Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Sluisbuurt

Ontwerp

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Sluisbuurt

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaanheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1711BPGST-OW01
Datum print	11 April 2018
Planstatus	ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Het plangebied**	**11**
2.1	Historie	11
2.2	Beschrijving huidige situatie	12
2.3	Ontwikkelingen	13
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**49**
3.1	Rijksbeleid	49
3.2	Provinciaal beleid	61
3.3	Regionaal beleid	71
3.4	Gemeentelijk beleid	74
Hoofdstuk 4	**Milieuaspecten**	**97**
4.1	Milieueffectrapportage (MER)	97
4.2	Milieuzonering bedrijven	100
4.3	Luchtkwaliteit	102
4.4	Geluidhinder	105
4.5	Bodemkwaliteit	109
4.6	Externe veiligheid	112
4.7	Nautische veiligheid	122
4.8	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	127
Hoofdstuk 5	**Omgevingsaspecten**	**129**
5.1	Verkeer en vervoer	129
5.2	Water	134
5.3	Flora en fauna en ecologie	151
5.4	Bomen	163
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	164
5.6	Duurzaamheid	173
5.7	Gezondheid	177
5.8	Hoogbouweffectrapportage	180
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**187**
6.1	Algemeen	187
6.2	De bestemmingen	187
Hoofdstuk 7	**Economische uitvoerbaarheid**	**191**
Hoofdstuk 8	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**193**
8.1	Voortraject	193

8.2	Inspraak	193
8.3	Vooroverleg	193
8.4	Zienwijzen	194
8.5	Ambtshalve wijzigingen	194

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds 1984 neemt de bevolking van Amsterdam toe, de laatste jaren versneld, met ruim 10.000 personen per jaar. De vraag naar woningen in alle prijsklassen is enorm. Ook het economisch belang van de stad neemt regionaal en nationaal toe. De stadsdelen binnen de ring A10 behoren tot de economisch belangrijkste vierkante kilometers van Nederland. Daar wonen zo'n 550.000 mensen en er komen jaarlijks miljoenen bezoekers: het onbetwiste hart van een groeiende metropool.

Amsterdam heeft de ambitie om tenminste 5.000 woningen per jaar te bouwen. De Amsterdamse Structuurvisie geeft aan waar de kansen liggen en Koers 2025 - Ruimte voor de stad, is een uitwerking daarvan voor de eerstkomende tien jaar, met concrete ontwikkellocaties. Het is de bedoeling om sommige locaties versneld te ontwikkelen, waaronder de Sluisbuurt op Zeeburgereiland. Dat is geen verrassing, want ten opzichte van veel ander locaties heeft de Sluisbuurt een bijzondere positie. Het gebied is immers onderdeel van twee grote bewegingen in de stad: 'uitrol van het centrumgebied' en 'herontdekking van het waterfront' en dat geeft het gebied een meer dan evenredige ontwikkelpotentie. De ontwikkelstrategie Koers 2025 onderstreept de in de Structuurvisie ingezette strategie van verdere verdichting van de stad met aantrekkelijke diverse stedelijke milieus. Focus ligt hierbij in de ringzone, met name op plekken die een verbindende functie hebben naar achterliggende ontwikkelgebieden. De ontwikkeling van het Zeeburgereiland is reeds in 2005 benoemd in het Ontwikkelingskader Zeeburgereiland en IJburg.

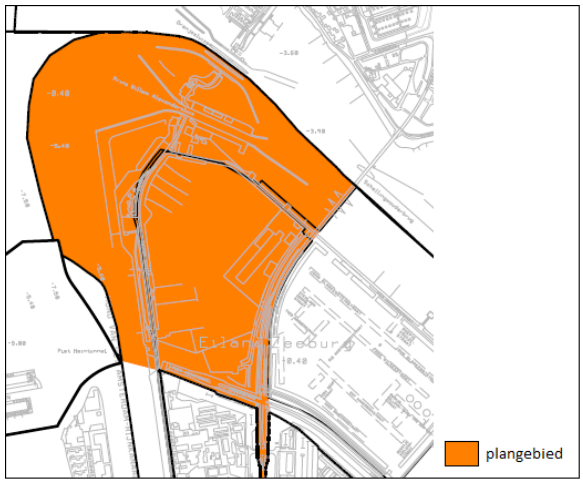
Na de ontwikkeling van de Sportheldenbuurt vormt de Sluisbuurt het volgende plan op het Zeeburgereiland. Hiervoor is door de gemeenteraad in september 2017 het Stedenbouwkundig Plan (SP) vastgesteld. De ontwikkeling van de Sluisbuurt is een voortzetting van de IJ-oeverontwikkeling en de stedelijke ringzone. De unieke ligging aan het IJ, nabij de binnenstad, rechtvaardigt een hoge ambitie. Met de Sluisbuurt wordt de volgende stap gezet in de 150 jaar lange geschiedenis van het Zeeburgereiland. Als sluitstuk van de IJ-oever ontwikkelingen kan de Sluisbuurt zich manifesteren als één van de laatste grote woningbouwlocaties aan het IJ én nabij de binnenstad.

1.2 Doel bestemmingsplan

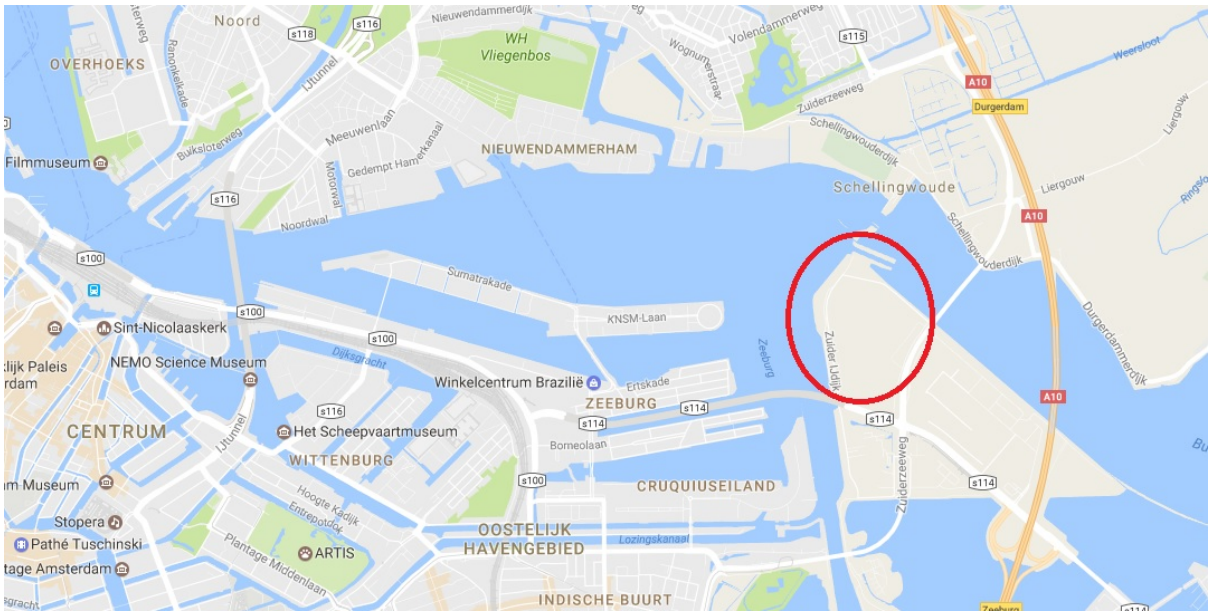
Voorliggend bestemmingsplan vormt het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Toekomstige aanvragen voor omgevingsvergunningen worden aan dit bestemmingsplan getoetst. Met het bestemmingsplan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de wijze van bestemmen van andere actuele bestemmingsplannen om te komen tot uniformiteit in regels. Met dit bestemmingsplan wordt tevens vorm gegeven aan de Amsterdamse doelstelling om te komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door het AmsterdamRijnKanaal aan de westzijde, en het Binnen- en Buiten-IJ aan de noord-westzijde. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de Piet Heintunnel en aan de oostzijde door de Zuiderzeeweg.



Ligging plangebied in de stad *Begrenzing plangebied*



Ligging plangebied in de nabije omgeving (bron: maps.google.nl)

1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het gebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen van kracht:

1. Bestemmingsplan Zeeburg - Schellingwoude; vastgesteld op 26 april 1978, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van provincie Noord Holland op 11 september 1979 en onherroepelijk sinds 24 mei 1984;
2. Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost: vastgesteld op 30 september 2009 en sinds 2 maart 2010 onherroepelijk;
3. Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg; vastgesteld op 7 juli 2010 en onherroepelijk op 3 september 2010.

De facetherziening heeft betrekking op de geluidzone - industrielawaai van het industrieterrein Cruquius en het uitbreiden van de regels met betrekking tot strijdig gebruik. Voor een deel van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. Tot 1 juli 2013 gold hier het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (1938), maar deze is van rechtswege vervallen.

1.5 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zijn beoogd in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten.

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en de nieuwe ontwikkelingen.

2.1 Historie

Om de Amsterdamse haven goed bereikbaar te houden voor moderne zeegaande schepen werd tussen 1865 en 1876 het Noordzeekanaal aangelegd. Het waterpeil van het IJ werd voortaan beheerst met de nieuwe sluizen bij IJmuiden en de Oranjesluizen aan de noordzijde van het plangebied. Hiermee ontstond de onderverdeling in het Binnen- en het Buiten-IJ.

Met de voltooiing van het Merwedekanaal in 1892, vanaf 1952 onderdeel van het Amsterdam-Rijnkanaal, verbeterde ook de scheepvaartverbinding met de grote rivieren en het Duitse achterland. Bij de aanleg van het kanaal waren de pas aangelegde dijk tussen Binnen- en Buiten-IJ vervangen door de meer oostwaarts gelegen Zuider IJ-dijk.

De oorspronkelijke oostelijke vaarroute bleef intussen in gebruik door verkeer van en naar het Zuiderzeegebied, en was nog altijd onderhevig aan de problemen die de getijdenwerking met zich mee bracht. Om het dichtslibben van de vaarweg tegen te gaan werd in 1893 haaks op de Zuider IJ-dijk een vier km lange strekdam gebouwd, de Zeebreker. Het driehoekige watervlak dat zo ontstond deed tot het begin van de 20ste eeuw dienst als depot voor bagger uit het oostelijk havengebied en de stadsgrachten.

Het baggerdepot tussen de Zuider IJdijk en de Zeebreker groeide snel uit tot een driehoekig eiland, het IJ-eiland. Het nieuwe eiland kreeg vanwege de strategische ligging al snel een militaire functie. Aan de zuidwestzijde werden vanaf 1907 schietbanen, barakken en een exercitieterrein ingericht. Langs de Zuider IJ-dijk verschenen ook een wachterswoning, een schuilloods voor de manschappen, een toiletgebouw en een opslagplaats voor schietschijven. In 1916 werd ter plaatse van de tegenwoordige Sportheldenbuurt, buiten het plangebied, het Marine Vliegkamp Schellingwoude aangelegd. Tijdens de Duitse bezetting in 1940-1945 bouwde de Luftwaffe Fliegerhorst Schellingwoude om tot de grootste vliegbasis voor watervliegtuigen van Nederland. Verspreid over het eiland verrezen tientallen Duitse werken, variërend van zware bunkers tot luchtafweergeschut.

Na de oorlog verloor het IJ-eiland geleidelijk haar militaire karakter, en in 1968 werden de laatste militaire complexen opgeheven. Het merendeel van de gebouwen werd gesloopt om plaats te maken voor nieuwe gebruikers. De voltooiing van de Zuiderzeeweg, de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug in de jaren 1956-1957 maakten het gebied beter toegankelijk voor verkeer vanuit de stad, waarna zich allerlei grote en kleine bedrijven in het gebied vestigden. In de jaren 90 werd de Ringweg A10 en Piet Heintunnel aan het wegennetwerk toegevoegd.

De afgelopen jaren is het grootste deel van het eiland, dat tegenwoordig bekend staat als het Zeeburgereiland, bouwrijp gemaakt met het oog op de herontwikkeling tot woongebied. Uitzondering hierop zijn de terreinen ten zuiden van de IJburglaan, waar de Baaibuurten zijn voorzien, en de strook buiten de Zuidelijke IJ-dijk. Hier herinneren nog enkele gebouwen aan de (militaire) geschiedenis van het eiland.

2.2 Beschrijving huidige situatie

De locatie Sluisbuurt ligt gedeeltelijk braak en was tot medio 2017 voor een deel tijdelijk in gebruik voor recreatieve doeleinden (landzeilen; Wind 'n wheels) en als tijdelijk onderkomen voor nomaden. Dit gebruik is inmiddels beeïndigd. Voor Wind 'n wheels is een nieuwe locatie op de Oostpunt gevonden.

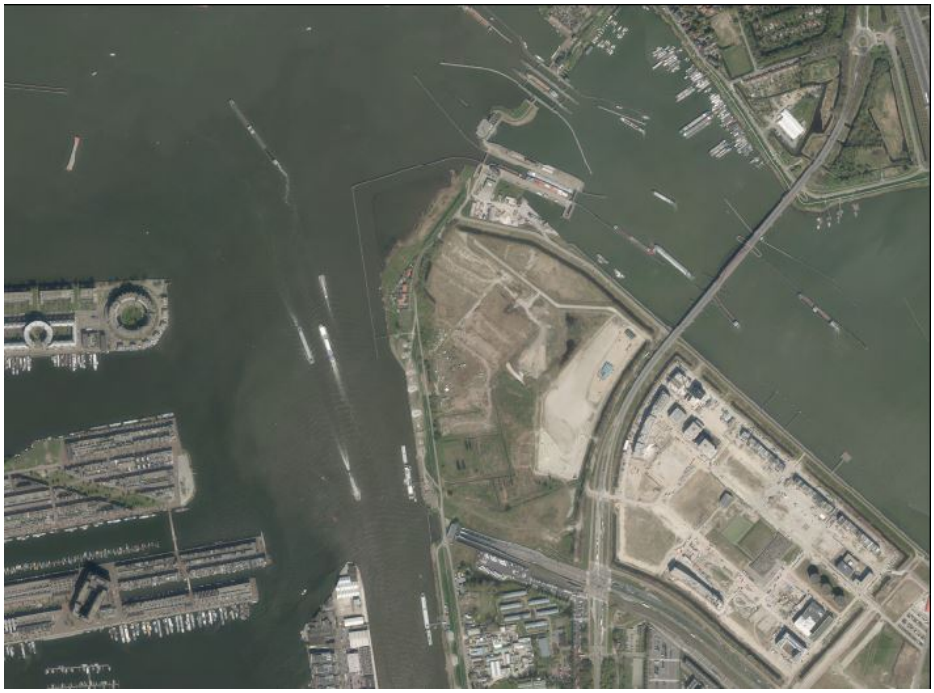
In het noordelijk deel van het plangebied bevinden zich de Oranjesluizen van Rijkswaterstaat; een complex van schutsluizen in het IJ. Ze vormen de grens tussen het Binnen- en het Buiten-IJ. Onderdeel van het complex is het bedieningsgebouw dat een belangrijke functie heeft voor de verkeersleiding. Het sluizencomplex bestaat uit drie kleinere sluizen bedoeld voor kleine beroepsvaart en pleziervaart, een grote sluis voor de binnenvaart, en twee vispassages. De sluizen strekken zich uit van het dorp Schellingwoude op de noordoever van het IJ tot de noordpunt van het Zeeburgereiland.

Grenzend aan het sluizencomplex is een zand- en grindhandel gevestigd. Deze bedrijfsfunctie wordt in de nabije toekomst beëindigd.

Aan de west- en noordzijde bevindt zich een dijklichaam (Zuider IJdijk) met een informele ontsluitingsweg. Via deze weg zijn de ligplaatsen van twee woonschepen (Schanulleke, Zuider IJdijk 76A en Onderneming, Zuider IJdijk 80A) en de dijkwoningen in het noordwestelijk deel van het plangebied ontsloten.

Aan de westzijde bevindt zich in het Amsterdam Rijnkanaal een bunkerschip. Hier kunnen schepen voor de beroepsvaart worden bevoorraad. Op de landzijde zijn parkeerplaatsen aanwezig en via de Zuider IJdijk kan het bunkerschip vanaf land via de Baaibuurt worden bevoorraad met diesel en dagelijkse goederen. Ten westen van het dijklichaam zijn paddenpoelen aangelegd. Deze poelen vormen de eerste stap om tot een ecologische inrichting van deze groene corridor te komen.

Het Zeeburgereiland is in het verleden steeds meer een knooppunt van verkeerswegen geworden die het eiland in stukken hebben gesneden. Dat maakte het onmogelijk om het eiland als één samenhangend gebied te ontwikkelen. De historie van het Zeeburgereiland is die van een typische 'rafelrand' van de stad, met door de tijd heen allerlei activiteiten die elders in de stad niet gewenst waren. In april 2017 is een start gemaakt met het bouwrijp maken van het plangebied. In het kader van het bouwrijp maken zijn bomen gekapt en wordt gefaseerd een zandpakket opgebracht.



Luchtfoto Sluisbuurt (bron: gemeente Amsterdam)

2.3 Ontwikkelingen

2.3.1 Stedenbouwkundig Plan

De ruimtelijke opgave

De ruimtelijke opgave voor de Sluisbuurt zoals vasteglegd in het Stedenbouwkundig Plan, is om specifieke kwaliteiten te bieden (zodat niet alle versnellingslocaties hetzelfde aanbod hebben) en een toekomstgericht plan te maken, aansluitend bij de veranderende wensen van de Amsterdamse bevolking en nieuwe typen werknemers.

De ruimtelijke opgave bestaat in hoofdlijnen uit de volgende punten:

- Het creëren van een hoogstedelijk woonmilieu (600.000m²bvo), in grote dichtheden en met een hoog voorzieningenniveau;
- Het bouwen van ruim 5.500 woningen met behoud van woonkwaliteit en bescherming van het omliggende landschap door verdichting in het stedelijk gebied;
- Maximaal gebruik maken van de kwaliteit van de locatie, gelegen binnen de ring en aan het water, verknoopt met het omliggende landschap;
- Het versterken van de stedelijke structuur, met name door in de verbinding IJburg-binnenstad als schakel met de stad te fungeren;
- Oriëntatie op het stadscentrum en deel uitmaken van het waterfront aan het IJ;
- De ruimtelijke identiteit van de stad versterken met een krachtig, nieuw silhouet aan het oostelijk deel van het IJ;
- Voor het Zeeburgereiland: ontwikkeling van de volgende afzonderlijke buurt, sterk naar buiten gericht, doortrekken van de groene zone;
- De Oranjesluizen weer onderdeel uit laten maken van de stad, als bestemming en in de 'mental map' van de Amsterdammer. Om dat te bereiken, moet de kop van de Sluisbuurt een metropolitane

plek worden, met een bijzondere stedelijke functie;
- De Sluisbuurt ontwerpen op basis van de beleidsprincipes van De Bewegende Stad, waarbij fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt;
- De Sluisbuurt op duurzame wijze ontwikkelen, zowel milieutechnisch als sociaal.

De programmatische opgave

Na de ontwikkeling van IJburg, waar het behouden van gezinnen in de stad centraal stond, is het tijd om (ook) ruimte te bieden aan een nieuwe generatie starters, jonge gezinnen en ouderen die ook in de stad willen (blijven) wonen, vlakbij werk en voorzieningen. De bijzondere potentie van de locatie, en de behoefte aan een nieuw type woonmilieu in de stad, zijn aanleiding om in het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt (www.amsterdam.nl/sluisbuurt) uit te gaan van circa 5.500 woningen in zo divers mogelijke typologieën.

Ter behoeve van de bereikbaarheid zijn infrastructurele ingrepen wenselijk, bijvoorbeeld een (nieuwe) goede fietsverbinding met de stad, meer OV-lijnen en een andere kijk op mobiliteit in de Sluisbuurt.

Het woonprogramma voor de Sluisbuurt heeft een verhouding sociaal-middensegment-duur van 40-35-25, waarbij het middensegment bestaat uit 15% middeldure huur en 20% middeldure koop en het hoogste segment voor 12½ % uit huur en 12½ % uit koop. Daarbij is ook aandacht voor het ontwikkelen van middeldure woningen voor mensen die te veel verdienen voor een sociale huurwoning en te weinig voor een doorsnee vrije sectorwoning (zie ook paragraaf 2.3.8 van deze toelichting).

Naast woningen wordt circa 100.000 m² bvo aan niet-wonen ontwikkeld. Daaronder vallen niet alleen buurtvoorzieningen, werkruimten en commerciële functies, maar ook grotere voorzieningen op stedelijk niveau, zoals een middelbare school en Hogeschool Inholland. In de verkenningen voor Koers 2025 - Ruimte voor de stad wordt de Sluisbuurt aangeduid als een 'creatieve wijk'. Dit houdt in dat er werkfuncties wenselijk en kansrijk zijn. Voor de Sluisbuurt zijn dat kleinschalige bedrijven en co-working spaces, die goed samengaan met woonfuncties (waaronder ook de aan huis verbonden beroepen en -bedrijven). De verhouding aantal arbeidsplaatsen/aantal inwoners is in een creatieve wijk 1:2 tot 1:4. Dat laatste sluit aan op het programma voor de Sluisbuurt.

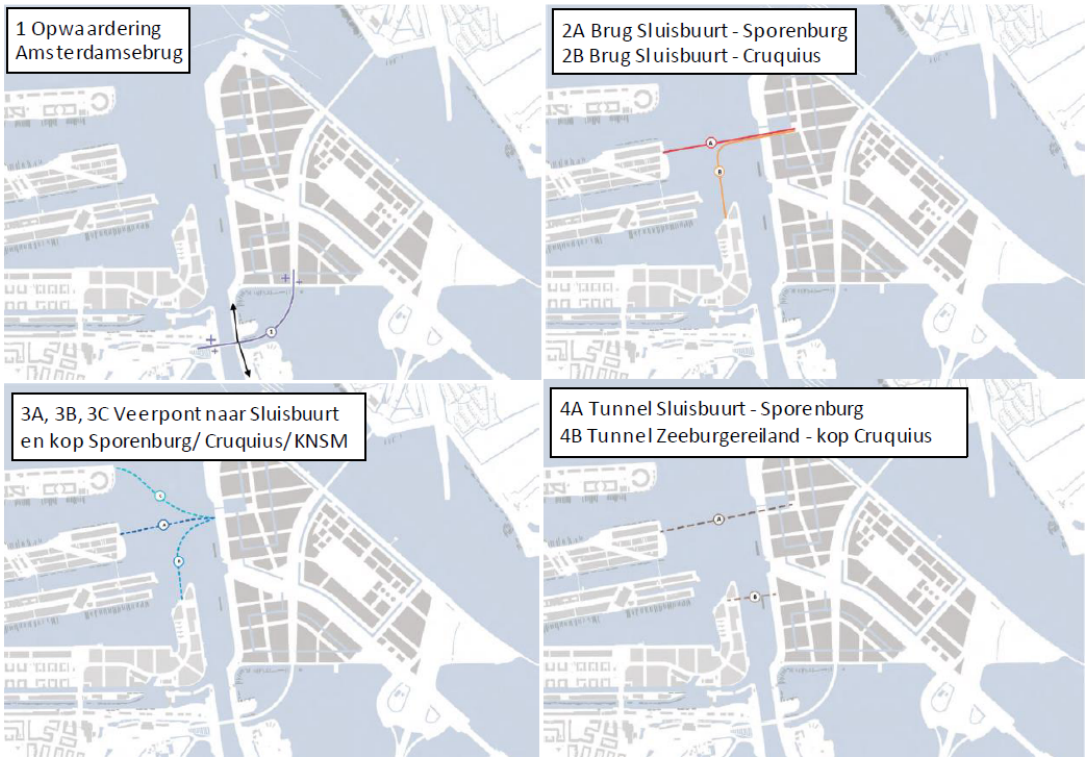
Fietsverbinding

In het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt is een gewenste fietsbrug opgenomen tussen de Sluisbuurt en Sporenburg in het Oostelijk Havengebied. Tevens is een onderzoek gedaan naar mogelijke varianten voor de fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied die is betrokken bij het Investeringsbesluit Sluisbuurt (d.d. 27 september 2017). Uit de Variantenstudie Fietsverbinding Sluisbuurt is een brug van de Sluisbuurt naar Sporenburg de meest waardevolle extra fietsverbinding gebleken. Pontverbindingen hebben een veel lagere vervoerswaarde. Bij het Investeringsbesluit Sluisbuurt is door de gemeenteraad besloten om naast de fietsbrug zoals opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan ook een tunnel en een extra hoge brug in het vervolgonderzoek mee te nemen. Tevens is een motie aangenomen, waarbij een fietsbrug via Cruquius en Borneo moet worden beschouwd. Het vervolgonderzoek richt zich onder andere op de bijdrage aan de verkeersafwikkeling, de versterking van het fietsnetwerk, de inpassing van de (verdere) route en de bijdrage voor de gebiedsontwikkeling. De gemeenteraad heeft op basis van het Stedenbouwkundig Plan en de Variantenstudie tevens besloten om ruimte en middelen te reserveren voor een mogelijke fietsverbinding.

