkingsnotitie van de Structuurvisie Amsterdam 2040 en bevat een uitgewerkte toelichting op deze ecologische structuur. De Ecologische Visie 2012 geldt dus als toetsingsinstrument voor het college van burgemeester en wethouders om te kijken of het project niet leidt tot verzwakking van de ESA. In paragraaf Ecologische Structuur Amsterdam hierover meer.

Een beeldbepalende boombeplanting is een belangrijk onderdeel van de Amsterdamse openbare ruimte. De continuïteit en samenhang in deze beplantingen maakt doorgaande routes en stedenbouwkundige lijnen herkenbaar en zorgt voor een aangename, groene omgeving. Vooral om deze reden is de Hoofdbomenstructuur (HBS) ontwikkeld. Ten westen van het Noordhollandsch Kanaal maken bomen onderdeel uit van de HBS. Ten oosten van het Noordhollandsch Kanaal valt de HBS buiten het plangebied. Hierover meer in paragraaf Restulataten onderzoek

8.2 Wet natuurbescherming

In de Wet natuurbescherming (Wnb) is de Europese regelgeving als uitgangspunt genomen. Wanneer geen specifieke natuurbescherming in de Europese regelgeving is voorzien worden op rijksniveau regels vastgelegd, zodat een consistent, samenhangend en transparant stelsel van regels op het gebied van natuur ontstaat.

Gebiedsbescherming

In de Wnb worden gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur. Dit zijn de zogenaamde Natura 2000-gebieden. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het

bestemmingsplan, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van een Natura 2000-gebied verslechtert of een significant verstoring effect heeft (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient een vergunning op grond van de Wnb te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied is gelegen.

Indien het plan mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient bovendien een passende beoordeling te worden gemaakt. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat voor het plan geen alternatieven zijn, sprake is van een dwingende reden van groot openbaar belang en is voorzien in compenserende maatregelen.

Soortbescherming

De Wnb beschermt vele in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren. De wet kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. De Wnb bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

Voor van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels geldt dat het verboden is om nesten, rustplaatsen of eieren te vernielen. Ook is het verboden om vogels te verstoren, tenzij de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de staat van instandhouding van de soort. Voor algemene soorten, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een op grond van de Verordening vrijstellingen soorten Noord-Holland vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Wnb. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Economische Zaken en Klimaat of de provincie een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de minister van (destijds) LNV heeft goedgekeurd. Hoewel de gedragscode zijn basis vindt in de Flora- en faunawet, die inmiddels is vervallen, is de werking van de gedragscode door de staatssecretaris van Economische Zaken ambtshalve verlengd. Bij naleving van deze gedragscode geldt dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat, geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan en de ontheffing nodig is met het oog op in de Wnb bepaalde belangen.

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

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

8.3 Restulataten onderzoek

Quickscan natuur

Ten behoeve van de ontwikkeling die wordt mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd (Quick scan natuurwaarden, zie bijlage XX). Het veldonderzoek is verricht in februari 2018. Op basis van deze quick scan kon voor een aantal beschermde soorten niet

worden uitgesloten dat deze in het plangebied aanwezig zijn. In het voorjaar, de zomer en het najaar van 2018 is daarom vervolgonderzoek verricht naar beschermde soorten verricht (Vervolgonderzoek vleermuizen, november 2018 en Notitie aanvullingen op ecologische quickscan: bomeninventarisatie en iepenpage- onderzoek, zie bijlage XX)

Hieronder volgen de conclusies op basis van de quick scan en eventueel aanvullend onderzoek per onderwerp.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebied/Natuur Netwerk Nederland

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

HGS en ESA

Een deel van het plangebied ligt in zowel de HGS als de ESA en valt onder het groentype 'corridor'. Hiermee dient rekening te worden gehouden bij de uitwerking van het project. In paragraaf Hoofdgroenstructuur wordt nader op de HGS ingegaan. In paragraaf Ecologische Structuur Amsterdam worden de gevolgen van de ligging in de ESA verduidelijkt. Het project maakt geen inbreuk op de functie van beide structuren.