In de Structuurvisie is de fietsverbinding tussen de Sluisbuurt en Sporenburg opgenomen als toekomstige veerverbinding. De fietsverbinding is tevens als nieuwe verbinding in het fietsnetwerk opgenomen in het gemeentelijk Meerjarenplan Fiets 2017.

De mogelijke nieuwe fietsverbinding maakt geen deel uit van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan

Sluisbuurt. Indien een van de varianten van de fietsverbinding wordt gekozen wordt een aparte planologische procedure doorlopen. De fietsverbinding is op dit moment verkeerskundig gezien niet perse nodig. Immers, als er geen extra nieuwe fietsverbinding tussen het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland komt, kunnen fietsers gebruik maken van de andere bruggen tussen het Zeeburgereiland en de overige delen van stad. Een extra fietsverbinding is wel zeer wenselijk: het gaat niet alleen om de meerwaarde voor de toekomstige bewoners van de Sluisbuurt, maar om de meerwaarde voor de bewoners en bezoekers van het hele Zeeburgereiland en IJburg, om verbetering van het fietsroutenetwerk als geheel, om de bijdrage die fietsers leveren aan een gezonde stad zowel voor henzelf als voor de leefomgeving. In het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland (zie ook hoofdstuk 5 van deze toelichting) zal worden voorgesteld om zo spoedig mogelijk het nader onderzoek naar een fietsverbinding op te starten.



eerder onderzochte varianten fietsverbinding (bron; variantenstudie fietsverbinding)

impressie fietsverbinding Sluisbuurt - Oostelijk Handelsgebied (bron; Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt)

2.3.2 Het Planconcept

Het stedenbouwkundig concept voor de Sluisbuurt maakt maximaal gebruik van de unieke kwaliteiten van de locatie: omringd door groot water en een markante plek bij de Oranjesluizen, vlakbij het stadscentrum, Waterland en de ring A10, op braakliggend terrein met een grote vrijheid in ontwikkeling. Hieronder wordt allereerst ingegaan op de hoofdlijnen van het plan en wordt vervolgens een aantal thema's nader toegelicht.

Hoogstedelijk en ontspannen

Het bestemmingsplan gaat uit van een programma van maximaal 5.640 woningen, naast werkfuncties (werken en voorzieningen). De zeer forse dichtheid van de Sluisbuurt, en de verbindingen met de stad, maken het mogelijk om een hoogwaardig en gevarieerd voorzieningenpakket aan te bieden.

Hoogbouw is een belangrijk planelement van de Sluisbuurt, niet als los accent, maar als integraal en kenmerkend onderdeel van het woonmilieu. Aan de voet van de hoogbouw bevindt zich een basis van stadsblokken en een zorgvuldig ontworpen openbare ruimte, bestaande uit rustige of levendige straten, voorzieningen en werkruimten in de plinten, groen en water.

De Sluisbuurt torent stoer aan de randen van het IJ, goed zichtbaar voor het ommeland, en versterkt het contrast tussen de stad en het aangrenzende open landschap. De oriëntatie is vooral richting de stad, met aan de randen stedelijke ruimten die verbinding zoeken met de omgeving. Ondanks de torens en zeer hoge dichtheid is de sfeer op straat ontspannen. De Sluisbuurt is auto-arm ingericht, met weinig parkeren (op straat) en een hoofdrol voor de fietser en voetganger.

De hoogste torens zijn gepland in het noordelijke deel van de buurt, als afronding van IJ-Oost. Overige hoogbouw is in een vrij patroon verspreid over de hele buurt, met hoogstens drie torens in elk cluster. Direct langs de oevers is de hoogte in de basis beperkt tot 20 meter, oplopend richting het midden van de buurt. Hiermee wordt uitzicht over het water in de gehele buurt gewaarborgd. In het straatbeeld zijn

torens terughoudend aanwezig door het terugspringen van de rooilijn vanaf een hoogte van 20 meter. Door het mogelijk maken van publiek-toegankelijke, niet-woonfuncties op de bovengelegen verdiepingen wordt dat uitzicht over de stad en het landschap van iedereen.

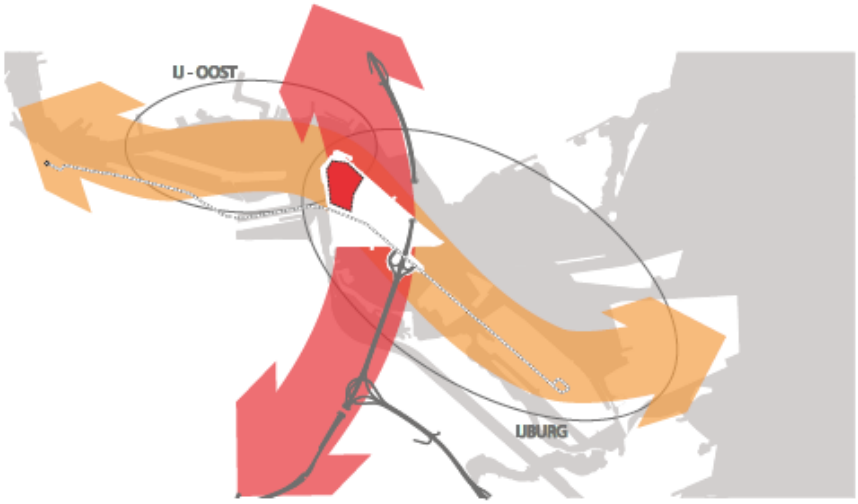
Om de woonkwaliteit en het gewenste transparante silhouet te waarborgen, zijn plekken voor hoogbouw en een maximale footprint bepaald, zowel in het Stedenbouwkundig Plan als in voorliggend bestemmingsplan. In het Beeldkwaliteitsplan en de op te stellen bouwenveloppen zullen onder andere randvoorwaarden voor architectonische kwaliteit en duurzaamheid worden opgenomen. Ook wordt er in het Beeldkwaliteitsplan aandacht besteed aan de aansluiting op de openbare ruimte (plinten), vormgeving van de bovenste verdiepingen en het nachtbeeld (terughoudend met licht richting Waterland).

Door winkels en voorzieningen in de plinten van de Hoogstraat te concentreren, zijn straten eromheen veel rustiger. Daar bevinden zich overal oases van speelplekken, groen en water.

De Sluisbuurt ligt op de plek waar het binnen-IJ, Buiten-IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal bij elkaar komen. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) wordt op deze plek aan het IJ een hoogbouwensemble gewenst, in samenhang met hoogbouwaccenten in onder meer Oostelijk Havengebied, Overhoeks en Houthavens.

Sluisbuurt als sluitstuk van de IJ-oeverontwikkelingen

Sluisbuurt als onderdeel van het landschappelijk groen



Sluisbuurt op een kruispunt van ontwikkelingen (IJ-oevers en Ringzone)

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) wordt op deze plek binnen de ring A10 een combinatie van wonen en werken gewenst die in de toekomst tot het schaarse (hoog)stedelijk centrummilieu zal behoren. De zeer hoge, en stijgende, woningprijzen binnen de ring bevestigen deze schaarste eens te meer. In het ontwikkelingsbeleid voor Metropoolregio Amsterdam wordt het verdichtingsbeleid onderschreven. Zo wordt er maximaal gebruik gemaakt van de kwaliteit van de locatie: weids uitzicht over het IJ en de stad, voor iedereen (ook sociale huurders). Ook laat hoogbouw ruimte op maaiveld over voor groen, sport en spel. Daarnaast biedt het nieuwe kansen voor collectiviteit, duurzaamheid en

nieuwe woonconcepten.

Een wijk met gebouwen met wisselende hoogtes vormt een nieuw, fraai silhouet passen bij het stedelijke gevoel van de stad rondom het IJ. Op deze manier wordt bijgedragen aan de oriëntatie, leesbaarheid van de stad en herkenbaarheid van de Sluisbuurt als schakel tussen de binnenstad en het gebied Zeeburgereiland/ IJburg.

Vergeleken met andere woonmilieus met woontorens is de maximale hoogte in de Sluisbuurt hoger (maximaal 125 meter) dan bijvoorbeeld Zuidas (105 meter). Specifiek voor de Sluisbuurt is sprake van een variatie in hoogte van de gebouwen (30–125 meter hoog), waardoor de gemiddelde hoogte circa 60 meter bedraagt.

De Sluisbuurt is opgebouwd uit tien clusters, begrensd door dwarsstraten en randen van het gebied. Een cluster bestaat uit een aantal blokken, die op hun beurt uit meerdere uitgeefbare kavels bestaan. De maatvoering is zodanig dat de blokken en kavels een gevarieerde invulling toelaten. Volgende planfase naar de realisatie is - gedeeltelijke parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan - de uitwerking van zogenaamde bouwenveloppen inclusief openbare ruimte, per cluster.

Rijke variatie

Diversiteit, menging en flexibiliteit worden gestimuleerd door een ontwerp met uiteenlopende korrelgrootten van de bouwkavels. Het programma op die kavels biedt ruimte aan een rijke variatie van woningtypen in alle prijsklassen (waaronder sociale huur), soorten ontwikkelaars, niet-woonfuncties zoals onderwijs, cultuur en wetenschap, winkels en kleinschalige bedrijvigheid zoals zzp'ers. Daarbij is het wenselijk om ook ruimte te maken voor een gebouw waarin plaats is voor woningen en werk- en atelierruimten, ook voor kunstenaars. Door deze menging ontstaat levendigheid gedurende de hele dag, wordt het gebied aantrekkelijk voor een brede groep stedelingen, en tegelijk weerbaar voor veranderingen op de woningmarkt.

De fietser centraal

Het gemeentelijk beleidsspeerpunt De Bewegende Stad is een uitgangspunt dat integraal in het hele planconcept is doorgevoerd. Het plan is dan ook niet primair op de auto gericht, maar vooral op bewegen. Buurt-, sport-, groen- en wijkvoorzieningen zijn verspreid aanwezig en nodigen uit tot lopen, sporten of fietsen. Qua infrastructuur en routes (openbare ruimten) is de Sluisbuurt bovenal een echte fietsbuurt, waarin bewoners en passanten maximaal worden verleid om de fiets te pakken naar de stad of naar de groene buitengebieden. In gebouwen wordt voorzien in ruime mogelijkheden voor het stallen van fietsen. Een lage parkeernorm voor de auto draagt bij aan het gebruik van de fiets; in het plangebied worden circa 28.500 fietsparkeerplaatsen voorzien.

Openbaar vervoer

De belangrijkste openbaar vervoershalte is de IJtram, bij de uitgang van de Piet Heintunnel. De Sluisbuurt valt voor een groot deel binnen een straal van 800 meter van deze halte. Bus 37 halteert bij dezelfde kruising. Voor de Schellingwouderbrug is een nieuwe bushalte gewenst ter verbetering van de bereikbaarheid van woningen aan de noordrand van zowel de Sluisbuurt als de Sportheldenbuurt. De verlenging van tramlijnen vanuit Flevopark is zeer gewenst en wordt al onderzocht (zie ook hoofdstuk 5 van deze toelichting).

Woonwerkmilieu

Wonen, werken en leven in de Sluisbuurt speelt zich af in een weefsel van stedelijke

appartementenblokken, scholen, winkels, speelplaatsen, pocketparks en woontorens. Langs de Hoogstraat in de Sluisbuurt is er een concentratie van (stedelijke) voorzieningen, waaronder de Hogeschool Inholland en studentenhuisvesting in het hart van de buurt. De hoge plinten in het gebied faciliteren menging van wonen en werken in de buurt. De sfeer is er één van levendige stedelijkheid, maar zonder nadrukkelijke aanwezigheid van de auto. De plantsoenen, met ruimte voor bijvoorbeeld urban sports en ontspanning, nodigen uit tot ontmoeting, brengen licht en ruimte in de smalle straten en creëren een prettige woonomgeving in een hoogstedelijke sfeer. Het resultaat is een woonwerkmilieu dat radicaal anders zal aanvoelen dan elders in de stad. Het concept is geïnspireerd op steden als Vancouver, Chicago of Toronto, maar probeert dat niet blindelings te kopiëren. Het is eerder een vertaling naar de Amsterdamse stedenbouwkundige cultuur en historie, met vertrouwde elementen uit onder meer het Oostelijk Havengebied, de Zuidas en IJburg.

Schakel tussen stad en land

De Sluisbuurt is gelegen aan de rand van de binnenstad, maar ook aan de rand van Waterland: 'met de voordeur aan het stadcentrum en het open land als achtertuin'. Die scharnierfunctie van het gebied wordt versterkt door het feit dat de buitenoevers een belangrijke verbinding vormen in het Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voorheen EHS), tussen de natuur van Waterland en van de Gooi- en Vechtstreek. Het planconcept respecteert en koestert die groene verbinding in het ontwerp. Daarnaast brengt een verbetering van het fietsnetwerk het buitengebied fysiek en gevoelsmatig veel dichterbij voor Amsterdammers die rust en recreatie zoeken in het Waterland, aan het IJmeer en de Diemerzeedijk.

Openbare ruimte

De openbare ruimte in de Sluisbuurt is helder en hierarchisch opgebouwd. Het gebied wordt omgeven door groene randen aan het water en randen die aansluiten op naastgelegen buurten. Drie centrale openbare plekken verbinden de Sluisbuurt met de omgeving:

- Sluispark aan het IJ (noordzijde plangebied); vormgeving met inzet op versterking van het groene karakter;
- Waterbassin (westzijde plangebied) in hart van de buurt;
- Entreegebied bij de halte van de IJtram (zuidzijde plangebied). Daar kan, boven de tunnel, het Piet Heinpark worden gerealiseerd die de Sluisbuurt verbindt met de toekomstige Baaibuurt.

Deze plekken zijn onderling verbonden door de Hoogstraat (hoofdstraat van het plan). Dwarsstraten zijdelings aan de Hoogstraat bieden zicht op het IJ en maken het open water overal zichtbaar en voelbaar. De interne waterstructuur is openbaar en toegankelijk, met een informeel netwerk van langzaam verkeersroutes langs voorzieningen, waaronder scholen en plantsoenen.

Duurzame technieken

Bouwen in hoge dichtheden is in zichzelf een duurzaam concept, bijvoorbeeld omdat het natuur en landschap rondom de stad ontziet, vraag en aanbod van voorzieningen bij elkaar brengt, en forensenverkeer vermindert. Daarnaast is ook de gemeentelijke Agenda Duurzaamheid een leidraad voor het ontwerp. Het plan omarmt onder meer een 'Rainproof' ontwerp, bevordert schone lucht en 'bijna energieneutraal bouwen' met collectieve en gebouwgebonden technieken. De toepassing van groene gevels en daken draagt bij aan een aangenaam leefklimaat.

Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is gekozen voor een (voor Amsterdam) nieuw type inzamelsysteem: Ondergronds Afval Transport (OAT). Het systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval, gescheiden in fracties, wordt getransporteerd vanuit inwerpopeningen in gebouwen naar een inzamellocatie elders. Op deze manier heeft de afvalinzameling een minder nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte, in een verdichtende stad.

2.3.3 Woon-werkmilieu

Voorzieningen

De Sluisbuurt voegt een nieuw stuk stad toe aan Amsterdam. Naast de vele woningen zal er ook ruimte zijn voor benodigde voorzieningen. Winkels, horeca en andere voorzieningen zijn vooral te vinden aan de Hoogstraat, in het Entreegebied, rond het Waterbassin en in het Sluispark. Laatstgenoemde plek staat in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangewezen als metropolitane plek, zeer geschikt voor stedelijke functies zoals een filmhuis, museum of kennisinstituut. Wijkvoorzieningen, zoals zorg en onderwijs, zijn verspreid over het gebied gesitueerd. Kleinschalige bedrijvigheid, waaronder zzp'ers, bureaus en start-ups, zijn overal in de buurt welkom. Ook is ruimte voor een soort Ramses Shaffyhuis (een gebouw voor woningen en ateliers voor kunstenaars).

De Sluisbuurt krijgt op den duur een centrumfunctie voor alle delen van het Zeeburgereiland, maar ook bewoners uit de directe omgeving van het Oostelijk havengebied en Schellingwoude kunnen hiervan gebruik maken. Andersom kunnen bewoners van de Sluisbuurt ook gebruik maken van voorzieningen elders op het eiland, zoals de Urban Sportzone in de Sportheldenbuurt.

positie voorzieningen aan de Hoogstraat (met in paars de locatie voor een Hogeschool, in bruin de reservering tbv voorzieningen, en met ster de reservering voor basis- en voortgezet onderwijs)

Hoogstraat en dwarsstraten

Samen met de Hoogstraat vormen de dwarsstraten de hoofdstructuur van het stratenpatroon. De oriëntatie is zowel op het IJ als de binnenstad. De dwarsstraten zijn echte woonstraten, onderbroken door plantsoenen voor sport, spel of rust. Langs de gevels zit in het stedenbouwkundig ontwerp op een aantal plaatsen een zogenaamde margezone van 1,50 meter voor een gevarieerde aansluiting van woningen op het maaiveld met mogelijkheid tot inpassen van kleinschalige groen zoals geveltuinen.

De Hoogstraat is de centrale winkelstraat van de Sluisbuurt en tevens de belangrijkste fietsroute. Vooral de zuidelijke helft wordt een druk bezocht gebied en heeft de meeste potentie voor winkels en voorzieningen. Supermarkten ('trekkers') worden op strategische locaties (niet naast elkaar) gepositioneerd, zodat levendigheid in de hele straat wordt gestimuleerd. De straat kent naast winkels ook een concentratie van horeca en andere (stedelijke) voorzieningen, waaronder Hogeschool Inholland als katalysator voor het gebied. De winkels zitten in de 'plinten' van gebouwen. Deze plinten hebben een extra verdiepingshoogte, zodat een brede invulling mogelijk is, van klein bedrijf tot restaurant. De trottoirs aan de plinten zijn breed uitgevoerd, zodat ook terrassen mogelijk zijn.

Woonomgeving

De Hoogstraat is de ruggengraat van de Sluisbuurt, tussen de IJ-tramhalte en de Oranjesluizen, met een concentratie van winkels en voorzieningen. Loodrecht daarop lopen oost/west de dwarsstraten naar het IJ. Via de dwarsstraten is het weidse water daardoor niet alleen langs de oever, maar ook in het gebied te ervaren. Straten, plantsoenen en het water vormen samen de basis voor de openbare ruimte en zijn essentieel voor de woonkwaliteit in het gebied.

De stedelijke Agenda Groen signaleert een duidelijke behoefte van bewoners aan 'postzegel- parken' naast de deur,.aan groen in nabijheid of directe omgeving bij de woning. De Sluisbuurt speelt daar op in met kleinschalige plantsoenen die verspreid over de clusters worden ingericht, mogelijk samen met de lokale gemeenschap.

Plantsoenen kunnen ook thematisch worden ingericht, zoals urban sports, ontmoeting in de buurt en ontspanning aan het water. De groene open ruimtes langs de straten brengen extra licht en ruimte in het straatbeeld. De locaties ervan zijn nauwkeurig bepaald aan de hand van bezonning, wind en geluid, zodat deze plekken optimaal bijdragen aan een aangenaam stedelijke sfeer. Naast plantsoenen besteedt het plan ook aandacht aan groene daken en gevels. Deze dragen bij aan de groenbeleving en het creëren van een prettige woonomgeving. Aan de randen bevinden zich in het stedenbouwkundig plan voor de Sluisbuurt de grotere groen-ruimtes: het binnendijks groen en het Piet Heinpark.

Het omringende water van het IJ is vanwege vaarroutes, het binnen- en buitendijks groen, niet toegankelijk voor bewoners. Daarom is in het hart van de Sluisbuurt een Waterbassin opgenomen voor diverse vormen van waterrecreatie, waaronder varen met kleine bootjes. Aangesloten op het Waterbassin meandert de interne waterstructuur door de bouwblokken heen. Dit water biedt extra woonkwaliteit, geeft verkoeling in de zomer, draagt bij aan een Rainproof ontwerp, en brengt het water van het IJ dichtbij. Een open waterverbinding via de dijk naar het IJ maakt het watersysteem robuust voor waterafvoer bij piekbuien en is gunstig voor onderhoud. De vormgeving van het binnenwater verschilt per locatie. Soms staan gebouwen met hun gevel in het water, elders zijn er kades of groene oevers. Oevers kunnen privaat zijn, maar het water is altijd openbaar toegankelijk.

Informeel fijnmazig netwerk

Door de gehele buurt bevindt zich een fijnmazig en (sociaal) veilig netwerk van openbare routes en plekken. Dit netwerk bestaat uit plantsoenen, informele tussenstraten en stegen, en een openbare route langs de watergang. De tussenstraten bedienen enkel de inritten van parkeervoorzieningen die niet via de dwarsstraten ontsloten kunnen worden. De stegen zijn voetgangersgebieden waar auto's niet zijn toegestaan, behalve in noodsituaties. De plantsoenen en de openbare route langs de watergang zijn specifieke voetgangersgebieden.

Dit openbaar netwerk verbindt niet alleen scholen en andere buurtvoorzieningen met elkaar, maar nodigt ook uit om ergens naartoe te wandelen, een rondje te hardlopen of ergens te spelen. Dit netwerk van collectieve voorzieningen stimuleert ontmoetingen binnen de buurt. Op deze manier wordt de openbare ruimte een essentieel onderdeel van het dagelijks leven.

buurtnetwerk langs water en plantsoenen (schematisch) met de beoogde onderwijslocaties met ster aangeduid (bron: Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt)

Bebouwing

De basis van de bebouwing bestaat uit middelhoog-bouw van maximaal 20 meter hoog met aan de Hoogstraat tot 30 meter, soms grondgebonden met een voordeur aan de straat, soms appartementen, die typisch Amsterdamse straatwanden kunnen vormen. Daartussen staat, op de basisbebouwing, op zorgvuldig aangegeven plekken en met een setback vanuit de rooilijn, hoogbouw varierend tussen 40 en (op één plaats) 125 meter hoog. Deze torens bieden een bijzondere aanvulling op de

woonmogelijkheden in Amsterdam, met een weids uitzicht over de stad en het water. Daarnaast zijn deze torens ook onmisbaar om een robuust programma te realiseren, robuust genoeg om een gevarieerd aanbod van voorzieningen te bieden.

2.3.4 Natuur en stad

De dijk rondom het Zeeburgereiland is oorspronkelijk aangelegd als een echte zeedijk, maar het westelijk deel wordt in 2022 gedeeltelijk afgewaardeerd tot een regionale waterkering. In het planconcept van de Sluisbuurt blijft de westelijke dijk echter als landschappelijk element herkenbaar, niet alleen als waterkering, maar ook als groene oever met ecologische waarde. Daardoor wordt de hoogstedelijkheid van de Sluisbuurt omzoomd door een zachte, natuurlijke en groene rand.

Ecologisch ontwerp dijk

De westoever van de Sluisbuurt is zoals aangegeven onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN) Het NNN verbindt de groene gebieden van Waterland met de Vechtstreek met als algemeen doel het in stand houden van de biodiversiteit van Nederland en is specifiek gericht op onder andere de doelsoorten ringslang, waterspitsmuis en meervleermuis.