Hoofdbomenstructuur

In het westen van het plangebied ligt de Hoofdbomenstructuur (HBS). De Huntingdon en de Hollanden iepen langs de Buiksloterweg, maken deel uit van de HBS. In het plangebied zullen bomen worden gekapt. Bij de kap moeten de voorwaarden uit de Bomenverordening in acht moeten worden genomen. Dit betekent dat er geen bomen met een minimale omtrek van 31 cm en een hoogte van 130 cm mogen worden gekapt zonder vergunning. De meeste bomen in het gebied hebben een omtrek van meer dan 60 cm en zijn dus vergunningplichtig. Er worden niet meer bomen gekapt dan strikt noodzakelijk. De bomen conform gemeentelijk beleid gecompenseerd. **PM kap bomen HBS. Onderzoek welke bomen moeten worden gekapt + borging van compensatie volgt.**

Hoofdbomenstructuur



Bron: quickscan Eco-Niche maart 2018.

Monumentale bomen

Binnen het plangebied zijn geen monumentale bomen aanwezig.



Bron: www.maps.amsterdam.nl

Soortenbescherming

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

Plantensoorten

In de omgeving van het plangebied zijn drie beschermde planten gemeld, namelijk de blaasvaren, de schubvaren en de zandwolfsmelk. Tijdens het veldbezoek in februari 2018 zijn geen beschermde planten aangetroffen, maar de aanwezigheid van de zandwolfsmelk kan niet worden uitgesloten aan de oostzijde van het kanaal. Op 22 mei 2018 heeft opnieuw een veldbezoek plaatsgevonden. Tijdens dit veldbezoek is geen zandwolfsmelk aangetroffen. Dit betekent dat het plangebied geen standplaats is van de zandwolfsmelk. Er hoeven voor deze soort geen maatregelen getroffen te worden om overtreding van de

Wnb te voorkomen.

Vogels

In het plangebied zijn geen vogelsoorten met jaarrond beschermde nesten aangetroffen. Bovendien biedt het plangebied geen geschikte nestgelegenheid voor vogels die op of rond gebouwen broeden. Ook zijn geen kwetsbare broedvogels aangetroffen. Wel is een aantal algemene broedvogels gemeld. Er kunnen nesten van algemene broedvogels worden verwacht. Als tijdens de kapwerkzaamheden blijkt dat er nesten van de broedvogels zitten in de te kappen bomen, is een ontheffing op grond van de Wnb vereist.

Vleermuizen

In de omgeving van het plangebied zijn drie soorten vleermuizen gemeld. Ten tijde van het verrichten van de quickscan was nog onvoldoende duidelijk wat de effecten van het project zijn. De aanwezigheid van essentiële functies voor vleermuizen over het kanaal en op de westelijke oever konden daarom niet op voorhand worden uitgesloten. De bomen op de oostoever moesten nog worden onderzocht op eventuele functies voor vleermuizen. In de zomer en het najaar van 2018 is dit vervolgonderzoek uitgevoerd.

Voor de bomen aan de oostoever is gebleken dat deze niet geschikt zijn als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. De bomen aan de westoever hebben geen functie als vaste verblijfplaats. Deze bomen zijn met het park onderdeel van het foerageergebied van de gewone en de ruige dwergvleermuis. Deze bomenrij is geen vliegroute. Het Noordhollandsch Kanaal wordt gebruikt als migratieroute voor de meervleermuis. Het kanaal kan zijn functie als migratieroute voor de meervleermuis behouden, afhankelijk van het ontwerp van de brug. Een lage en sterk verlichte onderdoorgang onder een brug kan als barrière worden ervaren. Een hoge en donkere onderdoorgang onder een brug is beter en kan zelfs een geschikte verblijfplaats vormen. In het kader van de Wnb is voor vleermuizen geen ontheffing vereist, mits het ontwerp rekening houdt met de migratieroute van de meervleermuis. Bij het ontwerp van de brug is een ecoloog betrokken. **PM over hoe rekening is gehouden met migratieroute**

Iepenpage

In de periode juli-augustus 2018 is een onderzoek verricht naar de aanwezigheid van de iepenpage in het plangebied. Er zijn geen iepenpages waargenomen in het plangebied. De bomen ten oosten van het Noordhollandsch Kanaal worden niet als vaste verblijfplaats gebruikt door de iepenpage. Er zijn geen maatregelen nodig om overtreding van de Wnb te voorkomen.

Overig

In het plangebied zijn geen beschermde zeezoogdieren, grondgebonden zoogdieren, vissen, amfibieën en reptielen gemeld.

8.4 Hoofdgroenstructuur

8.4.1 Algemeen

In de Structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. De HGS omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

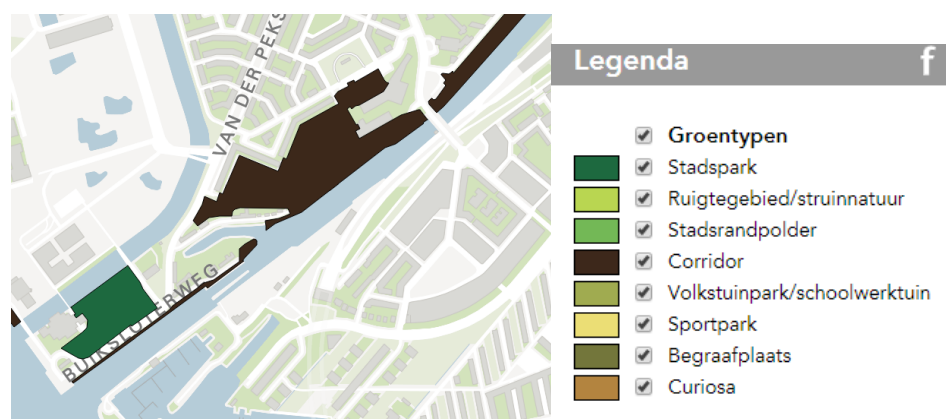
8.4.2 Technische Adviescommissie

Inleiding

Plannen in de HGS vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief in de HGS. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is hiervoor ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan het college van burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels die gelden voor de HGS en adviseert burgemeester en wethouders wanneer zij dit nodig acht.

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

Een deel van het plangebied is gelegen in de HGS. Dit gebied is in de Structuurvisie aangeduid als groentype 'corridor' (zie afbeelding **XX**).



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

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

- de gewenste zonering van de corridor is een combinatie van een groene route en een ecologische verbindingzone. Meer dan bij groene routes, heeft de groene corridor het karakter van een park- of natuurstrook. Anders dan de ecologische verbindingzone (een gebied dat niet of nauwelijks ontsloten is) is de corridor wel ontsloten;
- verplaatsing vindt wandelend of per fiets plaats, bij voorkeur via een natuurlijk ingerichte groene parkstrook;
- de corridors mogen niet (verder) worden doorsneden met infrastructuur of anderszins hun kwaliteit als groene route annex ecologische verbindingzone verliezen.

TAC-advies

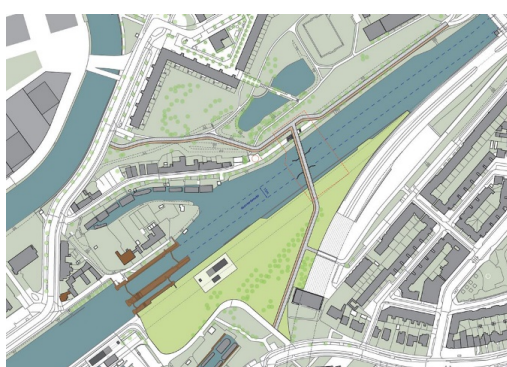
Op 24 mei 2018 is in het kader van voorliggend bestemmingsplan een advies gevraagd over het project dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Er zijn twee varianten ter toetsing voorgelegd:

Variant 1



Variant 2



In het geval

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

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

Gelet op het advies van de TAC is gekozen om in de verdere uitwerking van het project te werken met variant 1.

Verwerking TAC-advies in dit bestemmingsplan

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

8.5 Ecologische Structuur Amsterdam

De Provinciale Ecologische Structuur (in 2010 vastgelegd in de PRV) betreft gebieden en verbindingzones als onderdeel van een ecologisch netwerk. Het doel is om planten en dieren in de verstedelijkte randstad zoveel mogelijk overlevingskansen te bieden en om knelpunten weg te nemen. De ESA is een uitwerking en verfijning van en aanvulling op het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven, bijvoorbeeld doordat extra barrières ontstaan. De ecologische structuur verbindt de groene gebieden met elkaar en vergroot daarmee het leefgebied voor dier- en plantensoorten. De ESA betreft een netwerk van zowel grote als kleine 'groene' en 'blauwe' gebieden en vormt zo het verbindende groene netwerk binnen de stad en maakt de verbinding met het omringende landschap zichtbaar. Dit is essentieel voor de biodiversiteit.