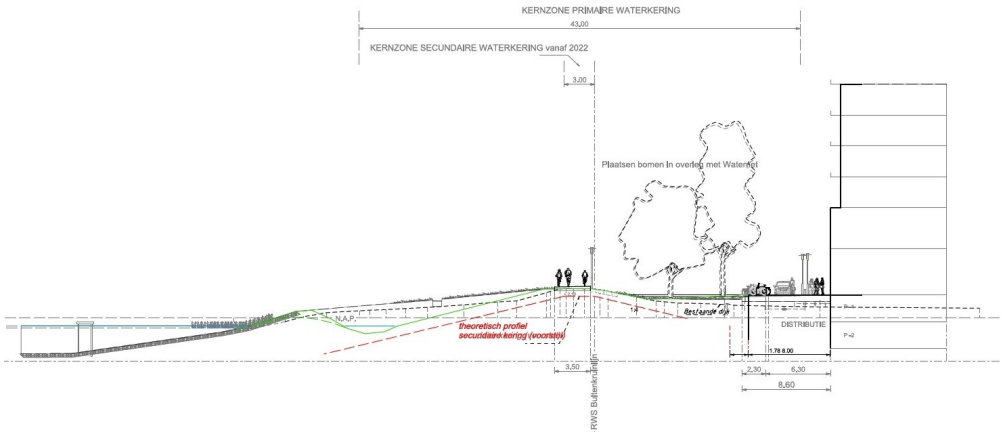
Het NNN is onderdeel van het planconcept Sluisbuurt. In het planconcept zijn drie belangrijke ecologische uitgangspunten verwerkt:

- De inrichting van de ecologische verbindings-zone past bij de behoeften van specifieke doelsoorten fora en fauna, zodat zij zich met succes kunnen vestigen en verplaatsen;
- De rietzone aan de kop van de Sluisbuurt vraagt om een verbinding met de oever aan de noordoostzijde van het eiland, als extra verbinding richting Waterland;
- Een natuurvriendelijke inrichting van groene plekken en oevers in de wijk versterkt de lokale biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde en prettige leefomgeving.

De ecologische waarde van de dijk ligt vooral aan de buitenkant van de dijk, dus van de kruin tot in het buitenwater (zie uitwerking SP Sluisbuurt). De kruin en binnenkant van de dijk zijn vooral voor recreatief gebruik. Langs de westelijke dijk wordt een netwerk van routes en plekken voorgesteld, voor mens en dier. Daarbij moet gedacht worden aan een lineaire groenruimte langs het water: soms smal als doorgaande route, soms breed als verblijfsruimte. Boardwalks/wandelboulevard op palen kan een oplossing bieden om recreatief gebruik te sturen en druk op deze ecologische oever te kunnen beperken. De mogelijkheid hiervan wordt onderzocht.

Water met rietzone

De buitendijkse zone is een belangrijk onderdeel in het functioneren van de NNN. In een inrichtingsplan van de buitendijkse zone worden maatregelen voorgesteld ter verbetering van de corridorfunctie. De maatregelen bestaan uit het aanleggen van een sloot, rietzones en poelen. Na de realisatie van de maatregelen wordt de buitendijkse zone onderdeel van het biotoop van de ringslang en waterspitsmuis en kunnen de doelsoorten deze zone gebruiken als corridor.



dijkprofiel ecologische zone

De sloot en rietzone (zie profiel) kunnen pas na de afwaardering van het veiligheidsniveau (van primair naar secundair) van de dijk in 2022 aangelegd worden. Omdat de sluizen een knelpunt vormen in de verbinding tussen de corridor langs de Sluisbuurt en het leefgebied in Waterland wordt er gezocht naar versterking van deze corridor.

Hannesgat

De kop van de Sluisbuurt, waar twee dijken van het eiland samenkomen, staat bekend als het Hannesgat. Dit punt leent zich bijvoorbeeld voor 'zwevende' steigers boven de ecologische zone. Een plek met een weids uitzicht, waar mensen de ruimte en de ecologie intensief kunnen ervaren zonder deze te verstoren.

Fietsroutes

Het aanleggen van comfortabele fiets- en wandelroutes langs de dijk haalt de druk op kwetsbare natuur elders weg en vergroten het draagvlak voor natuurbehoud. De recreatieve waarde van deze (on)verharde paden voor bijvoorbeeld fietsen, wandelen of hardlopen neemt immers toe. De realisatie van een fietsverbinding brengt het recreatieve landschap van Waterland tevens dichterbij.

Met de aanleg van een luie trap en/of lift aan de Schellingwouderbrug zou dit gebied nog gemakkelijker bereikbaar worden. De fietsroute over de dijk sluit aan op de ambitie van aantrekkelijke groenverbindingen uit de stedelijke Agenda Groen.

Agenda Groen

De gemeente kiest er voor om de stad binnen de huidige stadsgrenzen te laten groeien. Daarmee blijft het groene landschap rondom de stad, de zogenaamde scheggen, beschikbaar voor recreatie, natuur en voedselproductie. Qua ligging, hoeveelheden en inrichting sluiten zowel de plantsoenen als de parken van de Sluisbuurt aan bij de doelstellingen uit de Agenda Groen (2015-2018). Daarnaast verbindt een aantrekkelijke fietsroute de stad met landschappen in de regio en zal het rondje Zeeburgereiland jong en oud uit nodigen tot bewegen. Zoveel mogelijk van het groen in en om de Sluisbuurt wordt onderdeel van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur. Het gaat dan in ieder geval om het buitendijkse groen, dat zal worden bestemd als 'ecologische verbindingszone', en het Sluispark, dat de status van 'Stadspark' zal krijgen.

Het natuurinclusief bouwen dat wordt meegenomen in de ontwikkeling van de Sluisbuurt, bevordert verdere vergroting van de biodiversiteit. Het behoud van deze bijzondere natuurwaarden past tevens binnen de gemeentelijke ambitie om biodiversiteit te stimuleren.

kansen voor ecologische maatregelen

1). Dijk met rietzone, bloemrijk gras en padden-poelen; (a) Knelpunt oplossen ter hoogte van Piet Heintunnel: dijkverbinding, natte verbinding en verbinding richting Piet-Heinpark en (b) Vleermuisvriendelijke verlichting langs de dijk (vliegroute van de meervleermuis).

2). Overkapping Piet Heinpark inrichten met overgang van ruigte naar bloemrijk gras en daarlangs een watergang/poelen met natuurvriendelijke oevers, aanvullend op de verbindingen voor mensen. Aandacht van knelpunt is de overgang van dijk naar park en doorkruising infrastructuur.

3). Water met rietzone

Langs de westoever is er ruimte in de buitendijkse zone om als onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN), een verbindingszone aan te leggen. In het inrichtingsplan van de buitendijkse zone worden maatregelen voorgesteld ter verbetering van de corridorfunctie. De maatregelen bestaan uit het aanleggen van een sloot, rietzones en poelen. Na de realisatie van de maatregelen wordt de buitendijkse zone onderdeel van het biotoop van de ringslang en waterspitsmuis en kunnen de drie

doelsoorten deze zone gebruiken als corridor.

4). Verbinding binnenwater, recreatief en natuurfunctie (passeren en paaiplaats vissen) beide zijden van de dijk natuurvriendelijke oever met brede, niet-betreedbare rietzone en waterplanten. Houdt rekening met corridorfunctie van de zone, over de watergang ook een "droge" verbinding creëren met voldoende schuilgelegenheid.

5). Binnenwater/grachten min. twee (meerdere plekken aan het water) groene locaties op zonzijde met natuurvriendelijke oever (bevordering van de waterkwaliteit en minimale compensatie watergang langs de dijk).

a. Voorkomen van schaduwwerking en bladinval in de grachten (waterkwaliteit).

b. Op minimaal 20% van de watergang een natuurvriendelijke oever/kleine eilandjes/corridor ter versterking van natuurwaarde, waterkwaliteit en beleving.

c. Stortsteen in insteekhaven op de bodem tegen kademuur (zoals haven Kop Weespertrekvaart).

d. Harde kades geschikt maken voor muurplanten.

6). Rietzone laten ontwikkelen (Hannesgat). Door het aanleggen van golfbrekers kan deze rietzone verder tot ontwikkeling komen. Uitzichtpunt, versterking natuurbeleving/interactie

7). Watergang langs noordkant (HGS), aanvullende corridor-functie voor ringslang: Op de kop een meer natuurvriendelijke inrichting met waterpartijen en groen.

8). Onder Schellingwouderbrug (corridor) watergang met natuurvriendelijke oever wordt hersteld.

9). Natuurinclusief bouwen integratie bouwenveloppen, openbare gebouwen/infrastructuur, zoals:

a. Oeverzwaluwwand en zomerverblijven voor de meervleermuis in brughoofden.

b. Gierzwaluwstenen in de hoge gebouwen (mussen).

c. Gevelgroen en heesters voor schuilgelegenheid mussen (en andere kleine vogels/zoogdieren).

d. Groene daken of waterdaken in de wijk.

e. Nectareilanden als steppingstones door buurt (vlinders en bijen).

2.3.5 Verkeer en vervoer

De auto-ontsluiting via de reeds bestaande weg aan de zuidkant van de westelijke dijk en de Baaibuurt is voorlopig vooral een route voor nood- en hulpdiensten en de bevoorrading van het bunkerschip, maar zo nodig kan in de toekomst onderzocht worden of opwaardering tot een volwaardige ontsluiting mogelijk is. Alleen voor nood- en hulpdiensten is er in de toekomstige situatie over de noordelijke dijk nog een route tussen de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt. Bepaalde plekken langs de oevers (binnendijks) zijn niet bereikbaar voor autoverkeer. In deze zones, langs de westelijke oever en het Waterbassin, wordt nadrukkelijk ingezet op een aantrekkelijk verblijfsklimaat nabij het water, waar auto's niet in passen.

De Sluisbuurt is voor de auto ontsloten via twee toegangswegen op de Zuiderzeeweg. De Hoogstraat, 30

km/u, geschikt voor (zwaar) twee-richtingsverkeer, sluit op twee punten aan op de Zuiderzeeweg, een 50km/u weg. De aansluitingen liggen tussen het kruispunt Zuiderweeweg / IJburglaan en de Schellingwouderbrug. De eerste is een volwaardige kruising bij de toegang sportheldenbuurt en de tweede is een t-kruising ter hoogte van de eerstvolgende dwarsstraat in de Sluisbuurt, nog voor de constructie van de Schellingwoudebrug. De tweede kruising, heeft een aantal voordelen ten opzichte van een enkele ontsluiting van het gebied. Met het kiezen van de locaties van de gebouwde parkeerplaatsen kan de verkeersdruk verdeeld worden over de twee kruispunten en de straten in het gebied, zodat het autoverkeer in de Sluisbuurt zelf tot een minimum kan worden beperkt. Ook is een tweede ontsluiting gunstig bij wegwerkzaamheden of calamiteiten en voor nood-en hulpdiensten. De Hoogstraat blijft relatief rustig en kan ingericht worden als een erftoegangsweg (30 km straat). De parallelroute langs de Zuiderzeeweg tussen de twee kruispunten wordt indien mogelijk geheel afgesloten voor autoverkeer en is alleen voor fietsers beschikbaar. Belangrijk is dat een tweede kruispunt Sluisbuurt de doorstroming van het OV op de Zuiderzeeweg niet wordt vertraagd door afstemming van verkeersregelinstallaties. De kruising wordt in het op te stellen ontwerp van de openbare ruimte nader gedetailleerd.

Circulatie

Voor de verkeerscirculatie in de Sluisbuurt is gekozen voor een Hoogstraat die midden door het plangebied loopt. Alle (doorgeluste) smallere dwarsstraten die aansluiten op de Hoogstraat zijn in twee richtingen bereden met uitzondering van de straten vormgegeven met de rode pijlen op de afbeelding hierboven; langs de westelijke oever is er éénrichtingsverkeer. Doordat alle straten in twee richtingen bereden zijn wordt de verkeersbelasting in de Sluisbuurt zoveel mogelijk verspreid en kan het verkeer zo snel mogelijk afgewikkeld worden richting de Hoogstraat. Alle wegen in het gebied zijn befietsbaar en gecategoriseerd als erftoegangs-wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit kan gestimuleerd worden door de aanleg van drempels. Toepassing van drempels op de juiste plekken, en voldoende hoogteverschil tussen trottoir en wegdek, dragen tevens bij aan de regenwaterberging of vertraging van de waterafvoer in de buurt. De snelheid van 30 km/u is passend gelet op de verkeersbelasting.

Verkeerscirculatieplan Sluisbuurt

Parkeren

Een consequentie van het auto-arme woonconcept van de Sluisbuurt, gericht op langzaam verkeer en hoge verblijfskwaliteit, is het hanteren van een beperkte parkeernorm voor auto's. Nieuwe trends als autonome voertuigen kunnen betekenen dat over een aantal jaar de mobiliteit radicaal anders is. In de Sluisbuurt wordt voor de hele buurt een relatief lage parkeernorm aangehouden vergelijkbaar met het centrum van de stad.
In het gemeentelijk beleid is afhankelijk van de locatie een minimum en een maximum norm per woning vastgelegd en de normen voor niet-wonen. Voor sociale huur en middensegment woningen geldt een minimum van 0, voor (vrij segment) woningen groter dan 60 m2 een minimum van 0,6 parkeerplaats per woning. Tevens zijn normen voor niet-woonfuncties gehanteerd. Voorts is bepaald dat bewoners van nieuwbouw geen parkeervergunning meer krijgen voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor de Sluisbuurt en de aangrenzende buurten geldt dat sprake is van een betaaldparkerenregime.

Door de gemeenteraad is bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt een maximum aantal parkeerplaatsen vastgelegd van 1.920 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen en 240 in de

openbare ruimte. De parkeernorm voor woningbouw in de Sluisbuurt is in de eerste tenders gemiddeld 0,5 parkeerplaats per woning en wordt stapsgewijs naar beneden bijgesteld met als doel te komen tot een gemiddelde parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning voor de buurt als geheel. Voor niet woonfuncties is een norm van 1 pp/180 m² bvo tot maximaal 1 pp/125 m² bvo toegepast, vergelijkbaar met de norm voor B-locaties ten behoeve van werkfuncties. Daarnaast is binnen het totaal aantal parkeerplaatsen ruimte voor bezoekers van het gebied.

Het sturen op een maximaal aantal parkeren vanwege de beschikbare ruimte is conform beleid. Voor de Sluisbuurt betekent dit het hanteren van - binnen de bandbreedte van het beleid - lage normen voor woningbouw en maatwerk voor niet-woonfuncties.

Voor het goed functioneren van het vastgestelde aantal parkeerplaatsen is de van de nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen, goede alternatieven (zoals goed openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, en beschikbaarheid van goede fietsenstallingen) en van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen van groot belang.
De Sluisbuurt wordt een hoogstedelijke wijk met veel (dagelijkse) voorzieningen zoals winkels en scholen op loopafstand. Duidelijk moet zijn dat er in de Sluisbuurt maar zeer beperkt privaat autobezit nodig en mogelijk is. De nieuwe bewoners en gebruikers van de Sluisbuurt zullen dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning. In de bijzondere bepalingen van de erfpachtvoorwaarden zal hierover een artikel worden opgenomen. Goede voorlichting voor toekomstige bewoners en werkenden hierover is belangrijk.

mogelijke uitwerking parkeerstrategie

Als veel bewoners op de (binnen)stad georiënteerd zijn, hebben ze minder vaak een auto nodig, omdat verplaatsingen naar de binnenstad veelal met de fiets en het OV zullen gaan. Studenten zullen veelal geen gebruik maken van auto's of een auto bezitten. Om andere bewoners te stimuleren geen auto te kopen (en te parkeren) zijn naast goede fiets- en OV-verbindingen ook alternatieven voor het bezit van een auto nodig. Het bezit en gebruik van deelauto's is daarvoor een goed alternatief dat onderdeel moet

zijn van het woonconcept. Het stimuleren van deelauto's wordt hiermee onderdeel van de duurzaamheidsaspecten in tenders. Auto deel systemen worden ook gefaciliteerd in de openbare ruimte.

Goede alternatieven voor automobiliteit zijn bijvoorbeeld goede loop- en fietsroutes naar OV-haltes en stations en naar het centrum van de stad, voldoende en goed toegankelijke fietsenstallingen in alle gebouwen en betrouwbaar en frequent openbaar vervoer. Momenteel wordt hard gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het OV van en naar de Sluisbuurt. Naar de meest optimale fietsverbinding met het centrum wordt onderzoek gedaan.

Omdat de toekomst van de (auto)mobiliteit onzeker is, gezien de ontwikkelingen met bijvoorbeeld zelfrijdende auto's worden de ondergrondse parkeervoorzieningen gelimiteerd tot ca. 0,2pp/w terwijl ca. 0,1pp/w in gebouwde (bovengrondse) parkeervoorzieningen wordt opgelost. Deze bovengrondse parkeergelegenheid is toegankelijk voor meerdere functies en ontworpen zodat in de toekomst aanpasbaar is (bijv. minimale plafondhoogte) of demontabel is en in de toekomst kan worden afgebroken. Ook lopen in het land diverse experimenten met Mobility as a Service (MaaS) die mogelijk invloed kunnen hebben op het autogebruik en de parkeerbehoefte.

integrale benadering nieuwe mobiliteit

Ook worden de gebouwde parkeerplaatsen voor een deel beschikbaar voor meerdere gebruikers of geheel openbaar, zodat de beschikbare parkeerruimte optimaal gebruikt kan worden. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is in de Sluisbuurt goed mogelijk omdat het een gemengde wijk wordt. Bewoners die hun auto gebruiken voor woon-werkverkeer zullen veelal op school- en werktijden afwezig zijn, waardoor de autorijdende medewerkers van de scholen en bedrijven de parkeerplaatsen zullen gebruiken. Bezoekers zullen er veelal buiten school- en werktijden zijn. In een aantal bouwenveloppen wordt opgenomen dat er ondergrondse of boven grondse parkeergarages moeten worden gerealiseerd die dubbel gebruikt kunnen worden. Andere (strategische) locaties krijgen een eis voor het realiseren van

openbare parkeergarages, met daarmee bouwkundige eisen voor openbare parkeergarages. Sommige zullen geheel openbaar zijn, andere voor een beperkt aantal groepen gebruikers, bijvoorbeeld een parkeergarage onder een school, die mede gebruikt kan worden door bewoners van hetzelfde blok.

2.3.6 Openbare ruimte

Het hoogstedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoarme fietsbuurt van te maken, stelt hoge eisen aan de uitwerking en inrichting van de openbare ruimte. Dat geldt vooral voor de straten, de waterlopen en het groen. Daarin hebben de grote publieke plekken Sluispark, Waterbassin en Entreegebied een bijzondere betekenis.

Het belang van openbare ruimte

De groeiende behoefte om te wonen in centrum-stedelijke gebieden in Amsterdam, legitimeert een krachtige aandacht voor (groene) openbare ruimte in deze delen van de stad. En die stimulans wordt gevoed door de in opkomst zijnde kenniseconomie waarin het draait om contacten en interactie. Redenen hiervoor zijn dat de behoefte aan stedelijk wonen minder woonoppervlak per huishouden impliceert en hiervoor compensatie gezocht wordt in de openbare ruimte. Bovendien wordt het gebruik van de openbare ruimte diverser door het vervlechten van werk- en vrije tijd en ons wisselende activiteitenpatroon.

Netwerk van openbare ruimte in de Sluisbuurt

Uit het Grote Groenonderzoek (2013) blijkt een enorme toename van het gebruik van parken en woonomgevingsgroen in de centrumstedelijke gebieden in de stad. Voor de parken binnen de Ring kan in het algemeen gezegd worden dat dit verdubbeld en in sommige gevallen verdrievoudigd is. Het gebruik van het woonomgevingsgroen is met 8% toegenomen de afgelopen jaren. De verdichtende stad kan niet zonder groen. Groen in de directe woonomgeving, als onderdeel van een rijk centrumstedelijk voorzieningenniveau, is een noodzakelijke vestigingsconditie. Een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en dito voorzieningenniveau vormen een doorslaggevende vestigingsfactor voor stedelijke georiënteerde huishoudens en bedrijven. De openbare ruimte wordt niet gezien als een tweedimensionaal vlak alleen, maar als het geheel van platte ruimte, wanden met verschillende functies en voorzieningen, en mensen die er gebruik van maken.

De Sluisbuurt is bedoeld voor stedelijk gerichte huishoudens. Dat is een veelkleurig palet bestaande uit onder anderen studenten, startende huishoudens (al dan niet met kinderen), empty nesters en expats. Daarnaast zijn er werkfuncties en wordt de Sluisbuurt dagelijks bezocht door docenten en studenten

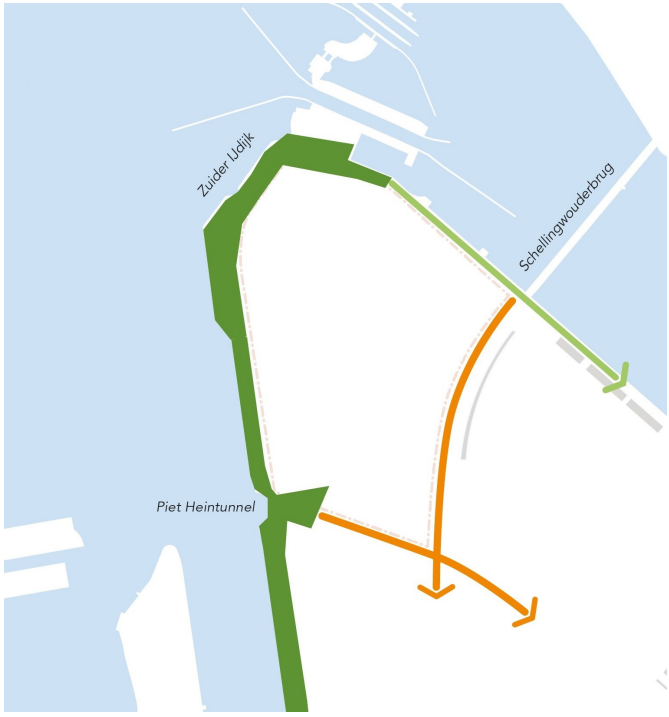
van de Hogeschool. Kortom, de Sluisbuurt wordt bevolkt en bezocht door veel en verschillende soorten mensen die om verschillende redenen op verschillende momenten van de dag gebruik moeten maken van de openbare ruimte in het gebied.

De functie van openbare ruimte als doorgaansroute is een essentiële. Dat maakt de plek niet alleen veiliger, maar lopende en fietsende stedelingen zijn ook een attractie an sich. Aangevuld met de landschappelijke kwaliteiten van de dijk en het buitendijks gebied in het noordwesten van de Sluisbuurt kenmerkt het gebied zich door een afwisselend arrangement van openbare ruimten op cruciale plekken met een uitstekende interne en kansrijke externe connectiviteit. De vergezichten en band met het water geven de openbare ruimte in de Sluisbuurt een extra dimensie.

Hoogbouw op de juiste plek is een belangrijk stedenbouwkundige manier voor het realiseren van de hier boven geschetste kwaliteit van de openbare ruimte. Weliswaar is verdichting ook met andere bebouwingstypen te bereiken, maar hoogbouw heeft als positieve effect dat er meer ruimte kan worden vrijgespeeld voor publieke ruimte.

Randen van de Sluisbuurt

De Sluisbuurt ligt aan twee kanten aan het water en aan twee kanten aan de hoofdinfrastructuur. De westrand grenst aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de noordrand aan de Oranjesluizen. De westrand is van oorsprong een oude dijk, die verderop als de Diemerzeedijk helemaal naar Muiden loopt en het Zeeburgereiland onderdeel maakt van het regionale groene netwerk.



groene randen

De Zuiderzeeweg doorsnijdt het Zeeburgereiland in verticale richting en scheidt de Sluisbuurt van de naastliggende Sportheldenbuurt. De kruising van de Zuiderzeeweg met de IJburglaan is een drukke, centrale plek op het Zeeburgereiland.