De westelijke brugaanlanding zal de ESA doorkruisen. Een toetsing op de aanwezigheid van ESA, aan dwars- en parallelverbindingen en mogelijke knelpunten in verbindingsmogelijkheden is daarvoor noodzakelijk.

Ligging ESA

Het park vormt een corridor langs het Noordhollandsch Kanaal tussen het IJ en Broek- en Waterland. Met deze functie als corridor dient rekening gehouden te worden. Het plangebied bevat geen knelpunten in de onderlinge verbindingen van de ESA (maps.amsterdam.nl en gemeente Amsterdam, 2012). Faunapassages of andere verbindingselementen voor natuur zijn ook niet gerealiseerd in het plangebied.



Bron: www.maps.amsterdam.nl

Doorkruising ESA met brug

De westelijke brugaanlanding doorkruist de ESA. De doorkruising heeft theoretisch een negatief effect op verbindingen van fauna via het water, door de lucht en op de grond. De brugaanlanding gaat over het water heen. Dit betekent dat het water altijd passeerbaar blijft voor vissen. Een effect op verbindingen via het water is er daarom niet.

De brugaanlanding wordt op hoogte over het Noordhollandsch Kanaal aangebracht. Op de westoever is de kap van enkele bomen noodzakelijk. Het luchtruim blijft beschikbaar voor vleermuizen en vogels. De vleermuizen kunnen de brug daarbij nog steeds onderlangs passeren. Daarbij is ook aandacht voor een potentiële verstoring van de toekomstige brug als gevolg van lichtuitstoot. Deze verstoring wordt voorkomen door lichtverstrooiing op de brug richting het water en waterkant zoveel mogelijk te beperken. Bij het ontwerp van de brug wordt hier rekening mee gehouden.

PM aanplant nieuwe bomen i.r.t. migratieroute vleermuizen

PM faunapassage

8.6 Conclusie

PM

Hoofdstuk 9 Geluid

9.1 Algemeen

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

9.2 Regelgeving

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

Het regime van de Wgh geldt niet voor wegen:

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

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

9.3 Resultaten akoestisch onderzoek

PM

9.4 Conclusie

PM

Hoofdstuk 10 Luchtkwaliteit

10.1 Algemeen

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

10.2 Toetsingskader

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge deze wet is de specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende Titel 5.2 in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen, waarin luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wm kan een bestemmingsplan dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat als gevolg van de uitvoering van hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt:

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

Het hierboven gestelde is niet relevant indien hetgeen het bestemmingsplan mogelijk maakt is beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling die is beschreven in het vastgesteld Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voorliggend bestemmingsplan maakt echter geen ontwikkeling mogelijk zoals beschreven in het NSL.

Niet in betekenende mate

Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van fijn stof en stikstofdioxide groter is dan 3% draagt het project in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. De ministeriële regeling NIBM geeft voor een aantal specifieke projecten kwantitatieve grenzen in welke gevallen in elk geval sprake is van een project dat niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

PM

10.3 Conclusie

In voorliggend bestemmingsplan worden geen activiteiten mogelijk gemaakt die een negatieve invloed hebben op de luchtkwaliteit van het gebied.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 Wet bodembescherming

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

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

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

11.2.2 Nota bodembeheer gemeente Amsterdam

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

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

11.3 Bodemkwaliteit

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

Het plangebied is, voor zover het landgrond betreft, aangewezen als 'zone 3'. Op grond van de Nota bodembeheer dient een historisch onderzoek te worden uitgevoerd voordat gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart voor vrijstellingen van de bodemonderzoeksplicht. De uitkomst van dit onderzoek mag geen aanleiding geven de herkomst- en toepassingslocatie als verdacht aan te merken.

Voor het plangebied is de actuele bodeminformatie geraadpleegd in het bodeminformatiesysteem van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Dit systeem geeft een volledig beeld van beschikbare bodeminformatie die bij het bevoegd gezag aanwezig is.

PM waterbodem

11.4 Niet gesprongen explosieven

Algemeen

Op basis van historisch onderzoek moet in kaart worden gebracht welke oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog (waaronder bombardementen) op het plangebied hebben plaatsgevonden. Van deze oorlogshandelingen is vervolgens nagegaan of er nog niet gesprongen explosieven (NGE) in de ondergrond aanwezig zouden kunnen zijn. Van een groot aantal gebeurtenissen in het verleden is vast komen te staan dat er geen reden is om aan te nemen dat dit het geval is. Vervolgens is gekeken in welke gebieden de kans verhoogd is dat in de ondergrond nog blindgangers (niet gesprongen vliegtuigbommen) aanwezig zijn. Dit kan van belang zijn bij werkzaamheden in de ondergrond vanuit arbeidsomstandigheden en/of openbare orde en veiligheid.

In 2016 hebben Armaex, Bombs Away en de gemeente Amsterdam een vooronderzoek conventionele explosieven uitgevoerd. Van de resulterende CE bodembelastingkaart is hieronder een detail weergegeven, waaruit blijkt dat het plangebied een verdacht gebied is.

Figuur XX: Situatie verdacht gebied volgens de CE bodembelastingkaart van 2016

nieuwe figuur invoegen



Bron: Armaex, Bombs Away & Ingenieursbureau 2016 op Atlas Amsterdam

Onderzoek

Op 25 juni 2018 is onderzoek verricht naar NGE. **INMIDDELS NIEUWE INZICHTEN. In afwachting van update onderzoek.**

Ter plaatse van kabels en leidingen die na 1945 zijn aangelegd, is de bodem ook niet meer verdacht van CE. Voor zinkers geldt dat de geometrie van de sleuf niet meer verdacht is.

Indien sonderingen zijn gepland in het van CE verdachte gebied, wordt aanbevolen om deze als magnetometrische sondering uit te voeren. Het zoekdoel daarbij is afwerpmunitie van 500 lbs.

11.5 Kabels en leidingen

Algemeen

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

Procedure

In Amsterdam wordt de Wenstracé procedure gevolgd. Een eerste stap is de 'Aanvraag Wenstracé': hierin wordt het referentieontwerp voorgelegd aan nutsbedrijven en kunnen zij reageren op de plannen. Er heeft al wel plaatsgevonden met Liandon, in verband met de diepe boringen.

Op basis van deze reacties worden de Akkoord Wenstracé tekeningen opgesteld. Opmerkingen op de Akkoord worden verwerkt in het Definitief Tracé Akkoord (DTA).

Inventarisatie

Er is een KLIC melding gedaan voor het plangebied. De locatie van de brug is afgestemd op de gegevens vanuit de KLIC en aanvullende gesprekken met Liandon.

In **bijlage XX** zijn de aanwezige kabels en leidingen in het plangebied benoemd.

Diepe boringen

Uitgangspunt is dat de diepe boringen in het Noordhollandsch Kanaal niet verlegd worden. Er wordt rekening gehouden met de eisen van nutsbedrijven door minimaal 5 meter uit de diepe boringen te blijven die niet kunnen worden getraceerd. In de standaard voorwaarden zit een clause dat nutsbedrijven altijd werkzaamheden mogen tegenhouden. Op basis van reeds gevoerd overleg worden ervan uitgegaan dat de brug kan worden aangelegd, door aan te tonen dat de palen op acceptabele afstand worden aangebracht.

Zinkers

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

Kabels en leidingen in de waterkering ter plaatse van de Buiksloterweg en aan zijde Sixhaven

De Buiksloterweg zal **ca. 0,8m tot 1,3m** worden opgehoogd. Dit heeft waarschijnlijk gevolgen voor kabels en leidingen ter plaatse. Mogelijk moeten deze verlegd worden.

Aan zijde Sixhaven is geen beeld van mogelijke verleggingen. Dergelijke verleggingen/maatregelen zijn niet uitzonderlijk.

Impact op kosten

Het uitgangspunt is dat de zinkers en diepe boringen niet verlegd worden, dit zou maatschappelijk onverantwoorde kosten met zich meebrengen. Het verwachte werk aan verlegging is regulier werk, waarbij de kostenverdeling afhankelijk is van het type kabel/leiding. We kunnen er vanuit gaan dat deze kosten binnen het project gedekt zullen worden (al dan niet door verhoging van het budget).

11.6 Conclusie

De conclusie is dat de bodemkwaliteit niet aan de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan in de weg staat.