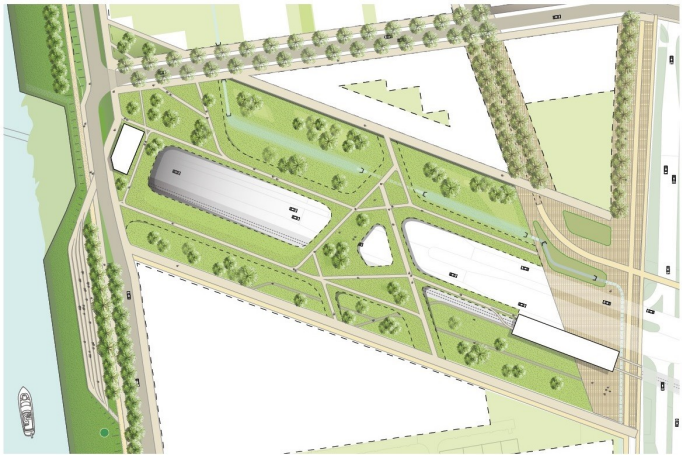
Alle buurten komen hier bij elkaar, rondom de IJtram- en bushalte. De verkeersdrukte van deze assen zorgt er ook voor dat bebouwing aan de zuidoostkant van de Sluisbuurt moet worden afgeschermd voor geluidhinder. De bereikbaarheid van de Sluisbuurt is het beste aan de zuidkant, maar de ruimtelijke oriëntatie van de buurt richt zich vooral op de binnenstad, aan de overkant van het Amsterdam-Rijnkanaal, waar de Sluisbuurt 'bij hoort'.

Aan de noordelijke en westelijke rand van de Sluisbuurt bevinden zich de beste landschappelijke kwaliteiten. Daar liggen ook de grote groene ruimtes: de dijk, het buitendijks groen en aansluitend aan de westoever het Piet Heinpark. De waarde van deze gebieden is vooral de beleving van het landschap en de recreatieve routes.

Drie plekken

Drie bijzondere plekken, met ieder een eigen karakter, staan aan de basis van het plan: het Entreegebied, het Waterbassin en het Sluispark.

Deze drie plekken hebben een stedelijke functie en uitstraling. Zij liggen alle drie langs de Hoogstraat en verbinden de buurt met de omgeving; visueel en door de aanlanding van hoofdroutes. Op deze plekken zoekt de Sluisbuurt aansluiting bij de sluizen, de IJtramhalte en Borneo-Sporenburg.



voorbeelduitwerking Piet Heinpark

De Hoogstraat is een centrale as die de drie stedelijke plekken met elkaar verbindt, met Hogeschool Inholland in het hart van de buurt. De straat kent, zoals overal in de Sluisbuurt, een rijke differentiatie aan setbacks van de hoogbouw ten opzichte van de rooilijn en heeft in de plint allerlei commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Dit creëert een aangename voetgangers-route van de tramhalte tot het Sluispark en bevordert de bereikbaarheid van (dagelijkse) voorzieningen voor de voetganger.

Aansluiting openbaar-privé

De levendige Hoogstraat heeft een profiel met brede trottoirs, die ruimte bieden aan bijvoorbeeld terrassen. Vanuit ruimtelijke kwaliteit en veiligheid zijn in de plinten van de te realiseren Hoogstraat geen bergingen of inritten van garages mogelijk. Blinde gevels die geen interactie aangaan met de straat dragen niet bij aan het creëren van een prettig verblijfsklimaat.

De plint is twee verdiepingen, ongeveer zeven meter hoog, waardoor de begane grond optimaal geschikt is voor uiteenlopende woon- en niet-woonfuncties. De plinten dienen een open en transparante

uitstraling te hebben. Daarnaast is het belangrijk dat er een doorlopend straatbeeld wordt gecreëerd. Daartoe worden in de op te stellen bouwenveloppen regels voor de gevelwanden in de rooilijn opgenomen.

Luifels zijn welkom om de plint te benadrukken en de windhinder op straat te beperken. Boven de plint zijn in principe balkons en erkers mogelijk, in de bovenbouw vindt er een terugspringing plaats ten opzichte van de rooilijn. Sturing vindt plaats via onder andere het Beeldkwaliteitsplan.

referentie margestrook

Aansluiting openbaar-privé

De woonstraten van de buurt, dwarsstraten, hebben een asymmetrisch profiel: anticiperend op bezonning kent de zonzijde een breder trottoir dan de schaduwzijde. Hier is een brede zone (breder dan in de Hoogstraat) aan te wenden voor balkons, erkers en uitkragingen boven de plint. In de bovenbouw vindt terugspringing plaats ten opzichte van de rooilijn. In de woonstraten geldt verder een lager percentage bebouwing in de rooilijn/gevellijn dan in de Hoogstraat.

Margestrook

Aan beide zijden van de straat is een margestrook opgenomen van 1,50 meter breed. Deze ruimte biedt vrijheid in de manier van aansluiting tussen gevel en openbare ruimte en ruimte voor beplanting.

Ondergrondse garages mogen niet onder de margestroken worden geprojecteerd. De margestrook kan ook gebruikt worden voor het opvangen hoogteverschillen, inrichten als geveltuinen en het goed inpassen van toegangen (tot bijvoorbeeld de fietsenstalling). Op deze manier, als souterrain, moeten andere functies (niet parkeren) hier worden gesitueerd en kan de margezone gebruik worden ten behoeve van lichttoetreding.

2.3.7 Waternetwerk

Het systeem van waterbassin en watergangen kent geen doodlopende uiteinden, dat is essentieel voor de doorstroming en waterkwaliteit van de Sluisbuurt. Ter bevordering van de waterkwaliteit wordt minimaal 20% van de oevers natuurvriendelijk ingericht, waaronder de oever van het Waterbassin aan de dijkkant. Om de waterkwaliteit te behouden, zijn de richtlijnen voor drijfbladplanten en oeverbeplanting ondergedoken planten uit de Kaderrichtlijn Water maatgevend.

Er is bewust gekozen voor onderhoud vanaf het water en de watergangen zijn daarom passend gedimensioneerd: minimaal 2,50 meter doorvaarthoogte, 12 meter doorvaartbreedte en minimaal 1,85 meter diepte. De opening van de toekomstige sluis (open verbinding tussen de Sluisbuurt en het Amsterdam Rijnkanaal) heeft een minimale breedte en er is ruimte voor twee laad- en losplaatsen ten behoeve van Waternet, bijvoorbeeld één langs het Waterbassin en één langs de noordelijke oever, of aan een plantsoen bij een watergang (zie ook paragraaf 5.2.3).

Watergangen

De watergangen zijn opgenomen in de ontwikkelingsblokken. Langs het binnenwater zullen voornamelijk verticale (grondwaterdoorlatende), stedelijke kades voorkomen, maar het profiel kan op verschillende wijzen worden ontwikkeld, variërend van blok tot blok. Hier en daar kan een groene oever gevormd worden, bijvoorbeeld door plaatsing van een plantsoen aan het water.

De kade kan op bepaalde plekken geprivatiseerd en lager gelegen zijn met een besloten sfeer, maar het water dient altijd openbaar toegankelijk te zijn (geen steigers in de watergang). Hier is klein, recreatief vaarverkeer mogelijk. Omdat het bestemmingsplan niet voorziet in aanleg van een recreatieve vaarverbinding met het omliggende water (Amsterdam-Rijnkanaal, Binnen- en Buiten IJ) faciliteert het bestemmingsplan en het Stadsdeel daarom ook geen voorzieningen ter ondersteuning van de vaarrecreatie in de aan te leggen watergangen. De structuur van het binnenwater is afgestemd op een optimale waterhuishouding.

Afstanden tussen de gebiedsranden en watergangen geven voldoende ruimte voor het ontwikkelen van de blokken en garanderen tegelijkertijd goede afwatering, rekening houdend met de randvoorwaarden voor 'Rainproof'. De watergang parallel aan de noordelijke dijk wordt vanwege de primaire waterkering zoveel mogelijk behouden. Deze watergang zal aangesloten blijven en krijgt een betere verbinding (grotere duiker) met het water in de Sportheldenbuurt. De waterstructuur van de Sluisbuurt blijft voorlopig aangesloten op het water in de Baaibuurt en het gemaal aldaar, en later op een open verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal.

De vormgeving van de grachten wordt verder uitgewerkt in het op te stellen openbare ruimteplan. Daarin zullen ook de veiligheidsmaatregelen met betrekking tot drenkelingen een plek krijgen.

Openbare route langs het water

Langs één zijde van de watergangen is altijd een openbare route voorzien. De route kan oversteken ter plaatse van de (auto-)bruggen, maar ook op bepaalde plekken middenin clusters via een langzaam verkeersbrug. De route komt ook langs plantsoenen, wat een aanleiding kan zijn om deze te integreren in het ontwerp voor het plantsoen. De waterroute is onderdeel van het ontwerp openbare ruimte.

Waterbassin

Het Waterbassin aan de westrand vormt samen met de watergangen een gesloten circuit. De mogelijkheid van een (toekomstige) open verbinding met het binnen-IJ zijn onderzocht; zwemmen in en

pleziervaart op het Amsterdam Rijnkanaal is vanuit veiligheid niet wenselijk. Het doel van de open verbinding is om twee peilgebieden met elkaar in directe verbinding te brengen. Door zo het bergend vermogen van het watersysteem van het eiland te koppelen aan dat van het hoofdboezemsysteem, wordt het systeem robuust gemaakt voor piekbuien. Het bestemmingsplan maakt de open verbinding (coupure) onder voorwaarden mogelijk.

Plantsoenen

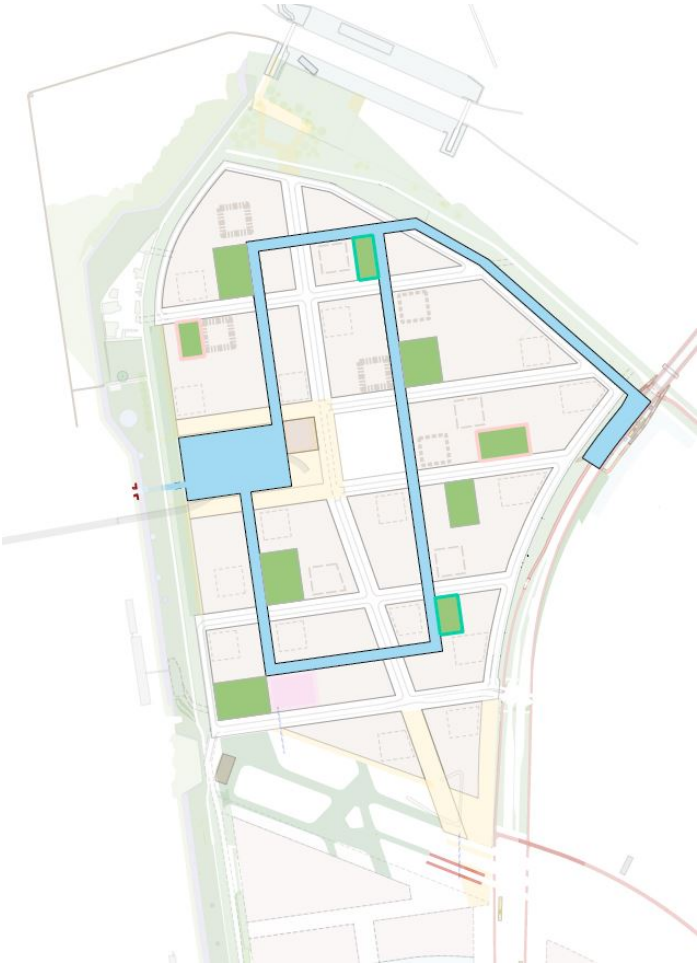
In elk cluster wordt een openbaar plantsoen van formaat ingericht. Dat is essentieel in een stedelijk milieu. De stedelijke huishoudens (met name startende gezinshuishoudens) die krappe tijd-ruimtebudgetten hebben, waardoor ze zijn aangewezen op voorzieningen, waaronder plantsoenen en speelplekken, in de buurt.

De plantsoenen dragen bij aan een prettige, gezonde woon- en leefomgeving. Ze worden allemaal ingericht met bomen om de verblijfskwaliteit te verhogen. De plekken worden zo divers mogelijk ingericht om uiteenlopende leeftijdsgroepen aan te trekken. Bij sommige plekken zal de nadruk liggen op sport en spel, bij anderen meer op natuur en ontspanning. Ook combinaties zijn mogelijk. Alle plantsoenen zijn openbaar en dus voor iedereen toegankelijk. Zo is er voor iedere bewoner groen om de hoek te vinden.

De groene plekken zijn niet alleen 'oases van rust' zijn waar je kunt 'ontsnappen aan de drukte van de stad', maar vervullen de functie van markante plekken in de stad waar je deel kunt nemen aan het leven van alledag. Hier spelen kinderen met elkaar, ontmoeten ouders andere ouders, ontstaan informele contacten en ontstaan er 'ogen op straat'. Buurtcohesie en veiligheid beginnen met informele ontmoetingen in de buurt.

De plantsoenen liggen qua locatie evenredig verspreid over de clusters, zijn altijd verbonden aan de openbare ruimte en hebben een minimaal oppervlak van 1.000 m². Door enkele te koppelen aan een schoollocatie of de watergang, ontstaat er vanzelf een locatie specifieke differentiatie tussen de plantsoenen. De globale plek van de plantsoenen is bepaald in de plankaart, de exacte ligging, vorm en oppervlak wordt verder uitgewerkt in de richtlijnen per cluster en kan daardoor beperkt afwijken. De zoekgebieden zijn in het bestemmingsplan vastgelegd.

Naast deze plantsoenen komen er ook nog kleinere groenruimtes, oftewel 'pocketparks', binnen elk cluster op uitgeefbaar terrein (privé) maar desalniettemin zoveel mogelijk voor publiek gebruik. Voor de inrichting van deze pocketparks worden in de op te stellen bouwenveloppen inrichtingseisen vastgelegd. Zo moeten de parkjes, indien op een parkeerdek gelegen, een minimale gronddekking van één meter krijgen om het planten van bomen mogelijk te maken. De parken moeten divers in formaat en gebruik zijn, een beschutte ligging hebben.



Impressie netwerk van groene openbare ruimten op basis van bestemmingsplan

2.3.8 Programma

De Sluisbuurt heeft een fors bouwprogramma van een binnenstedelijke intensiteit. De hoge dichtheid (ca. 200 woningen per hectare) die hiermee gepaard gaat, geeft een ruim draagvlak voor dagelijkse en bijzondere voorzieningen, en dat vergroot de aantrekkelijkheid van het gebied. Stevige bebouwing en hoogbouw vereist een verregaande 'dienstbaarheid aan de straat'. Er wordt dan ook veel aandacht besteed aan de stad op ooghoogte: mooie, hoge, veranderbare plinten. Maar ondanks stevige volumes blijft de 'korrel' van kavels klein. Dat vergroot de kansen op variatie en verandering, en biedt ook kansen voor verschillende typen ontwikkelaars.

Wonen

Het programma voor wonen is circa 500.000 m² bvo, voor verschillende woningbouwcategorieen. De verhouding sociaal-middensegment-duur in de Sluisbuurt is gesteld op 40-35-25, waarbij het middensegment bestaat uit 15% middeldure huur en 20% middeldure koop en het hoogste segment voor 12½ % uit huur en 12½ % uit koop. De Sluisbuurt is interessant voor bijna alle doelgroepen die stedelijk willen wonen. Belangrijk is de juiste stedelijke sfeer, met bijbehorende voorzieningen en een gevarieerde woningvoorraad variërend van sociale huur voor gezinnen tot studio's voor alleenstaanden, van middeldure (huur) woningen voor jonge stellen tot luxe huur- of koopappartementen.

Studenten en jongeren zullen hier graag willen wonen. Adaptieve studentenwoningen kunnen later, indien gewenst, opgewaardeerd en samengevoegd worden tot starterswoningen of reguliere huur-woningen. Hierbij is het van belang dat er buiten-ruimte aanwezig is of gemakkelijk toegevoegd kan worden. Het creëren van bouwblokken voor collectieve opdrachtgevers (groepen) is kansrijk. In de Sluisbuurt is er ook ruimte voor innovatieve woonconcepten en kleinschalige bedrijvigheid in de vorm van tijdelijke experimenten of pilots.

Stadsbreed dreigt op elke nieuwbouwlocatie een hard contrast te ontstaan tussen enerzijds sociale huur en anderzijds het dure segment. Daarom wordt in de Sluisbuurt uitdrukkelijk gestreefd naar een goede sociale balans, met aandacht voor huurders en kopers die juist iets zoeken in het middensegment. Om te borgen dat er voldoende middensegment gerealiseerd wordt en beschikbaar blijft, zullen bij de uitgifte voorwaarden worden gesteld ten aanzien van de maximale huren en de periode waarna huurwoningen verkocht mogen worden (het zogenaamde 'uitponden'). Daarbij zal de gemeente met haar grondprijzen ook rekening houden met de wens om grotere middensegment huurwoningen te realiseren in de Sluisbuurt. De gemeente ziet graag dat corporaties ook middensegment realiseren, zodat er eenvoudiger afspraken gemaakt kunnen worden over huurniveaus en woninggrootte. Uitgangspunt is dat het middensegment ongeveer gelijke delen huur- en koopwoningen zal betreffen en dat voor ten minste 75% van de middeldure huurwoningen uitgegaan wordt van woningen van minimaal 70 m2 gbo met een gereduceerde grondprijs.

Voor het programma van de Sluisbuurt betekent de bovengenoende verhouding dat er circa 2.200 sociale huurwoningen, 1.925 middensegmentwoningen en 1.375 dure woningen worden gerealiseerd. Het sociale segment bestaat uit 825 jongeren-/studentenwoningen en 1.375 reguliere sociale huurwoningen. Het middensegment zal bestaan uit circa 825 middeldure huurwoningen en 1.100 middeldure koopwoningen. Het dure segment bestaat uit circa 687 huurwoningen en 687 koopwoningen.

Voor circa 619 woningen in het middensegment zal gelden dat de woninggrootte minimaal 70m2 gbo wordt. Voor middeldure huur geldt dat het "actieplan meer middeldure huur" het mogelijk maakt om markt-contrair grotere woningen te maken. Deze woningen worden daarom ontwikkeld tegen een daarop aangepaste grondprijs. Voor middeldure koopwoningen is nog geen beleid ontwikkeld. Op dit moment kunnen koopwoningen alleen in het middensegment gerealiseerd worden door ze klein te maken. Mogelijkheden om middeldure koop te reguleren worden verkend in nader onderzoek.

Om doelstelling om ook in de sociale huursector voldoende woningen voor grotere huishoudens te realiseren wordt voor de circa 1.375 reguliere sociale huurwoningen uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte van 60m2 gbo en een ondergrens van 45m2 gbo. Bovendien wordt als uitgangspunt genomen dat een derde van de circa 1.375 reguliere sociale huurwoningen tenminste 70m2 gbo zal zijn, waardoor deze woningen ook voor gezinnen geschikt zijn.

De gekozen kleinschalige verkavelingsstructuur per bouwcluster maakt het mogelijk dat verschillende woonsegmenten fijnmazig worden gemengd. Op deze manier worden verschillende doelgroepen bij elkaar gebracht, passend bij een gezonde stedelijke omgeving. Het is gewenst om sociale woningbouw evenredig te verdelen over het plangebied om alle doelgroepen te laten profiteren van de unieke ligging van het plangebied.

Werken

De Sluisbuurt leent zich goed voor het mix-type woonwerkwijk. Dit type woonwerkwijk wordt gekarakteriseerd met een flexibiliteit in de (non-residentiële) functies, wat de economische vitaliteit en diversiteit in de wijk ten goede komt, zowel voor de zichtbare als niet-zichtbare, kleinschalige bedrijvigheid (zzp'ers en Home Based Businesses) van maximaal 500 m². Door uitwisselbaarheid van (non-residentiële) functies toe te staan ontstaat er een economisch levendige wijk waar naast het aantal

gevestigde bedrijven ook met name het aantal start-ups hoger ligt dan in woonwijken waar dit niet het geval is. Er moet voldoende ruimte beschikbaar zijn voor ondernemers om zich te vestigen in de Sluisbuurt. Niet alleen aan huis maar ook in de vorm van ontmoetingsplekken en werklocaties.

Om de Sluisbuurt tot een economisch dynamische en vitale wijk te maken, is het belangrijk om niet alle zichtbare bedrijvigheid op één locatie binnen de wijk te concentreren maar juist langs meerdere assen (niet alleen de Hoogstraat, maar ook de dwarsstraten) zodat dit kan doordruppelen naar de rest van de wijk. Dit bevordert naast het aantal bedrijven dat zich in de wijk vestigt ook het aantal start-ups dat in de wijk zal ontstaan.

De Sluisbuurt wordt ook wel aangewezen als een 'creatieve wijk' ('Ruimte voor de Economie van Morgen', 2017). Creatieve wijken zijn woonwerkwijken die door menging met zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan informeel stedelijk werkmilieu, en daarbij programmatisch aansluiten op het bestaande centrummilieu binnen de ring A10. Hier is ruimte voor kleinschalige kantoorruimte in het wonen, maar ook voor grotere bedrijfsverzamelgebouwen die interactie versterken. In een latere fase van de planontwikkeling is verdere menging met kleinschalige kantoorruimte mogelijk; ook om de creatieve sector in de wijk een goede kans te geven. Hierbij is het van belang dat er voldoende beschikbare woningen voor de creatieve klasse moeten komen in de wijk. Deze werknemers verdienen namelijk teveel voor de sociale huursector, maar te weinig om op de vrije markt een geschikte, betaalbare woning te vinden.

Voorzieningen

Het programma voor niet-wonen is circa 100.000 m² bvo beschikbaar. In het programma zullen er naar verwachting, naast de hogeschool Inholland, vier tot vijf onderwijslocaties nodig zijn. Scholen worden bij voorkeur geïntegreerd in het stedelijk weefsel en gecombineerd met andere buurtvoorzieningen om continue levendigheid op deze plekken te bevorderen.

Buurtoverstijgende voorzieningen, zoals een filmhuis of een museum, geven het gebied extra identiteit en cachet, en versterken de positie van de Sluisbuurt op de woningmarkt. Er zijn plekken in het gebied die specifieke kansen bieden voor niet-woonfuncties. Zo passen maatschappelijke buurtvoorzieningen goed in de intieme dwarsstraten, terwijl commerciële functies zich thuis voelen in de levendige Hoogstraat. De noordzijde van het waterbassin (bezonning) en het Sluispark (uitzicht) zijn aantrekkelijke locaties voor horeca.

Plintfuncties

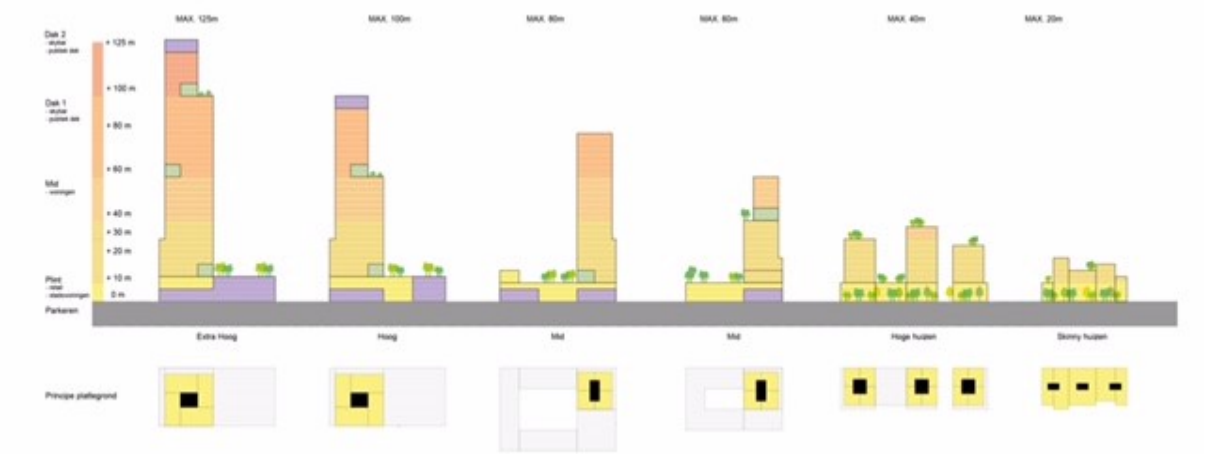
In het plan zijn er hoge plinten voor aanpasbaarheid van de begane grond (en nog hogere plinten langs de Hoogstraat) die anticiperen op de gebruiks-dynamiek in het gebied. Dit is belangrijk voor de toekomstige ontwikkeling van niet-woonfuncties en flexibiliteit van invulling in de loop van de tijd.