Hoofdstuk 12 Cultuurhistorie en archeologie

12.1 Algemeen archeologie

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

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

12.2 Erfgoedwet

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

Bij de vaststelling van bestemmingsplannen dienen gemeenten bovendien op grond van de Wet ruimtelijke ordening de Provinciale Ruimtelijke Verordening in acht te nemen.

12.3 Archeologisch onderzoek

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

12.4 Conclusie archeologie

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

12.5 Algemeen cultuurhistorie

In het plangebied bevinden zich geen cultuurhistorische monumenten. Nabij het plangebied is de monumentale Willem I-sluis gelegen.

De Willem I-sluis is een Schutsluis in Amsterdam-Noord die de verbinding vormt tussen het IJ en het zuidelijke begin van het Noordhollandsch Kanaal. De sluis is in 1825 in gebruik genomen.

De Willem I-sluis bevindt zich recht tegenover het Centraal Station en is 65 meter lang en 15 meter breed. De sluis is uitgevoerd met twee kolken: een grote kolk en een kleine kolk. Als dubbele sluis was het de eerste in een rij, zowel van sluisen in het Noordhollandsch Kanaal als op andere plaatsen. De grote kolk van de sluis is tot op de dag van vandaag in gebruik voor het schutten van beroeps- en recreatievaart. De kleine kolk doet sinds 1992 niet meer mee en is in verval geraakt. Sinds 1995 is het beheer van het Noordhollandsch Kanaal en de Willem I-sluis overgedragen van het Rijk naar de provincie Noord-Holland. De provincie heeft naar aanleiding van de recentelijke toekenning van de status als Rijksmonument (in 2009) besloten de kleine kolk te restaureren, en in de toekomst weer in gebruik te nemen voor het schutten en spuien.

12.6 Cultuurhistorische verkenning

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

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

De lange lijnen en duidelijke contouren van het Noordhollandsch Kanaal zijn, samen met de flankerende dijklichamen en de Willemsluizen, een icoon. Het aanzicht vanaf de voorhaven is het meest monumentale beeld. Het is van belang dat dit beeld behouden blijft. Dit aanzicht moet ruimtelijk afleesbaar blijven en mag niet verbrokkelen.

Tevens wordt verwezen naar een uitgebreide cultuurhistorische verkenning (CHV): Stad om het IJ. Deze CHV is in februari 2017 opgesteld door Bureau Monument en Archeologie (BMA) en is te raadplegen via <https://www.amsterdam.nl/kunst-cultuur/monumenten/publicaties/amsterdamse-0/stad-om-het-ij/>.

Van belang is dat de geplande brug eenvoudig wordt uitgevoerd en zorgvuldig wordt ingepast zodat geen afbreuk wordt gedaan aan de cultuurhistorische aanblik van het sluisencomplex.

12.7 Conclusie cultuurhistorie

Bureau Monument & Archeologie is nauw betrokken geweest bij de projectuitwerking. Dit wil zeggen dat in overeenstemming met Bureau Monument & Archeologie zowel de locatiekeuze als het brugontwerp is vastgesteld. Het project dat met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, doet geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarde van het gebied.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

13.1 Algemeen

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

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

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen of activiteiten, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal tien mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand beschouwd 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 GR te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

13.2 Brug Noordhollansch Kanaal

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

PM GRO

13.3 Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid

PM Advies van brandweer

13.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk, waardoor onderzoek naar externe veiligheid niet is vereist.

Hoofdstuk 14 Duurzaamheid

PM

Hoofdstuk 15 Juridische planuitvoering

15.1 Algemeen

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

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

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

15.2 Planvorm

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

15.3 Artikelgewijze toelichting

De verbeelding is de kaart waarop door middel van letters, cijfers, lijnen en aanduidingen het toegestane gebruik van de gronden en de mogelijke bouwhoogtes en/of volumes staan aangegeven. De verbeelding heeft, in samenhang met de regels, een bindend karakter. Als ondergrond voor de verbeelding is een recente topografische kaart gehanteerd. Daarmee kan exact worden bepaald waar het plan is gelegen en hoe begrenzingen lopen.

Om de goede leesbaarheid van de analoge verbeelding te waarborgen is gekozen voor een schaal van 1:1000. De verbeeldingen zijn voorts voorzien van een legenda en een noordpijl. Het plangebied van het bestemmingsplan is aan de hand van een plangrens (bolletjeslijn) op de verbeelding weergegeven.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

Hoofdstuk 1

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

Hoofdstuk 2

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

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

Hoofdstuk 3

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

Hoofdstuk 4

Overgang- en slotregels.