Ook op de hogere etages wordt gestreefd naar menging met niet-woonfuncties. Een hogere verdiepingshoogte in de torens kunnen zorgen voor een grotere flexibiliteit van de bebouwing en kunnen bijzondere werkfuncties of collectieve (commerciële) voorzieningen, zoals rooftopbars bij de torens of restaurants of andere openbare functies zoals sportvoorzieningen naast groene collectieve daken faciliteren. Het is van belang dat de plinten al vanaf het begin gevuld zijn en er geen sprake is van leegstand. Om dit te stimuleren wordt gerekend met een lagere grondwaarde en worden met de beleggers afspraken gemaakt over lagere of ingroeihuren. Ook wordt ruimte geboden aan tijdelijke functies, die in tweede instantie definitief in de plinten een plek kunnen krijgen.

2.3.9 Bebouwing; blokken en torens

De Sluisbuurt kenmerkt zich door een stedelijke 'basis' van middelhoge woningbouw aan levendige straten en hoogwaardige groene ruimten. Daar bovenop is er de hoogbouw, als integraal onderdeel van het woonmilieu, die soms hoog boven de basis uit torent, met een weids uitzicht over stad en water. Diversiteit geldt als voorwaarde.:

- Basis: de basisbebouwing, de "stratenstad", is maximaal 20 meter hoog, en langs de Hoogstraat en N-O rand accenten van maximaal 30 meter hoog. Hogere en lagere bebouwing vormen samen een blok, met verschillende woontypologieën;
- Torens: de torens, de "verticale stad", zijn integraal onderdeel van het weefsel, geen losse accenten of solitairen in het groen. Er wordt aandacht besteed aan de overgang tussen hoogbouw en de openbare ruimte;
- Plinten: zijn minimaal 3,50 meter hoog, zelfs hoger in de Hoogstraat (4 meter). Daardoor is de begane grond flexibel in het gebruik, ook voor commerciële- en maatschappelijke voorzieningen. Dat bevordert de sociale veiligheid en levendigheid in de straat. Fietsenstallingen en bergingen zijn geïntegreerd in de onderste lagen van de bebouwing.



schematische opzet hoogbouw

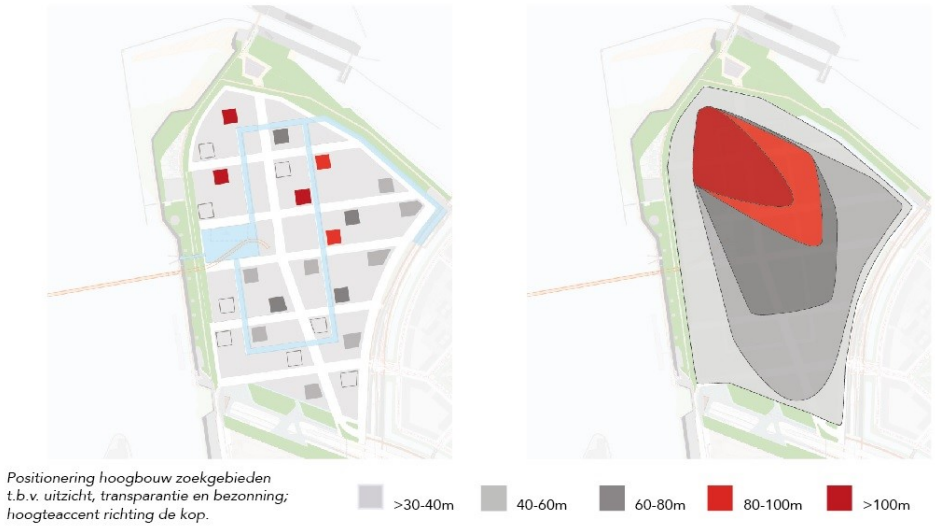
ruimtelijke opzet Sluisbuurt en omgeving

Uitzicht en transparantie - woontorens

In het ontwerp van de Sluisbuurt staan twaalf torens met bouwhoogtes tussen 40 en maximaal 80 meter en vijf torens met bouwhoogtes tussen 80 en maximaal 125 meter. Om redenen van uitzicht, silhouet en nabijheid van openbaar vervoer staan de hoogste torens bij de sluizen en staan er ook torens bij de halte van de IJtram. De identiteit van de Sluisbuurt wordt mede bepaald door het omringende water, maar andersom draagt de Sluisbuurt ook bij aan het 'Waterfront' van Amsterdam, met een nieuw stedelijk silhouet.

De differentiatie van bouwhoogtes in de Sluisbuurt is bepalend voor dit silhouet. Het architectonische beeld is er één van slanke torens met een uiteenlopende architectuur, en daaronder straatwanden van gemiddeld zes lagen, gelegen aan compacte groene hoven, speelplekken en buurtvoorzieningen. Bij de positionering van de torens is zorgvuldig gekeken naar de ruimtelijke beleving:

- De hoogste torens zijn noordelijk geplaatst ten behoeve van bezonning in het gebied. Het noordelijk deel van de Sluisbuurt is tevens het meest zichtbare deel vanaf het IJ;
- De hoogste torens zijn vervolgens midden in het gebied geplaatst, met aflopende bouwhoogte richting de oevers voor optimale benutting van het uitzicht in het gebied;
- De torens worden alternerend geplaatst, met voldoende afstand tot elkaar, zodat zicht en zonlicht optimaal worden benut; een transparant silhouet is hier een gevolg van;
- Gekozen is voor smalle torens, met een footprint van ca. 500-600 m² bvo, die tevens 'verjongen' (slanker worden in de hoogte). Dit versterkt de transparantie;
- Elke toren staat op een 'podium', een wat breder voetstuk, en ligt iets terug ten opzichte van deze basisbebouwing aan de rooilijn. Dit vermindert windhinder op straat en aanwezigheid van torens in het straatbeeld.



positionering en zoekgebied hoogbouw (bron Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt)

Richtlijnen voor uitwerking

Het Stedenbouwkundig Plan en het bestemmingsplan voor de Sluisbuurt bestaat uit tien bouwclusters (ook wel 'bouwvelden' genoemd). Elk cluster heeft twee tot drie bouwblokken die op hun beurt weer uit meerdere uitgeefbare bouwkavels bestaan. In elk cluster zit openbare ruimte die per fase uitgewerkt wordt. De openbare ruimte op de clusters kan bestaan uit plantsoenen, doorsteken, langzaam verkeersroutes en een openbare wandelroute langs het water.

Voor de kavels op de clusters stelt de gemeente bouwenveloppen op, waarin onder meer randvoorwaarden staan voor de uitwerking van een kavel, inclusief ruimtelijke eisen, programma en beeldkwaliteit. Deze kaders waarborgen de kwaliteit van het gebied en zijn dan ook input voor en aanvullend op het bestemmingsplan .

Mogelijke voorbeeldduitwerkingen met (half) gesloten bouwblokken met hoogteaccent(en) en binnenterrein(en)

impressie uitwerking bouwblokken binnen clusters

Algemene randvoorwaarden

Voor alle clusters gelden de volgende algemene randvoorwaarden:

- Langs de Hoogstraat en op andere plaatsen waar op de verbeelding een gevellijn is opgenomen; aaneengesloten bebouwing in de rooilijn;
- De informele langzaam verkeersroutes in de clusters zijn altijd autovrij, behalve als er een inrit

p-garage ontsloten moet worden of het voor nood- en hulpdiensten noodzakelijk is;
- De hoeken van de hoogstraat met de dwarsstraten zijn cruciaal voor de beleving op straat. Deze dienen te worden bebouwd langs de rooilijn en hebben publieke plinten;
- Langs de zuidoostelijke rand van het gebied dient de gevelwand aaneengesloten zijn, in verband met geluidshinder van de Zuiderzeeweg en de IJburglaan;
- Maximale bouwhoogten zullen per kavel in de bouwenvelop worden aangegeven voor optimale bezonning van de openbare ruimte;
- Maximale hoogte van de torens wordt op de verbeelding van het bestemmingsplan aangegeven.

2.3.10 Welstandskader en sturen op integrale ruimtelijke kwaliteit

Het welstandskader van de Sluisbuurt is de Welstandsnota (De Schoonheid van Amsterdam 2016) Ruimtelijke Systeem 9 'De-IJlanden'. Voor de Sluisbuurt is het bestaand Ruimtelijke Systeem IJlanden is van toepassing als basis. Enkele aanpassingen zijn noodzakelijk, na de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan / Investeringsbesluit.
- Welstandsniveau verhogen van welstandsvrij en gewoon naar bijzonder;
- Toevoegen nieuw deelsysteem 0910.

Het Beeldkwaliteitsplan voor de Sluisbuurt dat in voorbereiding is, is een nadere uitwerking waarmee transformatie en ontwikkelingen in het gebied specifiek worden gestuurd.

Ruimtelijk systeem: de IJ-landen
De IJ-landen is het ruimtelijk systeem, dat bestaat uit het verstedelijkt havengebied, het nieuwe eiland IJburg en het Zeeburgereiland. Het IJ is de verbindende factor. Dit systeem is het nieuwe gezicht van de stad aan het IJ. Kenmerkend aan dit jonge ruimtelijk systeem is het handhaven van de schiereilanden met kades en daartussen havenbekkens en in het vervolg daarvan de aanleg van nieuwe eilanden in het IJ-meer.
In de afgelopen decennia is deze zone getransformeerd van een barrière tussen de stad en het water in een hoog stedelijke reeks nieuwe woonen werkgebieden met een afwisselend karakter, waarin stedenbouwkundig en architectonisch maatwerk is geleverd. De gebieden zijn intensief verkaveld in blokken en stroken met hoge dichtheid, die afhankelijk van positie en deelgebied bebouwd zijn met allerlei verschillende soorten en maten gebouwen. In het Ruimtelijk systeem worden de volgende deelgebieden onderscheiden: Verstedelijkt havengebied (9a) en IJ- en Zeeburg (9b). Met de Sluisbuurt zal een derde deelsysteem aan de Nota worden toegevoegd. In de beschrijvingen en criteria zijn twee gebiedstypen onderscheiden.

(9a) Verstedelijkt havengebied
Het verstedelijkt havengebied is een zone van schiereilanden en kades, waar de teruglopende havenactiviteit is vervangen door woon- en werkbebouwing. Kenmerkend zijn zorgvuldig samengestelde stedenbouwkundige plannen met experimentele verkavelingen en architectonisch hoogstaande gebouwen van verschillende maat en schaal, die naar het water op verschillende manieren een nieuw front vormen. Het Centraal Station is een bijzonder gebouw in dit ruimtelijk systeem.

(9b) IJ- en Zeeburg
De eilanden van IJ- en Zeeburg zijn gebieden die relatief recent in ontwikkeling zijn genomen. Ze sluiten mede met hun afwisselende bebouwing aan op het verstedelijkt havengebied, zonder tot een zelfde intensiteit te komen. Voor de Sluisbuurt wordt een nieuw deelsysteem aan de Nota toegevoegd: (9c) Sluisbuurt - Gebied 0910, Welstandsniveau: Bijzonder (sterk). Bijzonder zijn gebieden waar een ontwerp mag worden verwacht, dat het een bijdrage levert aan de kwaliteit van de omgeving en aan de kwaliteit van het bouwwerk op zichtzelf. Dit zijn onder meer gebieden met groot belang voor het aanzien

van de stad. Het bijzondere niveau is ook van toepassing op gebieden, die in transformatie zijn of in opbouw, en waar van de ontwerper/aanvrager grotere inspanning mag woren verwacht om de kwaliteit van het gebied te helpen opbouwen.

(9c) Stedelijk Waterfront
De Sluisbuurt wordt een stedelijk gebied met hoge dichtheid, hoog voorzieningenniveau en hoge ruimtelijke kwaliteit. Het sleutelwoord is diversiteit- in typologie woningen, type ontwikkelingen en korrelgrootte. Diversiteit wordt verder uitgebreid door keuze voor een combinatie van stadsblokken en torens tot maximaal 125 meter hoog. Vanaf het binnen-IJ, de noordelijke oevers (o.a. Hamerstraatgebied) en het Oostelijk Havengebied is het nieuwe silhouet een belangrijke bijdrage aan de vormgeving van dit deel van de stad. Het markeert de kruising van belangrijke waterwegen en geeft uitdrukking aan de schaalsprong die de stad maakt. Vanuit de omgeving, het metropolitane landschap, vormt het beeld de aankondiging van de stad. Door de hoogte van de bebouwing, aanwezig in de verte, fungeert het als baken voor fietsers en boten op routes in de omgeving: een nieuw element in het landschap.

Waardering en beoordeling

Diversiteit in typologieën moet leiden leiden tot verschillende architectuurprincipes en uitwerkingen. Eenheid wordt gezocht in de straatwanden, vooral in de plinten en in het spreiden van hoogbouw over het hele gebied. Diversiteit in architectuur van hoogbouw wordt juist gestimuleerd, met aandacht voor basisprincipes die voortvloeien uit zorgvuldige opbouw van het silhouet, samenhang en zichtbaar vanuit het landschap, de binnenstad en het IJ. Levendig straatbeeld met actieve plinten, is uitgangspunt. Kwaliteit van de leefomgeving wordt geborgd door aandacht voor de aansluiting van gebouwen op maaiveld met open gevels, en door het programma (wonen en voorzieningen) te koppelen aan maaiveld.
Beoordeling is gericht op de samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit omringende gebieden. Zorgvuldigheid in inpassing en aandacht voor vormgeving van het silhouet is van belang, bijvoorbeeld als het gaat om zichtbaarheid vanuit de grachtengordel en het metropolitane landschap.

Bij de advisering zal onder meer worden aandacht geschonken aan behoud van samenhang in het afwisselende straatbeeld op niveau van architectonische uitwerking en in materiaal- en kleurgebruik.

Integrale ruimtelijke kwaliteit

Voor een effectieve sturing in een transformatiegebied is totale keten van kwaliteitsbegeleiding essentieel: Stedenbouwkundig plan – Bestemmingsplan - Welstandsnota - Beeldkwaliteitsplan – Tender (selectie eisen) – Beoordeling tender – Supervisie – Welstandstoetsing.

De regie van de integrale ruimtelijke kwaliteit wordt voor een groot deel bepaald in bouwenveloppen en randvoorwaarden in tenders voor gebouwen. Voor de Sluisbuurt maakt ruimtelijke kwaliteit, inclusief duurzaamheid een belangrijk criterium in tenders. Voor torens en andere beeldbepalende gebouwen zijn beeldkwaliteitseisen leidend in keuze van ontwerpen en ontwikkelaars. Beeldkwaliteit in de Sluisbuurt is van breder belang – torens van de Sluisbuurt zullen een nieuw gezicht van de stad aan het IJ vormen. Nieuwe typologie in hoge dichtheden vraagt om aanvullende eisen voor beeldkwaliteit. Zowel beeldkwaliteit als programmatische invulling, met name van plinten, diversiteit in korrelgrootte en kwaliteit van plattegronden zijn daar onderdelen van. In de criteria voor tenders wordt sturing op juiste criteria voor architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit opgenomen. Architectonische kwaliteit, stedenbouwkundige inpassing, programmering van plinten, verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en duurzaamheid zijn onderdelen van de integrale ruimtelijke kwaliteit.

Het Beeldkwaliteitsplan geeft nadere specifieke sturing aan, binnen de vastgestelde welstandcriteria voor de IJlanden. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt samen met de criteria uit de Welstandsnota aan de tender toegevoegd en in een volgend stadium door supervisie gebruikt voor planbegeleiding. Het Beeldkwaliteitsplan hoeft niet apart vastgesteld te worden omdat het binnen de welstandscriteria van de IJlanden past. Het Beeldkwaliteitsplan dient om in de bouw- en ontwikkelfase te sturen op kwaliteit en bevat de volgende elementen:

• een beschrijving van ligging en gebiedsspecifieke, geografische kenmerken (Oranjesluizen, Zeeburgereiland, IJmeer, Stelling van Amsterdam);

• een beschrijving van het gewenste eindbeeld (van groot naar klein);

• de middelen die kunnen worden ingezet om dit eindbeeld te bereiken/veilig te stellen;

• concrete aanwijzingen/voorschriften ten aanzien van de verhouding van gebouwen ten opzichte van de openbare ruimte, organisatie van functies;

• groepering van volumes en materialisering met aandacht voor nieuwe silhouet aan het waterfront en ruimtelijke eenheid van de wijk.

Supervisie op kwaliteit, uitgaande van het concept en ambitie voor het hele gebied, zal bijdragen aan sturing op kwaliteit en het versnellen van het ontwerpproces. Voorstel voor het instellen van een supervisieteam maakt onderdeel uit van het Investeringsbesluit Sluisbuurt. Voordracht van leden van supervisieteam wordt voorgelegd aan de Stuurgroep Ruimtelijke Kwaliteit. de Stuurgroep adviseert de ambtelijke opdrachtgever (Projectdirecteur), die het supervisieteam benoemt.

Puccini

De openbare ruimte in de Sluisbuurt wordt uitgewerkt naar de Amsterdamse standaard (Puccini). Als ruimtelijke schakel tussen twee delen van de stad wordt voor de inrichting van de openbare ruimte gekozen voor aansluiting op het Oostelijk Havengebied en de Sportheldenbuurt. Qua bestrating wordt gekozen voor verharding van rode, gebakken klinkers, aansluitend op deze naastliggende gebieden. De inrichting van het Sluispark, het Waterbassin en het Entreegebied mag afwijken van de standaard om een bijzondere, hoogwaardige inrichting van deze stedelijke plekken mogelijk te maken; dit wordt voorgelegd aan de Integrale commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Het ontwerp van groen moet onder andere passen binnenen aansluiten op groenstructuurplannen en de ecologische structuur. Het ontwerp van de openbare ruimte moet flexibel zijn en mettertijd meebewegen met de samenstelling van bewoners/gebruikers. Straatmeubilair is nog niet vastgesteld in Puccini, dus vooralsnog wordt aangesloten op meubilair dat op IJburg gebruikt wordt uit overweging van functionaliteit, herkenbaarheid en duurzaamheid.

2.3.11 Kabels en leidingen

Het overgrote deel van het plangebied is vrij van kabels en leidingen. Aan de randen bevinden zich kabels en leidingen die geen consequentie voor de planontwikkeling betekenen. Uitzonderingen zijn de aanwezige rioolleiding (vanuit de Sportheldenbuurt) en overige aanwezige kabels en leidingen in het zuiden (bij het entreegbied), waar zich doorgaande tracés van verschillende nutsbedrijven bevinden. De aanwezigheid betekent ruimtelijke beperkingen (een zone van 5 meter wordt hier aangehouden vanaf de buitenkant van de buitenste leidingen) voor de bouwkavels/vlekken, omdat verlegging kostbaar is. Bebouwing en het planten van bomen is in deze strook niet mogelijk; ophoging van het maaiveld slechts zeer beperkt.

Nuon Warmte heeft recent een verbinding gerealiseerd tussen de warmtecentrale in Diemen en KNSM-eiland/ Sporenburgeiland. Dit tracé loopt via IJburg over het Zeeburgereiland door het gebied van de Sluisbuurt. In de Sluisbuurt is getracht de beperkingen ten gevolgen van dit tracé zo klein mogelijk te houden door een ligging te kiezen, zo strak mogelijk tegen de bestaande kabels en leidingen tracés; een zone van 3 meter wordt hier aangehouden. De boring onder het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit Sporenburgeiland landt in de meest zuidwestelijke hoek van de Sluisbuurt. In de bouwenveloppen zullen gerelateerde randvoorwaarden voor ontwikkeling worden meegenomen. De warmteleidingen in de zuidelijke 'knik' vallen deels onder de geplande bebouwing. Voor deze hoek langs de hoofdstraat worden momenteel alternatieven onderzocht.

Nutsbedrijven worden gedurende het plan-ontwikkelingsproces gevraagd input te leveren voor een masterplan/strokenplan voor de Sluisbuurt. De wensen ten aanzien van boven- en ondergrondse infrastructuur moeten worden meegenomen in het verdere vervolg van de (stedenbouwkundige) planontwikkeling. Dit betreft benodigde ruimte in de profielen van de openbare ruimte. In de profielen dient ruimte te zijn voor tracés voor de doorgaande hoofdtransportleidingen en de distributiepakketten voor aansluiting van de kavels. Verder dient rekening te worden gehouden met bovengrondse voorzieningen zoals trafostations, verdeelstation en – kasten en het ondergrondse afvaltransportsysteem.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het relevante beleidskader. Het sectorale beleid met betrekking tot lucht, geluid, bodem, externe veiligheid, water (en waterkeringen), archeologie en cultuurhistorie, ecologie en duurzaamheid wordt in de hoofdstukken 4 en 5 uiteengezet.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening - Ladder duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 3.1.6. lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Het artikel beoogt vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren.

Als stedelijke ontwikkeling wordt gezien (artikel 1.1. Bro): de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Als bestaand stedelijk gebied wordt aangemerkt het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Relevantie plangebied

Met het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt een intensief programma aan woon - en niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. De ontwikkeling kan daarmee worden gezien als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Ten behoeve van de ontwikkeling van de Sluisbuurt, Bedrijvenstrook en Baaibuurten West en Oost is daarom een onderbouwing opgesteld (zie bijlage) in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder). De Sluisbuurt maakt onderdeel uit van het bestaand stedelijk gebied als behorend bij bestaand stedenbouwkundig samenstel binnen de Ring A10. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

Woonprogramma

De druk op de stad is in enkele jaren tijd heel groot geworden, niet alleen door toerisme maar ook van woningzoekenden: kinderen van Amsterdammers die zelfstandige woonruimte zoeken, mensen die hier willen werken en wonen of de stad vanwege voorzieningen en cultureel leven aantrekkelijk vinden. Als gevolg daarvan is het steeds moeilijker om een betaalbare woning te vinden. Die trend moet worden gekeerd, anders verliest de stad een groot stuk van haar kwaliteiten: leefbaar voor arm en rijk, open voor nieuwkomers en solidair met hen die het nodig hebben. De stad heeft daarom dringend woningen nodig, voor alle leeftijden en inkomensgroepen. Het bestemmingsplan maakt het realiseren van maximaal 5.640 woningen mogelijk in verschillende woningcategorieën in een hoogstedelijke omgeving. Het woonprogramma van de Sluisbuurt omvat sociale huurwoningen (waarvan een deel studentenwoningen), middeldure huur en vrije sector huur of koop.

Op basis van de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Wonen (Stadsregio Amsterdam, 2016) is in de rapportage Beleidsmatige en ladderonderbouwing woningen Zeeburgereiland (Bro,zie bijlage) inzichtelijk gemaakt dat in de marktregio/stadsregio/vervoerregio Amsterdam in alle segmenten een resterend tekort aan harde plancapaciteit bestaat. In de gehele Stadsregio bestaat een behoefte

aan ruim 80.000 woningen. Binnen Amsterdam is sprake van een actuele regionale behoefte van ruim 41.000 woningen.

Ten aanzien van de kwalitatieve behoefte wordt uit de rapporten duidelijk dat binnen de Stadsregio Amsterdam tot aan tenminste 2025 sprake van een behoefte in alle segmenten, woonmilieus en prijscategorieën (zie ook onder gemeentelijk beleid). Uit de Handreiking en de genoemde ladderonderbouwing kan worden geconcludeerd dat er zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht ruimte bestaat voor realisatie van het woonprogramma in onderhavig bestemmingsplan.

Niet-woonfuncties

In de Sluisbuurt wordt een programma beoogd van circa 100.000 m^2 bvo aan niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. Het gaat daarbij om detailhandel, verschillende vormen van horeca, maatschappelijke voorzieningen (zowel wijkvoorzieningen, kinderdagverblijf basisscholen als ook een hogeschool), en bedrijven en dienstverlening.

Op basis van het rapport Toets Ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma Bedrijvenstrook, Sluisbuurt en Baaibuurten (Bro, zie bijlage) wordt hieronder per functie aangegeven welk programma in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt en hoe dit past binnen de ladder.

Detailhandel

In de planregels wordt maximaal 6.400m^2 bvo aan detailhandel mogelijk gemaakt. Dit blijft binnen de hoeveelheid m^2 die wordt genoemd in de rappportage.

Horeca

Op grond van de verdeling van types horeca wordt in dit plan 1.500 m^2 bvo horeca van categorie 1, 3 en 4 mogelijk gemaakt. Onder horeca van categorie 1, 3 en 4 wordt een lunchroom, ijssalon, restaurant en café geschaard. Dit blijft binnen de hoeveelheid m2 die wordt genoemd in de rapportage.

Bedrijven en dienstverlening

Op grond van het uitgevoerde ladderonderzoek blijkt dat er een grote behoefte is aan bedrijven en dienstverlening. In dit plan wordt maximaal 25.000 m^2 bvo toegestaan. In een gemengd gebied is ook ruimte voor kantoren als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De kwantitatieve en kwakitatieve behoefte is uitvoerig beschreven in de gemeentelijke Kantorenstrategie.

Maatschappelijke voorzieningen

Ten aanzien van maatschappelijke voorzieningen wordt er maximaal 55.000 m^2 bvo toegestaan. Hiervan is 30.000 m^2 gereserveerd voor de vestiging van een hogeschool. Uit onderzoek blijkt ook dat hier behoefte aan is. De overige 25.000 m^2 is verdeeld in diverse maatschappelijke voorzieningen zoals basisscholen, medische functies en een kinderdagverblijf. Uit het onderzoek blijkt dat er ook in deze mate behoefte is deze maatschappelijke functies.

Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de voorwaarden van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Voor een verdere beschrijving en onderbouwing van het programma wordt ook verwezen naar de beschrijving van het gemeentelijk beleid (paragraaf 3.4) en de planbeschrijving (paragraaf 2.3).

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

De SVIR is op 22 november 2011 door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid was nodig, omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Voor wat betreft mobiliteit is het beleid erop gericht om de huidige opgaven op het gebied van bereikbaarheid aan te pakken en toekomstige knelpunten zoveel mogelijk te voorkomen. Daarom worden maatregelen op de korte, middellange en lange termijn genomen. Daarbij wordt niet alleen naar infrastructuuroplossingen gekeken, maar ook naar hoe de bereikbaarheidsopgaven slimmer en duurzamer kunnen worden opgepakt. Centraal staat de opgave en het oplossend vermogen van maatregelen. Daarbij wordt opgepakt wat het meest urgent is, met open vizier naar de lange termijn.

Met name in grootstedelijke regio’s grijpen opgaven op het gebied van economie, wonen, leefbaarheid en bereikbaarheid sterk op elkaar in. Deze opgaven bevinden zich op verschillende schaalniveaus en betreffen verschillende verantwoordelijkheden, waarbij maatregelen op nationaal, regionaal en lokaal niveau op elkaar moeten worden afgestemd. Om dit effectief op te pakken, heeft het rijk eerder met de regionale partners gesproken over gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma’s en afgesproken deze in verder in te vullen.

De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- nationaal belang 2: ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- nationaal belang 3: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- nationaal belang 4: efficiënt gebruik van de ondergrond.

2. Bereikbaar = het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij

de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

3. Leefbaar & veilig = het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:

- nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- nationaal belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- nationaal belang 10: ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- nationaal belang 12: ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- nationaal belang 13: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Relevantie voor het plangebied

Voor dit plangebied zijn de volgende belangen specifiek van toepassing.

- nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- nationaal belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
- nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- nationaal belang 13: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

In de navolgende paragrafen en hoofdstukken wordt nader ingegaan op verschillende nationale belangen en de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de structuurvisie en de genoemde nationale belangen. Met betrekking tot de bereikbaarheid wordt opgemerkt dat op rijksniveau inmiddels verdere afspraken gemaakt over gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma ‘bereikbaarheid van, naar en in de MRA’. In

het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's is tijden het Bestuurlijk Overleg MIRT van 15 maart 2018 ook in onderlinge samenhang gesproken over bereikbaarheid en de ruimtelijke vraagstukken, inclusief de flinke woningbouwopgave in beide regio's.Voor de korte en middellange termijn zijn afspraken gemaakt om knelpunten - met name ook in de Amsterdamse regio - aan te pakken.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Het besluit van 22 augustus 2011, houdende algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening), is in werking getreden op 30 december 2011.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal beleid.

Met ingang van 1 oktober 2012 (en meest recent aangepast in 2016) is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen: rijksvaarwegen, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Relevantie voor het plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van cq. grenst aan een aantal besluitvlakken van het Barro: IJsselmeergebied, rijksvaarwegen, hoofdwegen, buisleidingen, primaire waterkering, natuurnetwerk, en defensie. Nu het bestemmingsplan geen nieuwe bebouwing in het IJsselmeergebied mogelijk maakt en geen belemmeringen geeft voor bestaande buisleidingen zijn de aanduidingen rijksvaarwegen aan de noord en westzijde van de Sluisbuurt, de aanduiding hoofdwegen, natuurnetwerk en primaire waterkering het meest relevant. Op deze onderdelen wordt hieronder nader ingegaan.

Artikel 2.1.2 Barro (vrijwaringszone vaarwegen):

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg,

bedraagt: 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI.

Uit de database 'Vaarwegkenmerken in Nederland' (ViN) blijkt dat voor het Amsterdam Rijn Kanaal (ARK) CEMT-klasse VIb geld. Voor het NZK, Afgesloten-IJ en Buiten- geldt tot kilometrering 26.5 CEMT-klasse VIb en vervolgens ter hoogte van de Oranjesluizen CEMT-klasse Via.

Voor beide vaarwegen (ARK en IJ) geldt dan ook een vrijwaringszone van 25 meter. Dit houdt in dat indien voor de gronden binnen een vrijwaringszone een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld, daarbij rekening dient te worden gehouden met het voorkomen van (nieuwe) belemmeringen voor de veiligheid van de scheepvaart.

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt (op basis van artikel 2.1.3 van het Barro) rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Op vrijwaringszone is met een gebiedsaanduiding op de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan opgenomen. In de regels is een beschermende regeling opgenomen voor de belangen van de vaarweg. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de vlotte en veilige doorvaart, de zichtlijnen en het radarsysteem. Het Barro staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

Artikel 2.7.2 Barro (reservering weg)

Bij ministeriële regeling worden hoofdwegen of delen daarvan aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan.

De breedte van een reserveringsgebied als bedoeld in het eerste lid, wordt gemeten vanaf de buitenste kantstreep en bedraagt ten hoogste:

1. 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg ten behoeve van de mogelijke verbreding per rijrichting met één rijstrook;
2. 38 meter aan weerszijden van de hoofdweg ten behoeve van de mogelijke verbreding per rijrichting met twee rijstroken;
3. 41 meter aan weerszijden van de hoofdweg ten behoeve van de mogelijke verbreding per rijrichting met drie rijstroken, of
4. 45 meter aan weerszijden van de hoofdweg ten behoeve van de mogelijke verbreding per rijrichting met vier rijstroken.

Bron: Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Uit bovenstaande afbeelding is af te lezen dat er een reserveringsgebied van 34 meter in acht genomen dient te worden voor de toekomstige verbreding van de Rijksweg A10. Zowel de Rijksweg als de reserveringszone liggen buiten de grenzen van dit plangebied en zorgen niet voor een belemmering van de uitvoering van het Barro.

Titel 2.10 (regels over Natuurnetwerk Nederland)

Het Barro bevat regels ter bescherming van de ambitie met betrekking tot de realisatie en het beheer van het natuurnetwerk Nederland (NNN): een robuust, landelijk netwerk van natuur. Bij provinciale verordening worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden aangewezen en worden in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. De planologische begrenzing van het natuurnetwerk Nederland door provinciale staten is inmiddels afgerond. Zie verder onder provinciaal beleid (paragraaf 3.2).

Op de verbeelding van het bestemmingsplan heeft de zone aan de westzijde van de Sluisbuurt een groenbestemming gekregen met de dubbelbestemming 'Waarde - ecologie', welke de realisering van het NNN niet in de weg staat.

Titel 2.11 (regels over primaire waterkering)

Het Barro bevat in titel 2.11 regels ter bescherming van primaire waterkeringen. Gronden van een bestemmingsplan die betrekking hebben op een primaire waterkering en gronden die deel uitmaken van een beschermingszone krijgen de bestemming waterkering en een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – dijk'. In het bestemmingsplan is de primaire en regionale kering voorzien van een bestemming Waterkering en is de daarbij behorende beschermingszone op de verbeelding opgenomen. Voor wat betreft de westzijde wordt voor wat betreft de beschermingszine in overleg met de beheerder een passende breedte van de beschermingszone aangehouden. Het bestemmingsplan staat het belang van de primaire kering niet in de weg.

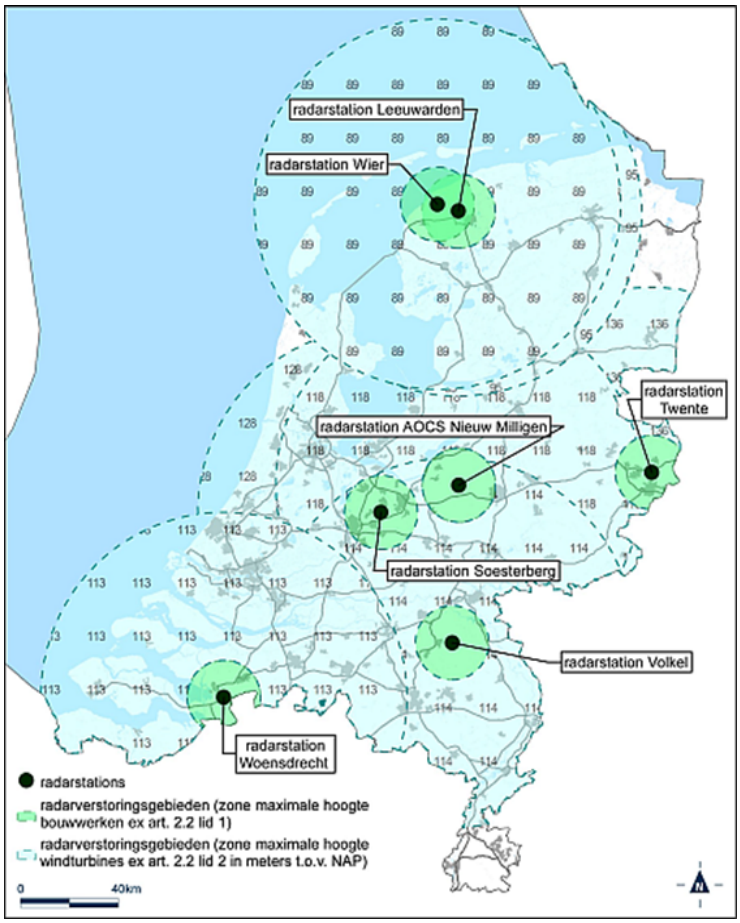
Conclusie

Uit het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het Barro de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staan nu voor nieuwe bebouwing een afstand van 25 meter vanaf de rijksvaarweg wordt aangehouden en voor het overige een beschermende regeling is opgemen. Daarnaast is rekening is gehouden met het Natuurnetwerk Nederland en het belang van de primaire waterkering.

3.1.4 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

De Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro.

In artikel 2.1 en bijlage 8.4 van het Rarro zijn zeven radarposten met de daarbij behorende toetsingsgebieden van het ministerie van Defensie aangewezen. De toetsingsplicht maakt onderscheid in windturbines enerzijds en gebouwen en andere bouwwerken anderzijds. Dit is nodig, omdat windturbines een grotere kans hebben radars te verstoren.



Kaart radarstations en radarverstoringsgebieden.

Het plangebied ligt buiten de zones met hoogtebeperkingen voor gebouwen en windturbines. Van een belemmering voor de ontwikkeling is daarom geen sprake.

Conclusie

Het plangebied is gelegen buiten een radarverstoringsgebied vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.1.5 Wet Luchtvaart

In 1992 heeft de Wet Luchtvaart de Nederlandsche Luchtvaartwet uit 1958 vervangen. De Wet Luchtvaart regelt het gebruik van luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen in Nederland. Voor Schiphol is in het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) geregeld welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. In paragraaf 3.1.6 wordt hier uitgebreid op in gegaan.

3.1.6 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit (LIB) van belang.

Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een “beperkingengebied” aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.

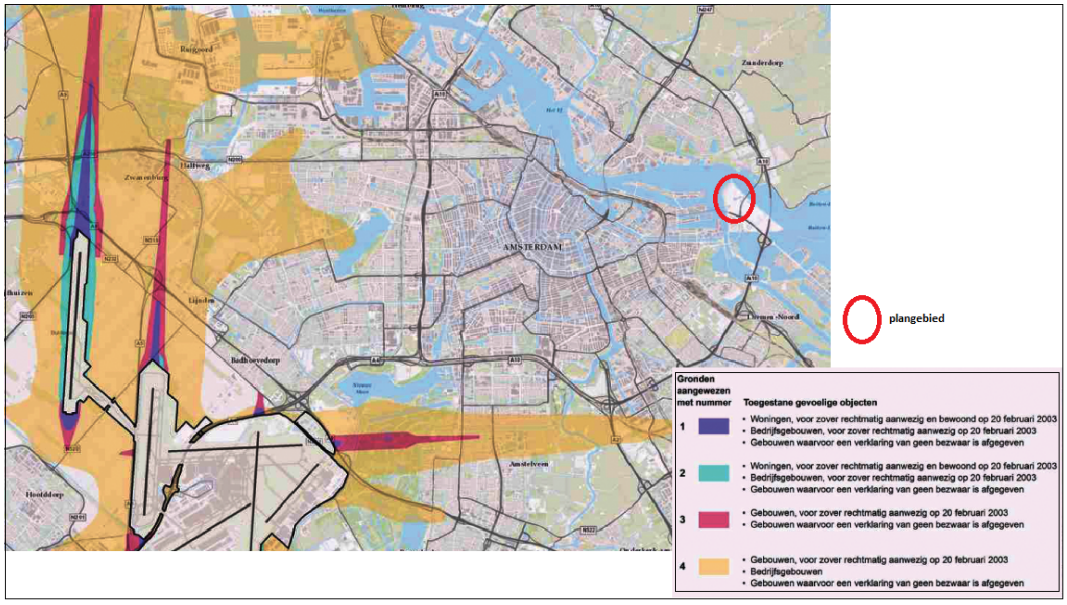
Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zone's rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Op 4 november 2015 is het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in werking getreden. Met dit besluit is het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid gewijzigd. Internationale richtlijnen worden periodiek geactualiseerd vanwege ontwikkelingen in de luchtvaart en luchtvaarttechnologie.

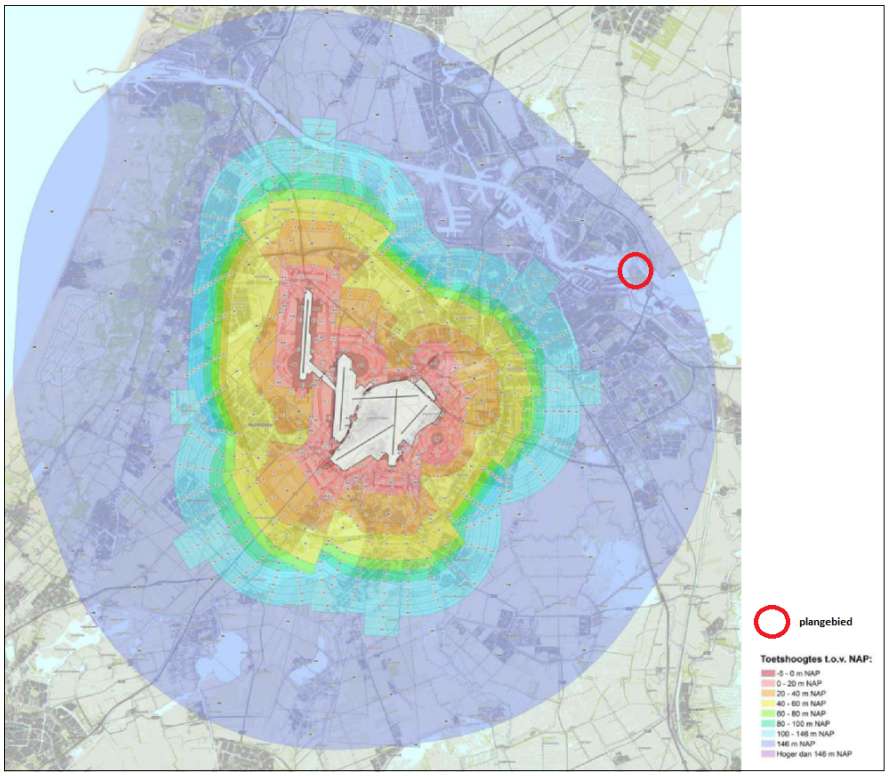
Relevantie voor het plangebied

Het gehele Zeeburgereiland ligt buiten het gebied, waarvoor beperkingen gelden voor gebruik. Met de ontwikkeling van de Sluisbuurt neemt het aantal door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners niet toe.



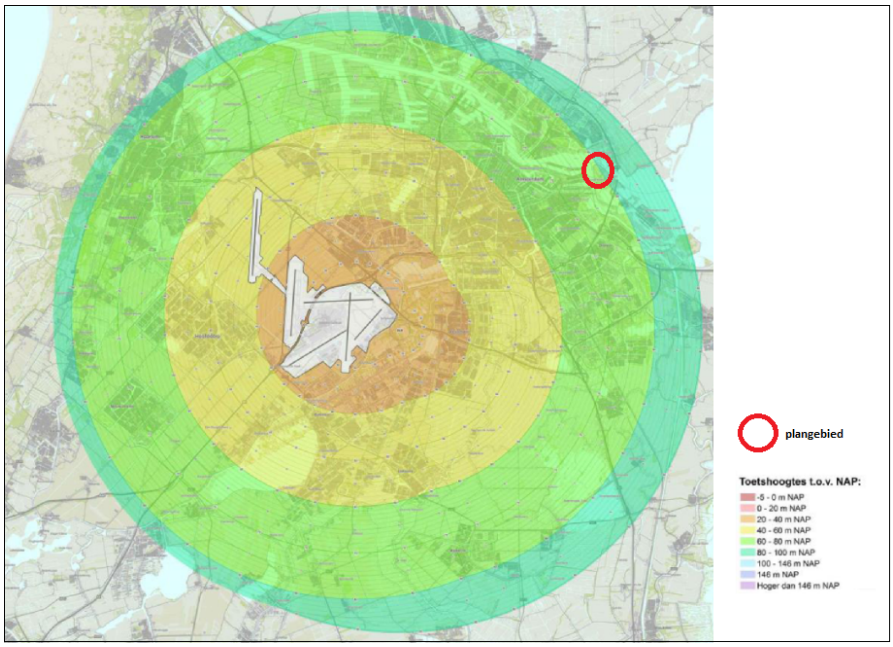
Gebied waarvoor beperkingen gelden voor gebruik (bron: LIB)

Het gehele Zeeburgereiland ligt wel binnen het invloedsgebied van luchthaven Schiphol vanwege de te realiseren bouwhoogten. Met een maximale bouwhoogte van maximaal 125 meter, vormt bebouwing in het plangebied geen belemmering voor de vliegroutes van de vliegtuigen.



Maximaal toegestane bouwhoogte (bron: LIB)

Voor het goed functioneren van de radarapparatuur (met het oog op veilig luchtverkeer) gelden lagere maximaal toelaatbare bouwhoogten. Uit bijlage 4a van het LIB blijkt dat voor het overgrote deel van de Sluisbuurt een maximale bouwhoogte van 80 meter geldt. Bebouwing in de noord-oost gelegen hoek mag maximaal 125 meter zijn. Hogere bebouwing is toegestaan, mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat hogere bebouwing geen belemmering vormt voor het functioneren van de radarapparatuur.



Toetshoogte radar (bron: LIB)

Het stedenbouwkundige kader en voorliggend bestemmingsplan voorziet in hoogbouw-accenten op verschillende plekken in de Sluisbuurt tot een maximum van 125 meter.

Conclusie

Op grond van de toetshoogte radar uit het LIB blijkt dat binnen dit plangebied een maximale bouwhoogte van 80 meter bij recht toegestaan kan worden. Voor het toestaan van een bouwhoogte tussen de 80 en 146 meter geldt dat een advies nodig is van de Inspectie Leefomgeving en Transport waaruit blijkt dat de hogere bebouwing geen belemmering vormt voor het functioneren van de radarapparatuur.

In het kader van de voorbereiding van het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) voor de Sluisbuurt is een pre-advies is op 30 september 2016 een pre advies ontvangen van de Inspectie, als bevoegd gezag (zie bijlage). Uit deze pre-toets blijkt dat de bouwhoogtes die zijn opgenomen in het concept SP (maximaal 146 meter) geen belemmeringen opleveren voor het goed functioneren van de radar. Het nu voorliggende bestemmingsplan voorziet in een maximale bouwhoogte van 125 meter. Het LIB vormt daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3.1.7 Regeling vervoer over de binnenwateren (van gevaarlijke stoffen)

Naast de algemene regeling van het Barro zijn rond ligplaatsen voor schepen geladen met gevaarlijke stoffen uit hoofde van het ADN (het verdrag voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het Rijn-Donaugebied met rechtskracht in Nederland via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen), Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen, de Richtlijn Vaarwegen 2017 en het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) van toepassing. Aan te houden afstanden tot aaneengesloten woongebieden en kunstwerken zijn afhankelijk van de soort stoffen (brandbaar, toxisch, explosief), de seinvoering van de schepen (1, 2 of 3 blauwe kegels) en de aard van het te beschermen object (woongebieden, kunstwerken, opslagtanks met gas of brandbare vloeistof). Wanneer een seinvoerend schip ligplaats neemt gelden de in de regelingen opgenomen aan te houden afstanden. Doel van de zoneringsafstanden is het beschermen van de genoemde objecten tegen de effecten van een scenario waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Bij schepen met een seinvoering van één blauwe kegel geldt vanwege brandgevaar een aan te houden afstand tot (aaneengesloten) woongebieden en kunstwerken van 100 meter. Schepen die 1 kegel voeren, vervoeren brandbare stoffen. Dit kunnen gassen, vloeistoffen of vaste stoffen zijn en zowel tankers als droge lading schepen. Voor schepen met een seinvoering met twee of meer blauwe kegels gelden grotere aan te houden afstanden.

De bevoegde autoriteit kan met het oog op de plaatselijke omstandigheden kleinere afstanden toelaten. In dit geval is de bevoegde autoriteit Rijkswaterstaat (vanaf de zuidpunt van de wachtsteiger aan de noordwestzijde van het Zeeburgereiland richting zuid is de hoofdvaarweg Rijkswater).

De **Richtlijn Vaarwegen (2017)** bevat regels voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De richtlijn bevat onder andere bepalingen over de klassen van vaarwegen (CEMT), diepgang, doorvaarthoogte, profielen van watergangen en zichtlijnen.

Het **Binnenvaartpolitiereglement (BPR)** bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Zo staan hierin de borden en overige verkeerstekens vermeld, de te voeren verlichting, tekens en geluidsseinen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water.

Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart (inclusief roeiboten en surfplanken). Op grond van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is het BPR geldig op de openbare wateren van het Rijk die voor scheepvaart openstaan, met uitzondering van enkele vaarwegen. Het BPR bevat tevens regels voor het innemen van een ligplaats (ankeren en meren) in het water.