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

PM

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

16.1 Algemeen

Het is een vereiste dat een bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Dit moet op basis van objectieve gegevens kunnen worden gemotiveerd. Tot 1 juli 2018 moest nog worden aangetoond dat het plan binnen de planperiode van tien jaar uitvoerbaar is. Met het verdwijnen van deze planhorizon is ook deze termijn van tien jaar komen te vervallen.

Een manier om de financiële uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan te verzekeren, is het vaststellen van een exploitatieplan (ex. artikel 6.12 van de Wro). Op basis van dit exploitatieplan kunnen de (plan)kosten worden verhaald op derden. Een exploitatieplan hoeft niet te worden opgesteld bij een bestemmingsplan met enkel conserverende bestemmingen of wijzigingsbevoegdheden. Een exploitatieplan hoeft ook niet opgesteld te worden als het kostenverhaal 'anderszins verzekerd' is, door middel van bijvoorbeeld anterieure overeenkomsten. Indien de gemeente eigenaar is van de gronden, is het kostenverhaal verzekerd via het erfpachtstelsel.

16.2 Uitvoerbaarheid anderszins verzekerd

De gronden die vallen binnen voorliggend bestemmingsplan zijn in eigendom van de gemeente Amsterdam. Voor de uitvoering van het project hoeven geen gronden te worden verworven. Het Noordhollandsch Kanaal is in eigendom van de provincie Noord-Holland. Er hoeven geen kosten te worden verhaald op de provincie of op derden.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een concreet project mogelijk. Een deel van de kosten voor dit project zijn verzekerd, namelijk in de Voorjaarsnota 2016 van de Gemeente Amsterdam. Er is geld voor het project vrijgemaakt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds. In de Voorjaarsnota 2017 is het bedrag in de totaalpost Reservering Koers 2025 / Sprong over het IJ opgenomen. De andere helft van de kosten is toegezegd door de Vervoerregio Amsterdam.

PM Uitvoeringsbesluit

16.3 Conclusie

Hiermee kan worden gesteld dat onderhavig bestemmingsplan in financieel-economische zin uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Vooroverleg 3.1.1-Bro

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

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

Overige mogelijke belanghebbenden die geen deel uitmaken van 3.1.1. overleg, maar waar het voorontwerp bestemmingsplan wel is toegezonden.

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

PM Uitkomst vooroverleg

17.2 Maatschappelijk overleg

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

17.3 Participatie

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

Er hebben 4 informatieavonden plaatsgevonden, op 7 december 2017, 5 april 2018, 28 juni 2018 en 11 september 2018. Het doel van deze bijeenkomsten is om geïnteresseerde (omwonenden in het bijzonder) te informeren over het project.

Informatieavond 7 december 2017

De keuze de brug ten noorden van de Willem I-sluis te realiseren, is toegelicht. Het vervolgtraject voor dit project is tijdens deze avond geschetst.

Informatieavond 5 april 2018

De verkeerskundige inpassing van de brug op de Buiksloterweg is besproken. Hierbij zijn twee varianten gepresenteerd: één via de bestaande route Buiksloterweg en één via een route door de parkzone tussen

Buiksloterweg en Laangwegkwartier. Beide varianten zijn tijdens de bijeenkomst door de bezoekers gescoord op verschillende aspecten. Bewoners hebben daarbij ook een voorkeur voor één van de varianten uitgesproken.

Informatieavond 28 juni 2018

De gekozen verkeerskundige inpassing (variant 1) is gepresenteerd.

Informatieavond 11 september 2018

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

PM november 2018 / 2019

Voorafgaand aan de bijeenkomsten is een verslag (en eventuele analyse van de resultaten) van de vorige bijeenkomst naar alle bewoners die hun contactgegevens hadden achtergelaten toegestuurd. Dit is niet gebeurd voorafgaand aan de bijeenkomst op 07/12/2017 omdat dit de eerste bijeenkomst betrof. Tijdens deze avonden was er steeds gelegenheid om vragen te stellen en ideeën in te brengen. De verslagen van deze avonden zijn raadpleegbaar via www.amsterdam.nl/projecten/brug-nhk.

1.3.1-Bro kennisgeving

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

17.4 Conclusie

PM