Relevantie voor het plangebied

Aan de westzijde van het Zeeburgereiland is een aantal plaatsen aanwezig waar kegelschepen ligplaats kunnen nemen: bij twee bunkerstations aan de westzijde van de Sluisbuurt en bij twee wachtplaatsen nabij de Oranjesluizen aan de Noordzijde. Bunkerstations bevoorraden de binnenvaart met onder andere brandstoffen (i.c. diesel). Daartoe wordt vanaf een ponton met voorraadtanks tijdelijk aangemeerd binnenschip betankt. De aanwezige bunkerplaatsen en wachtplaatsen zijn beschikbaar voor schepen die (ten hoogste) 1 kegel voeren. Alleen voor de ligplaats bij het bunkerschip direct ten westen van het plangebied geldt dat de afstand tot de nieuwe woonbebouwing kleiner is dan 100 meter (circa 85 meter). Voor het overige wordt aan de zone afstand van 100 meter voldaan. De risico's vanuit externe veiligheid komen verder aan de orde in hoofdstuk 4, het aspect zichtlijnen komt aan de orde in hoofdstuk 5. Na vaststellen van een kleinere afstand tuasen de nieuwe woonbebouwing en de wachtplaats bij het bunkerschip, vormen de regelingen voor vervoer over binnenwateren geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Aan de noordoostzijde van de Sluisbuurt is sprake van twee ligplaatsen voor woonschepen. Hiervoor is op basis van het BPR door het bevoegd gezag toestemming verleend.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De 'Structuurvisie Noord-Holland 2040' is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, heeft de provincie de mogelijkheid een verordening op te stellen. In 2015 heeft de meest recente actualisatie van de structuurvisie plaats gevonden.

De structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in de structuurvisie onderdeel deel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie (“recreatie om de stad”). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het `Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040´ zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Het plan voor de Sluisbuurt is aan de orde geweest in de vergadering van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) van 4 oktober 2017. Conclusie van de ARO is dat het een complex en veelzijdig vraagstuk is, dat de opmaat is voor meer hoogbouw in Amsterdam. De ARO mist in die zin een ruimtelijke visie op Sluisbuurt in relatie tot de overige plekken met hoogbouw aan het Binnen IJ als Havenstad en Noord. Kijkend naar de landschappelijke lijn centrum IJ oevers, Zeeburg, IJburg is het plan in deze omvang en schaal juist een incident. De vraag of de ruimtelijke impact in verhouding staat tot de urgentie van het kwantitatieve vraagstuk is naar de opvatting van de ARO een politieke afweging. In reactie wordt verwezen naar de bijdrage over de (landschappelijke) inpassing in paragraaf 5.8. en de weergave van het gemeentelijk beleid in paragraaf 3.4 van deze toelichting.

<u>Demografische ontwikkeling Noord-Holland</u>

Met name Amsterdam trekt veel vooral jonge en hoogopgeleide mensen aan uit de rest van Nederland. Dit zijn niet alleen mensen die om studieredenen naar Amsterdam gaan, maar ook mensen die na hun studie elders in Nederland werk vinden in Amsterdam. De druk op Amsterdam die daardoor ontstaat wordt voor een deel afgeleid naar de regio. In de afgelopen jaren zien we een toename van de vestiging in Amsterdam en een afname van spreiding rond Amsterdam. Het zijn vooral jongeren die zich in Amsterdam vestigen, waardoor deze bevolkingscategorie sterk oververtegenwoordigd is. Bij een jonge

bevolking is het geboorteniveau hoog.

In het zuiden van de provincie, en vooral in Amsterdam blijft het geboorteoverschot hoog en samen met het vestigingsoverschot blijft de bevolking sterk groeien.

	2010 – '20	2020 – '30	2030 – '40
Noord-Holland Noord	25.000	10.000	0
Noord-Holland Zuid	75.000	55.000	35.000
Noord-Holland	100.000	65.000	35.000

Verwachte groei van de woningbehoefte 2010-2040 (Bron: Structuurvisie Noord-Holland 2040)

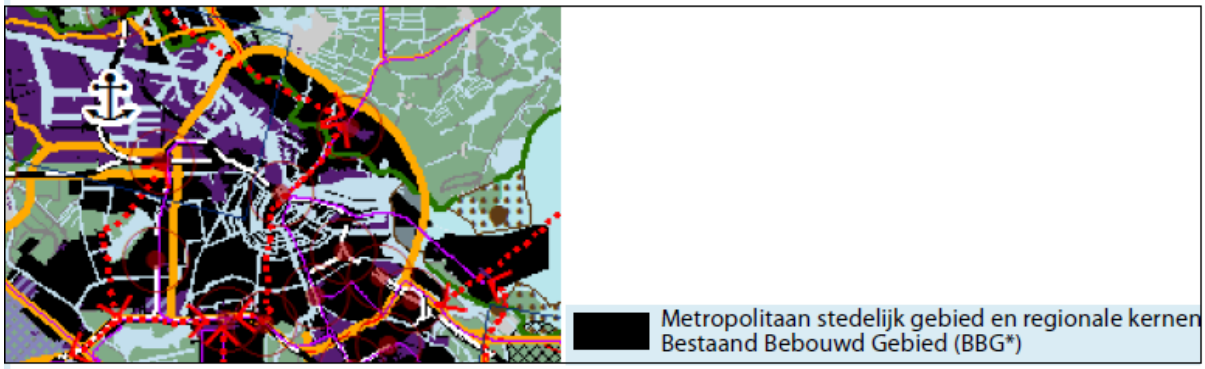
In de periode tot 2040 moet de woningvoorraad volgens de huidige inzichten toenemen met ongeveer 200.000 woningen. Voor de woningbouwopgave van in totaal ruim 200.000 woningen tot 2040 is vooral ruimte gezocht binnen het bestaande bebouwde gebied (BBG).

In het centrum van de Metropoolregio Amsterdam hebben de Zaan- en IJ-oevers zich ontwikkeld tot één waterfront en is een belangrijke, nieuwe binnenstedelijke as ontstaan naast de Zuidas en het Amstel-gebied.

Woningbouw binnen Bestaand Bebouwd Gebied (BBG)

De Provincie Noord-Holland draagt bij aan het realiseren van voldoende en passende huisvesting (woningtype) op de best mogelijke plek (woonmilieu) voor huidige en toekomstige bewoners van Noord-Holland. De Provincie Noord-Holland heeft hiervoor een provinciale woonvisie opgesteld (zie paragraaf 3.2.3) die het kader biedt voor de door de regio's op te stellen regionale actieprogramma's. In de regionale actieprogramma's wordt het woningbouwprogramma zowel kwalitatief als kwantitatief uitgewerkt. Uitgangspunt is om deze woningvraag zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied. Dit komt zowel het realiseren van (hoog)stedelijke voorzieningen in de metropoolregio (de metropolitane strategie) als het behouden van regionale/lokale voorzieningen in kleine(re) kernen in het noorden ten goede. Daarbij zouden plannen rondom OV-knooppunten bij voorkeur als eerste ontwikkeld moeten worden. Door concentratie worden verkeers- en vervoersnetwerken optimaal benut en wordt een voldoende en gedifferentieerd aanbod van sociaal-culturele voorzieningen behouden. Verdichting brengt een aantal aandachtspunten met zich mee op het gebied van sociaal-maatschappelijke voorzieningen, functiemenging en financiering. Voorzieningen zoals scholen, kantoren en bedrijfsruimten, winkelaanbod, ruimte voor groen, recreatie, sport en zorg zijn onlosmakelijk verbonden met het woonprogramma. Door gevarieerde programma's zijn deze functies binnen het BBG te behouden.

Woningbouw moet zowel binnen als buiten BBG bijdragen aan een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Binnen het BBG bevordert de Provincie Noord-Holland zoveel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid, zowel in nieuwe ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de Zuidas in Amsterdam als in transformatiegebieden zoals het Zaan/IJ-oeverprogramma in Zaanstad. Hierbij wordt gezocht naar nieuwe en aansprekende combinaties van wonen en werken.



Heel Zeeburgereiland wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Het bestemmingsplan is in lijn met de kaders voor woningbouw uit de provinciale structuurvisie.

Primaire waterkeringen

De Provincie Noord-Holland zorgt voor voldoende ruimte voor waterkeringen, watersystemen en piek- en calamiteitenbergingen. Om bescherming te bieden tegen overstromingen vanuit kanalen, vaarten en boezemwater worden de regionale waterkeringen genormeerd, getoetst en waar nodig (innovatief) verbeterd met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.

In (bestaande) buitendijkse gebieden aan de Noordzeekust biedt de Provincie Noord-Holland geen aanvullende bescherming ten opzichte van het huidige beschermingsniveau dat is vastgesteld op Rijksniveau. Hier stelt de Provincie Noord-Holland, net als het Rijk, aanvullende voorwaarden aan ruimtelijke ontwikkeling.

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. In de Waterwet zijn voor deze waterkeringen veiligheidsnormen vastgelegd om deze bescherming voldoende te waarborgen. In de meeste gevallen nemen de waterschappen en Rijkswaterstaat het initiatief tot dijkversterkingen.

De belangen van de primaire waterkering worden in de Waterwet beschermd. In hoofdstuk 6 (De Blauwe Ruimte) van de provinciale verordening wordt wel ingegaan op de regionale waterkeringen. Hier wordt in paragraaf 3.2.2 verder op ingegaan.

Duurzame energie

Noord-Holland heeft de ambitie om de innovatie in de Noord-Hollandse duurzame energiesector te versterken. Noord-Holland is er van overtuigd dat het verduurzamen van de energievoorziening sneller en efficiënter zal verlopen als wordt ingezet op innovatie en het versterken van bedrijvigheid. De behoefte aan duurzame energie is immers groot, maar de prijs is nog te hoog.

Om de provinciale inzet optimaal, doelmatig en doeltreffend te laten zijn, kiest Noord-Holland ervoor zich te richten op een aantal speerpunten waarbij de balans tussen economische kansen en draagvlak het meest optimaal is. De speerpunten voor beleid duurzame energie zijn:

- duurzaam bouwen (vooral duurzaam renoveren);
- offshore windenergie (inclusief kennisontwikkeling);
- zonne-energie;
- biomassavergassing (vooral kennisontwikkeling).

De afspraken in het Energie- en Klimaatakkoord zoals opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (SV 2040) en vastgesteld op 21 juni 2010 zijn achterhaald met het sluiten van het Nationale Energieakkoord in september 2013. In het Nationale Energieakkoord is vastgelegd dat Nederland in 2020 een van de meest innovatieve landen wil zijn en in 2050 een volledig duurzame energievoorziening heeft. Deze overgang van een energievoorziening gebaseerd op fossiele brandstoffen naar CO_2-vrije vormen van opwekking wordt energietransitie genoemd.

De energietransitie zorgt voor grote aanpassingen in het energiesysteem en heeft ingrijpende consequenties voor de huidige ruimtelijke structuur van de energiesector en op de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland. Voor de ruimtelijke ordening zijn de meest relevante aspecten:

- verminderen van de energievraag (door verminderen van gebruik, bijvoorbeeld isoleren van bestaande woningen);
- CO_2 neutrale, decentrale energieopwekking (zon, wind, warmte, biomassa);
- transformatie van het bestaande energienetwerk naar zogenaamde ‘smart grids’ en aansluiting van nieuwe wind- en zonneparken op het netwerk.

De provincie zal de ruimtelijk-economische effecten nader onderzoeken vanuit de drie hoofdbelangen in de SV 2040: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Op deze wijze wil de provincie een bijdrage leveren aan doelstellingen van het Rijk.

De provincie wijst gebieden aan voor het project 'herstructurering wind op land'. Onderhavig plangebied is geen onderdeel van een gebied dat is aangewezen voor de opwekking van windenergie. Wel wordt in het plan rekening gehouden met het opwekken van duurzame energie en warmte. Er komen geen gasaansluitingen en zonnepanelen en groene daken worden deels verplicht. Dit plan is dan ook in lijn met de duurzaamheidsambities uit de structuurvisie.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

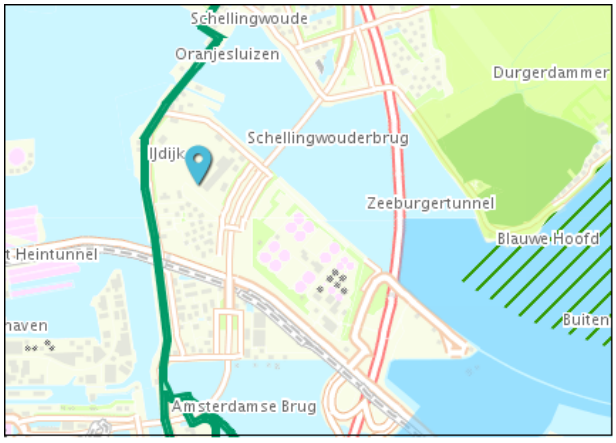
Noord-Holland is bijzonder door zijn grote diversiteit van natuur- en cultuurlandschappen: bossen, heidevelden, duinen, veenweiden, open polders, kwelders en grote wateren als de Waddenzee en het IJsselmeer. Deze landschappen zijn van internationale betekenis: in Noord-Holland liggen maar liefst 19 Europees beschermde natuurgebieden en 4 Unesco Werelderfgoederen.

Een belangrijk onderdeel van de provinciale groenstructuur is het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN, waar ook natuurbruggen, natuurverbindingen en Nationale Parken deel van uitmaken, vormt een samenhangend netwerk van (inter-)nationaal belangrijke, duurzaam te behouden ecosystemen. Dit netwerk bestaat voor een groot deel uit reeds bestaande natuurgebieden en grote wateren. Daarnaast worden nieuwe natuurgebieden gerealiseerd. Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) omvat de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de provinciale ecologische verbindingszones (EVZ). Het NNN wordt in de periode tot en met 2027 gerealiseerd. Het NNN wordt beschermd op grond van artikel 19 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

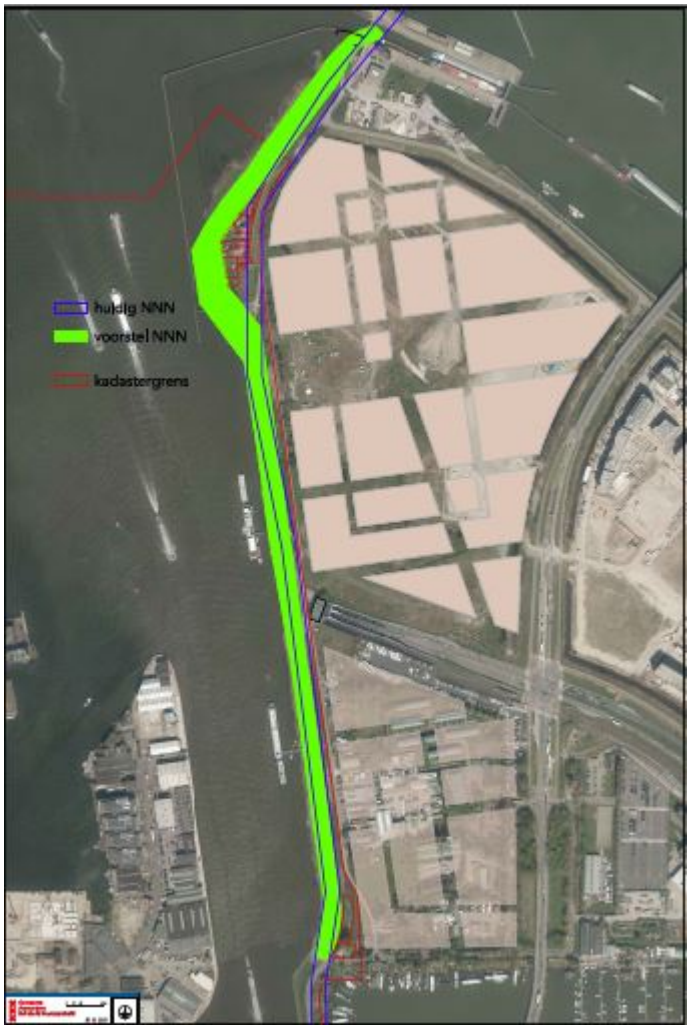
Een groot deel van het NNN is ook onderdeel van Natura 2000, het Europese natuurnetwerk dat op grond van de Wet natuurbescherming wordt beschermd. De Provincie Noord-Holland is in veel gevallen bevoegd gezag om een afweging te maken, als sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarden van het natuurgebied. Doorgaans zijn dergelijke ontwikkelingen niet toegestaan. Wanneer ruimtelijke ontwikkelingen, die een negatief effect hebben op natuurgebieden, toch moeten doorgaan vanwege een groot maatschappelijk belang en gebrek aan alternatieve locaties, wordt de schade aan de natuur zoveel mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd.

De IJdijk langs het Amsterdam Rijnkanaal vormt een onderdeel van het NNN. Voor een uitgebreide beschrijving van de vormgeving en de doelsoorten hiervan wordt verwezen naar paragraaf 5.3. Dit

bestemmingsplan voorziet in een dubbelbestemming 'waarde-ecologie', waarmee de belangen van het NNN worden behartigd. Om de ecologische verbinding optimaal te kunnen laten functioneren is de provincie verzocht om de formele ligging van de NNN (in de Prv) in geringe mate aan te passen. Bij aanpassing komt de zone meer aan en in het water (buitendijks) te liggen. Met het bestemmingsplan Sluisbuurt wordt op deze nieuwe ligging geanticipeerd.



Gebied natuurverbinding (Bron: Provinciale structuurvisie 2040)



Voorstel nieuwe ligging NNN

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening 2017

Provinciale Staten hebben de 'Provinciale ruimtelijke verordening' (Prv) van Noord-Holland op 3 februari 2014 vastgesteld. Op 1 maart 2017 is een geactualiseerde versie van de verordening vastgesteld. De regels van de Prv vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

De Prv schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, beheersverordeningen en de uitgebreide procedures van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De volgende regels uit de Prv zijn relevant voor dit plangebied:

1. Artikel 5(b): detailhandel;
2. Artikel 19: ecologische hoofdstructuur (EHS) en provinciale ecologische verbindingszones (EVZ);
3. Artikel 30: regionale waterkeringen;

4. Artikel 33: energie en duurzaam bouwen.

Detailhandel

De provinciale verordening geeft aan dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn indien daar binnen de regio afspraken over zijn gemaakt.

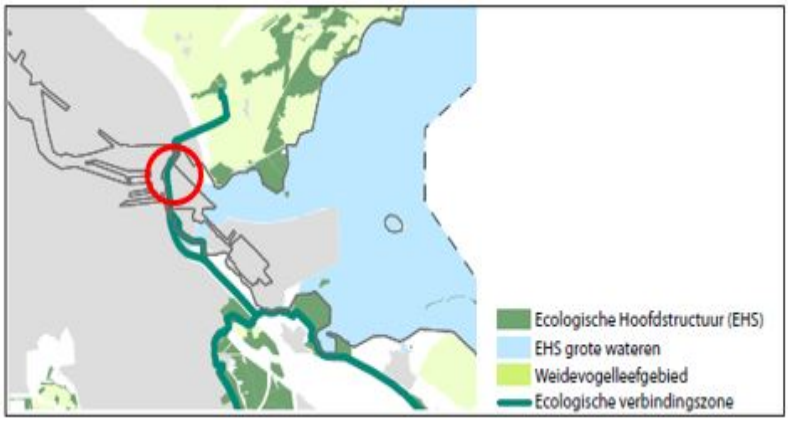
Relevantie voor het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in 6.400 m2 bvo (is gelijk aan 4.500 m2 wvo). Daarom is advies gevraagd aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid. In een brief d.d. 23 maart 2017 geeft de commissie een positief advies voor de realisatie van maximaal 4.500 m2 wvo in de Sluisbuurt (zie bijlage). De voorzieningen dragen bij aan de levendigheid in de buurt.

NNN

In de verordening wordt de Zuider IJdijk aangeduid als ecologische verbindingszone. Voor deze gronden geldt:

- dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;
- een bestemmingsplan -in andere gevallen - geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten.



Ligging provinciale ecologische verbindingszone (met globale ligging plangebied in rode cirkel)

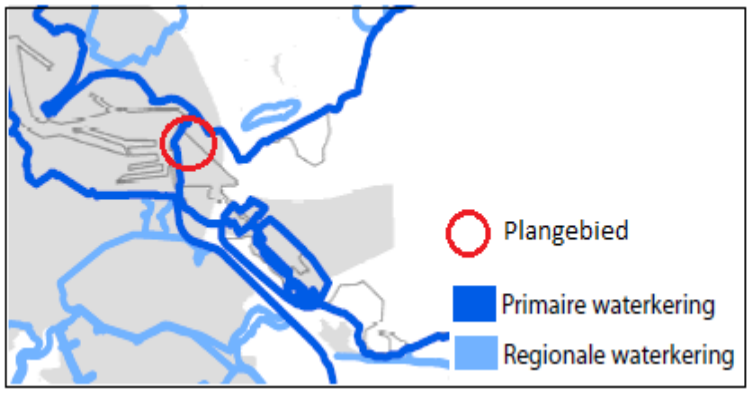
Ter plaatse van het plangebied is de ecologische verbindingszone nog niet (geheel) gerealiseerd. De regels in dit bestemmingsplan zijn erop gericht dat de zone ecologisch ingericht kan gaan worden. De enkelbestemming is groen en er is een dubbelbestemming Waarde - Ecologie opgenomen ter bescherming van de ecologische waarden.

Primaire waterkeringen

De Zuider IJdijk wordt momenteel nog aangemerkt als primaire waterkering. Voor deze waterkering geldt een vrijwaringszone waterkeringen van 100 meter binnendijks en 175 meter buitendijks, waarbinnen een bestemmingsplan nieuwe bebouwing of gebruik anders dan voor bebouwing, uitsluitend mag toestaan indien:

- er sprake is van niet-onomkeerbare ontwikkelingen naar oordeel van de waterbeheerder;

- een toekomstige landwaartse versterking van de waterkering niet wordt belemmerd en;
- kan worden meebewogen met het peil van IJssel- en Markermeer en Noordzee.



Ligging primaire waterkering

Relevantie voor het bestemmingsplan

Deze primaire waterkering aan de westzijde van Zeeburgereiland zal in 2022 afgewaardeerd worden naar een regionale waterkering (secundaire waterkering). In het bestemmingsplan is in overleg met de beheerder aan de westzijde een secundaire kering opgenomen en aan de noordzijde een primaire kering.

Energie en duurzaam bouwen.

Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

Relevantie voor het plangebied

Het hoogstedelijk woonmilieu in de Sluisbuurt biedt kansen voor duurzaamheid. Voor de maatregelen met betrekking tot duurzaamheid wordt verwezen naar paragraaf 5.6.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 27 september 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. In aanvulling op de structuurvisie, waarin de aantallen te bouwen woningen zijn opgenomen, gaat de provinciale woonvisie vooral in op het kwalitatieve aspect van wonen. De provinciale woonvisie is net als de structuurvisie een zelfbindend beleidsdocument. Het geeft richting, zonder directe rechtsgevolgen voor de burger.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken zijn vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten, in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's). De provinciale woonvisie vormt het kader waarbinnen de RAP’s zijn ontwikkeld.

De woonvisie signaleert dat de druk op de woningmarkt in Noord-Holland Zuid hoog blijft, terwijl de ruimte om te bouwen schaars is. Er is daarom een relatief grote binnenstedelijke woningbouwopgave. De woningvraag concentreert zich steeds meer in stedelijke gebieden. De woningen dreigen daardoor onbetaalbaar te worden. Vooral starters, eenpersoonshuishoudens en lage inkomensgroepen hebben het hierdoor moeilijk. Dit geldt naar maatstaven van prijs/kwaliteitniveaus meer in het zuidelijke deel van de provincie dan in het noordelijke deel. Dit gezien de gemiddeld hogere prijsniveaus van vergelijkbare woningen in het zuiden van de provincie ten opzichte van het noorden.

Vooral in Amsterdam is het woningtekort bovengemiddeld groot. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt. De hier beschreven ontwikkelingen vragen om maatwerk. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. *Verbeteren van de afstemming tussen vraag en aanbod voor alle consumenten, en specifiek voor doelgroepen die minder kansen hebben op het vinden van een geschikte woning.*

De praktijk leert dat bouwen voor specifieke groepen vaak een lastig proces is. De provincie geeft ruimte aan specifieke woonwensen, onder andere door kleinschalige woonvormen voor kwetsbare doelgroepen te subsidiëren. Maar ook door omkering van bouwprocessen te stimuleren. De toekomstige bewoners verschijnen niet aan het einde van het proces als koper, maar aan het begin als opdrachtgever. Deze omkering zorgt voor keuzevrijheid om de eigen woonwensen te realiseren. Omkering van het bouwproces is de grondslag van particulier opdrachtgeverschap (PO) en collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO). Deze initiatieven zijn kansrijk voor alle groepen: starters, doorstromers en senioren.

Deze methoden kunnen voordelen hebben: bevordering van de doorstroming, gunstige prijs-kwaliteitverhouding en de ervaring leert dat een hoge stedenbouwkundige kwaliteit gerealiseerd kan worden in sociaal betrokken buurten. Daarnaast zijn deze methoden in slechte economische tijden goed inzetbaar. Hier staat tegenover dat de nodige tijdsinzet wordt gevraagd, vooral van de toekomstige bewoners.

Een aantal doelgroepen heeft in de huidige situatie minder kans op het vinden van een geschikte én betaalbare woning:

- Jongeren/starters: zij willen voor het eerst zelfstandig gaan wonen. Voor deze groep woningzoekenden is het beschikbare aanbod nu vaak te duur.
- Senioren: de meeste senioren willen zo lang mogelijk in hun eigen woonomgeving blijven wonen. Er zijn onvoldoende voor hen geschikte woningen beschikbaar.
- Zorgvragers: onder deze doelgroep vallen woningzoekenden met een behoefte aan zorg, ondersteuning en/of welzijn, Er zijn onvoldoende passende woningen beschikbaar voor deze groep.

Om starters en jongeren op de woningmarkt betere kansen te geven is de betaalbaarheid van de woningen belangrijk. De doorstroming moet worden bevorderd, zodat goedkopere woningen vaker vrijkomen. Ook kunnen bij nieuwbouw meer betaalbare woningen worden gebouwd. Dit kan bijvoorbeeld door de bewoners zelf als opdrachtgever voor hun woning te laten optreden. Concepten als collectief particulier opdrachtgeverschap zijn ook kansrijk voor starters en jongeren.

De provincie zet in op voldoende geschikte woningen voor senioren. Woonwensen van ouderen zijn net zo gevarieerd als die van andere leeftijdsgroepen. Zij hebben behoefte aan gevarieerde, goede woningen die intern en extern goed toegankelijk zijn, met alle woonfuncties zonder barrières op een niveau, en met alle (zorg)voorzieningen en diensten in de nabije omgeving.

Ook zorgvragers hebben steeds meer behoefte aan zelfstandig wonen. Ook op dat punt ziet de provincie mogelijkheden die gestimuleerd worden.

2. *Verbeteren van de mate waarin voorzieningen in de woonomgeving aansluiten bij de vraag van bewoners.*

Nagenoeg alle woonconsumenten hebben behoefte aan (voldoende) voorzieningen in de woonomgeving. Daarom streven we ernaar dat de fysieke en sociale leefomgeving beter op elkaar worden afgestemd. Algemene voorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk en bruikbaar zijn. De verdichting maakt dit eenvoudiger omdat veel mensen in een relatief klein gebied bediend kunnen worden.

3. *Verbeteren van de duurzaamheid van het woningaanbod en de woonomgeving.*

De provincie streeft naar het terugbrengen van het energieverbruik van zowel bestaande bouw als van nieuwbouw. De woonsector is namelijk verantwoordelijk voor circa een derde van het totale energieverbruik. Om het energieverbruik van woningen terug te dringen, streven wij naar een Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC) van nieuwbouwwoningen die minimaal 25% onder de EPC in het bouwbesluit ligt. Dit is vastgelegd in onze Strategische nota duurzame energie (2009). Dit leidt tot minder belasting voor het milieu, een verbetering van het binnenklimaat en afname van de energielasten.

Voorbeelden van maatregelen zijn: verbeteren van isolatie, toepassing van zonnepanelen en het aanbrengen van zuinigere cv-ketels. Daarom zien wij graag dat energiebesparende maatregelen en toepassing van duurzame energie standaard onderdeel worden van een herstructurering of transformatie.

Warmte-koudeopslag (WKO) moet vaker onderdeel worden van woningbouwprojecten. Duurzaam is voor ons niet alleen het toepassen van energiebesparing, maar ook:

a. *Meervoudig ruimtegebruik* door stapeling van functies en ondergrondse oplossingen.
b. *Flexibel bouwen*, zodat gebouwen in de loop des tijds makkelijker voor meerdere functies ingezet kunnen worden.
c. *Het gebruikmaken van (natuurlijke) materialen* die het milieu zo min mogelijk belasten ten behoeve van een comfortabeler binnenklimaat.

Relevantie voor het plangebied

De provinciale woonvisie is nader uitgewerkt door de Stadsregio Amsterdam. Hierin is onderzocht hoe de woningmarkt zich ontwikkelt en waar tussen 2016 en 2020 behoefte aan is. In paragraaf 3.3.2 wordt hierop ingegaan. Met het hoogstedelijk woonmilieu van de Sluisbuurt met voldoende ruimte voor verschillende voorzieningen wordt aangesloten bij de doelstellingen van het provinciaal beleid. Het plan biedt ruime mogelijkheden voor het toepassen van maatregelen op het gebied van duurzaamheid. Door gefaseerd te ontwikkelen kan worden aangesloten bij de actuele vraag uit de markt, waarbij geldt dat ook de gebouwen duurzaam worden ontworpen.

3.2.4 Watervisie 2021

Water is enorm belangrijk voor ons land en de provincie. De belevingswaarde van het alom aanwezige water en de mogelijkheden die het biedt, het leven met en strijden tegen, dat is wat Noord-Holland uniek maakt. Vanuit dit vertrekpunt wil de provincie het waterbeleid Noord-Holland mooier, bedrijviger en veiliger maken dan het al is, op een haalbare en betaalbare manier. Het waterbeleid wordt daarom zo ingezet dat er een impuls vanuit gaat voor de leefomgevingskwaliteit en/of het vestigingsklimaat. Dat gebeurd stapsgewijs. Dat kan, omdat de meeste waterproblemen - de lopende dijkversterkingen uitgezonderd - niet van vandaag op morgen opgelost hoeven te zijn. Waterproblemen worden aangepakt wanneer er toch al gebiedsontwikkeling plaats vindt. Uitgangspunt is het zoveel mogelijk meekoppelen met andere ontwikkelingen en dan samen verschillende problemen tegelijk aanpakken.

Hiervoor is innovatie nodig, niet alleen technisch, ook procesmatig en organisatorisch. Als provincie die aan bijna alle kanten omgeven is door groot water en voor meer dan de helft onder NAP ligt, is Noord-Holland het ideale toepassingsgebied voor technische en procesinnovaties op gebied van kust- en

dijkversterkingen, ruimtelijke adaptatie, zoetwatervoorziening en verbetering van de waterkwaliteit. Dat is ook af te lezen aan de innovatieve projecten die de provincie nu al kent of in voorbereiding zijn: de pilot zoetwaterberging op Texel, de zandige versterkingen aan de Noordzeekust, de oeverdijk bij de Markermeerdijken, de duurzame energieprojecten op de Afsluitdijk. Noord-Holland is daarmee een waterinnovatietuin waar innovaties daadwerkelijk tot toepassing komen. De ambitie is om dit nog verder te versterken.

De aanpak van meekoppelen volgt de provincie in het waterbeleid al langer, bijvoorbeeld door extra ruimtelijke kwaliteit toe te voegen bij dijkversterkingen of extra natuur bij waterbergingen, maar in de toekomst gaat het dus ook in omgekeerde richting, het water koppelt straks ook mee bij ruimtelijk-economische investeringen. Daarom zoekt de provincie met name de ruimtelijke transformatiegebieden op. Vergroting van de oplossingsruimte betekent ook dat met partijen wordt samengewerkt die voorheen niet of nauwelijks in beeld waren, zoals de Veiligheidsregio's en dat we op nieuwe plekken aan tafel zullen zitten.

Relevantie voor het plangebied

Voor het plangebied geldt geen specifieke wateropgave. Met de waterbelangen wordt bij de planontwikkeling integraal rekening gehouden; zie ook hoofdstuk 5.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Snoeien om te kunnen bloeien. Uitvoeringsstrategie PlaBeKa 2010-2040.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) heeft een krachtige en dynamische economie. Deze is gebaseerd op een brede en diverse structuur, een sterke internationale oriëntatie en een goede naam en faam. Het is de ambitie om de komende jaren te blijven behoren tot de selecte groep van European Global Business Gateways en daarmee de economische motorfunctie van Nederland te blijven vervullen. Dit betreft een hoog ambitieniveau dat een forse inspanning van alle partijen vergt om dit te bereiken. Eén van de voorwaarden om dit te realiseren is een excellent vestigingsmilieu. Zo'n vestigingsmilieu bestaat uit veel elementen – waarvan voldoende beschikbaarheid van kwalitatief goede werklocaties een belangrijke is. Met deze strategie wordt voldaan aan de afspraak met het Rijk om het Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020 regionaal uit te werken en te verankeren.

Om te blijven behoren tot de top 5 van Europese metropoolregio's is het van belang om een gezond evenwicht te creëren tussen vraag en aanbod van werklocaties. Het gaat daarbij niet alleen om de kwantiteit, maar vooral ook om de kwaliteit van werklocaties. Dit betekent een aanbod van voldoende, gedifferentieerde en toekomstbestendige werklocaties om aan alle uiteenlopende vestigingswensen van (potentiële) bedrijven tegemoet te komen. Op deze wijze is de MRA in staat nieuwe werkgelegenheid aan te trekken en bestaande werkgelegenheid te behouden. De doelstelling van de uitvoeringsstrategie voor werklocaties in de MRA is:

"*Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.*"

Monitoring en evaluatie

Een goede monitoring van de nieuwe Plabeka-afspraken is essentieel om te kunnen bepalen of alle partners hun afspraken nakomen, of de voorgestelde maatregelen werken en of het beleid het gewenste effect heeft. Door de monitor jaarlijks uit te voeren is bijsturing mogelijk van de ontwikkeling van

bedrijventerreinen en kantoorlocaties aan de hand van marktontwikkelingen op regionaal niveau. Zo blijft een vraaggericht regionaal kantoren- en bedrijventerreinenbeleid gewaarborgd. Bovendien wordt ook duidelijk in hoeverre de ambities van een versnelling van de herstructurering van bedrijventerreinen en het transformeren van kantoren gehaald worden.

Zacht-hard procedure

Bij vaststelling van de uitvoeringsstrategie is van alle plannen de hardheid bekend. Plannen die niet in de uitvoeringsstrategie zijn opgenomen, worden aangemerkt als 'zacht'. Plannen waarvoor een bestemmingsplan geldt, worden als 'hard' aangemerkt.

Het omzetten van een ‘zacht’ naar een ‘hard’ plan is in alle gevallen onderwerp van regionale afstemming. Zo wordt een werkwijze gecreëerd waarmee expliciet een vinger aan de pols kan worden gehouden, opdat wordt voorkomen dat de vraag-aanbod-verhoudingen op deelregionaal of MRA-niveau onverantwoord (verder) uit evenwicht worden gebracht. Met deze procedure wordt bovendien de gemeentelijke autonomie gerespecteerd, terwijl tegelijkertijd het regionale belang in voldoende mate wordt geborgd. In praktische zin is gekozen om de daadwerkelijke afstemming te laten gebeuren voor plannen die groter zijn dan 10.000 m² bvo (kantoren) of 10 ha netto (bedrijventerrein).

Procedure

Voor het omzetten van zachte plannen in harde plannen, dient advies gevraagd te worden van Directeuren Overleg Platform Regionaal Economische Stimulering (DO PRES). Voor kleine plannen (<10.000 m² of <10 ha) hoeven gemeenten geen advies te vragen aan het DO PRES. In dat geval moet het DO PRES wel geinformeerd worden.

Relevantie voor het plangebied

Het bestemmingsplan maakt verschillende werkfuncties mogelijk, waaronder ook lichte bedrijvigheid. Hiermee wordt met name ruimte gegeven aan de kleinere bedrijven (zoals de ZZP'er). Daarnaast biedt het bestemmingsplan ook ruimte voor het realiseren van verzamelde werkplekken. Met het niet-woonprogramma wordt een bijdrage geleverd aan de economische structuur in de MRA.

3.3.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten in de Stadsregio Amsterdam gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 t/m 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010 waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. Voor de eerste RAP-periode 2011 t/m 2015 hebben alle regio’s een RAP opgesteld. Aandachtspunten die de provincie benoemd heeft voor het RAP 2016-2020 zijn:

- Vraaggestuurd bouwen (zowel kwalitatief als kwantitatief)
- Binnenstedelijk bouwen en transformeren
- Betaalbaarheid/Sociale woningbouw (huur en koop)
- Wonen, zorg, welzijn en voorzieningen
- Duurzaam Bouwen
- (collectieve) zelfbouw
- Demografische prognoses en cijfers over de woningbouwbehoeften
- Inzicht in potentiële locaties binnen bestaand stedelijk gebied (bsg)
- OV-knooppunten
- Het RAP dient ‘ladderproof’ te zijn (Ladder voor Duurzame Verstedelijking)

De bestuurders zien een belangrijke opgave voor de samenwerking, toegespitst op drie thema's. De achtergrond hierbij wordt verder toegelicht in de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt. Het eerste thema is de woningbouwproductie. Levert de optelsom van alle lokale plannen bij elkaar het gewenste beeld op voor de ontwikkeling van de woningmarkt in de Metropoolregio? Zowel kwantitatief als naar type woonmilieu. Vanuit het perspectief van een aantrekkelijke en diverse woningmarkt en om bij te dragen aan de economische concurrentiepositie van de Metropoolregio. Maar ook om tegemoet te komen aan de kwalitatieve woningvraag van huishoudens. Aanvullend daarop hebben de bestuurders al eerder uitgesproken dat zij ondanks de hoge marktdruk in de regio ook aandacht willen houden voor de woningbehoefte van de lage en middeninkomens. *Betaalbare Voorraad* is daarom het tweede thema dat benoemd is als aandachtspunt voor de samenwerking. Tegelijkertijd constateren we dat de sociale huurwoningen, waarop de laagste inkomens aangewezen zijn, op dit moment een schaars goed zijn. In dat licht bespreken we met elkaar hoe we deze schaarse sociale huurwoningen willen verdelen. *Woonruimteverdeling* is het derde thema in de samenwerking.

Voor de Stadsregio Amsterdam als totaal wordt de groei van de woningbehoefte in de periode 2015-2020 geraamd op ca. 45.000 woningen en voor de periode 2015-2025 op ca. 87.000 woningen. Dat komt neer op ruim 9.000 woningen per jaar. De gemeenten moeten alle zeilen bijzetten om die opgave te kunnen realiseren.

Dit bestemmingsplan voorziet in maximaal 5.640 woningen en is daarmee in lijn met het regionale beleid.

3.3.3 Detailhandelsbeleid stadsregio Amsterdam

Op 15 maart 2016 is het nieuwe regionale detailhandelsbeleid voor de periode van 2016-2021 vastgesteld. Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis - op aanvaardbare afstand - hun aankopen te kunnen doen. Voor de consument is het aangenaam en efficiënt om een aaneengesloten, compact winkelgebied te hebben met een breed palet aan soorten winkels. Om dergelijke – kansrijke – locaties te behouden zal soms verspreide bewinkeling of een niet goed lopend (deel)centrum moeten worden afgebouwd. De fijnmazigheid komt daarmee wellicht deels onder druk te staan, maar het behoud van een netwerk aan goede en goed bereikbare winkelgebieden in de nabijheid van de consument blijft daarmee wel gewaarborgd.

Een dergelijke detailhandelsstructuur impliceert dat afspraken nodig zijn die deze structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging);
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming, zeker op perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van foodretail of de verkoop van dagelijkse artikelen op bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- behoud en versterking van kansrijke winkelgebieden staat centraal;
- solitaire winkels zijn niet toegestaan.

De consequentie is dat gemeenten in de Stadsregio uiterst terughoudend zullen zijn tegenover ontwikkelaars die nieuwe detailhandelslocaties willen ontwikkelen. Als er sprake is van significante stadsuitbreiding en bevolkingstoename is dat een ander verhaal, maar ook dan zal zo'n nieuwe ontwikkeling alleen mogelijk zijn als de treden van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking succesvol

‘beklommen’ kunnen worden.

Aan de andere kant kan op bestaande winkelgebieden vernieuwing plaatsvinden door herontwikkeling, functiemenging en uitbreiding, áls daar voldoende draagvlak voor is. Kwaliteitsverbetering van het winkelgebied, bijvoorbeeld door verbetering van de ruimtelijke inrichting of door thematisering, speelt daarbij een belangrijke rol.

Relevantie voor het plangebied

Het bestemmingsplan maakt verschillende voorzieningen mogelijk, waaronder detailhandel. Het woningbouwprogramma biedt voldoende draagvlak voor deze functies. Inmiddels is door de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid een positief advies afgegeven voor het detailhandelsprogramma. Dit plan is dan ook in lijn met het regionaal detailhandelsbeleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De structuurvisie (2011) vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'. De Structuurvisie is op onderdelen nader uitgewerkt bijvoorbeeld voor detailhandelsbeleid, ecologische visie, hoogbouw, mobiliteitsaanpak em de lokale richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit.

Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd. De visie beschrijft de grote ruimtelijke bewegingen in de stad en de visie op verkeer en vervoer, groen en water en energie. Als grote bewegingen worden de 'uitrol centrumgebied', 'verweving metropolitane landschap en stad', herontdekking van het waterfront; het IJ centraal en de 'internationalisering van de zuidflank' genoemd.

Voor verkeer en vervoer geldt dat bij het faciliteren van de behoefte aan mobiliteit de voorkeur ligt bij de vervoersvormen die relatief weinig hinder en ruimtebeslag met zich meebrengen: de fiets en het openbaar vervoer. Voor binnenstedelijke verdichting wordt aangegeven dat deze alleen kan slagen als er hoogwaardige woon- en werkmilieus worden gemaakt waarbij voor dat milieu het groen op alle niveaus (water, parken, bomen etc) een essentieel onderdeel is. De visie spreekt uit dat Amsterdam in 2040 het kloppend hart wil zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Naast een klimaatambitie worden verschillende transitiepaen benoemd (gebouwde omgeving, schoon vervoer, haven en industrie, duurzame energie).

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de

Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

Voor de functie wonen wordt verwezen naar de gemeentelijke Woonvisie (zie ook hieronder). Daarnaast gaat de structuurvisie in op bedrijvigheid, detailhandel en locatiebeleid. Voor de functie detailhandel gelden procesafspraken. Amsterdam kent de zogenaamde Commissie Winkelplanning, samengesteld uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de overheid. Deze commissie toetst initiatieven in de geest van het gemeentelijk centrale beleid in algemene zin. Initiatiefnemers van plannen, waarin detailhandel is opgenomen met een oppervlak van 2.000 m^2 of meer en de instelling van nieuwe (waren-)markten, zijn verplicht om advies in te winnen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam. De Regionale Commissie Winkelplanning beoordeelt de gevolgen van winkelplannen op de regionale detailhandelsstructuur, op basis van de nota 'Selectieve dynamiek 2006–2010' (13 december 2005) van de Stadsregio Amsterdam. Advisering door de RCW is verplicht voor iedere detailhandelsontwikkeling met een (mogelijk) bovenlokaal effect.

In de Kantorenstrategie (2017) is het kantorenbeleid (Het juiste kantoor op de juiste plek) verder uitgewerkt. Uit de strategie blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals ook de Sluisbuurt, wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Ten aanzien van hoogbouw geldt dat Amsterdam streeft naar een economisch sterke en duurzaam ingerichte stad. Daarbij vormt het intensieve gebruik van de bestaande stad en tegelijk het open houden van het landschap één van de doelen. Verdichting is een belangrijke opgave, voor de hele stad en voor bepaalde gebieden in het bijzonder. Hoogbouw is daarin niet het enige, maar wel een geschikt middel. Het is bovendien een krachtig instrument. Afhankelijk van de positionering van hoogbouw kan deze bijdrage aan de kwaliteit van de stad als metropool. De structuurvisie bevat een kaart 'hoogbouw in Amsterdam'. Op deze kaart is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd; in de (paarse) zones langs de ringweg A10/ringlijn, met name rond OV-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ. De zones en zoekgebieden zijn indicatief. In het bijzonder wordt ingezet op verdichting in gebieden en zones binnen de zuidflank, op locaties langs het waterfront en langs de ringweg. Rond het Beschermd Stadsgezicht van de binnenstad is, in verband met de bijzondere status van het werelderfgoed van de 17e- eeuwse grachtengordel een zone van 2 kilometer aangegeven. Ook voor andere gebieden geldt dat terughoudendheid met hoogbouw op zijn plaats is.

Het opstellen van een Hoogbouweffectrapportage (HER) wordt te allen tijde aanbevolen als instrument om de effecten van een hoogbouwplan in beeld te brengen, af te wegen en waar mogelijk negatieve effecten weg te nemen. In situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd is een HER verplicht gesteld (zie ook hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan). De visie op hoogbouw is nader uitgewerkt in de Hoogbouwvisie.

Voor wat betreft groen geldt dat een Hoofdgroenstructuur (HGS) is aangeduid. De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart in de structuurvisie zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functie groen en groene recreatie voorop staan. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden beoordeeld op inpasbaarheid. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) heeft hierin een rol.

De Hoofdgroenstructuur omvat uiteenlopende typen groen, met elk hun eigen gebruik, belevingswaarde, cultuurhistorische betekenis, natuurwaarde etc. De groengebieden in de Hoofdgroenstructuur zijn hiertoe verdeeld in groentypen (curiosa, corridor, stadspark etc). De zijde van de Sluisbuurt gelegen aan het Buiten IJ is onderdeel van de aangewezen ecologische hoofdstructuur.

Voor wat betreft verkeer en vervoer zijn hoofdnetten aangewezen. Hoofdnetten zijn onderdeel van een gestructureerd wegennet, waarbij de hoofdnetten de weggebruikers routes aanbiedt die stadsdeeloverstijgend zijn. De structuurvisie beschrijft de belangrijkste uitgangspunten voor de auto (o.a. het garanderen van de bereikbaarheid van de stad(sdelen), bereikbaar houden van de belangrijkste bestemmingen, concentreren van het doorgaande autoverkeer op daarvoor meest geschikte wegen), het OV (bereikbaar houden van belangrijkste bestemmingen, behoud van het voorzieningenniveau, na 2020 zo goed mogelijk benutten van in aanleg en in studie zijnde OV-lijnen en knooppunten, en voor na 2030 maken van reserveringen die toekomstige ontwikkelingen faciliteren) en de fiets (stimuleren dagelijks fietsgebruik, garanderen van bereikbaarheid van stad(sdelen) en stedelijke bestemmingen, ruimte reserveren voor bredere paden en meer comfort). In de Structuurvisie Amsterdam 2040 staat opgenomen dat de voorkeur ligt bij de fiets en het openbaar vervoer, maar dat ook rekening moet worden gehouden met de verwachte groei van de automobiliteit. Daarom wordt gestreefd naar een optimum van de 'modal split', de optimale verdeling van OV-, auto- en fietsgebruik. De gemeente ziet hier een maatregelenpakket dat gebruik van het OV en de fiets stimuleert: fiets- en OV waar mogelijk, auto waar noodzakelijk. Om het OV-gebruik te stimuleren staat in de structuurvisie ook de ambitie om een snel, frequent en comfortabel openbaar vervoernetwerk van trein, bus, tram en metro (verder) te ontwikkelen.

Nadere uitwerking van de ambitie voor verkeer en vervoer heeft inmiddels plaatsgevonden in de MobiliteitsAanpak Amsterdam (MAA). Hierin staat beschreven op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Naast actuele ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit in en rond Amsterdam vormde de in 2011 vastgestelde Structuurvisie aanleiding tot en uitgangspunt voor het maken van deze MobiliteitsAanpak. Hierin worden voor de periode tot 2040 ambities verwoord die uitwerking verdienen. De MobiliteitsAanpak

levert tevens een bijdrage aan de uitwerking van het in het Programma-akkoord ‘Kiezen voor de stad' vastgelegde afspraak om te komen tot een uitwerking van de ambitie van het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) om ‘meer ruimte te creëren voor verblijfsgebieden en langzaam verkeer door het gebied, binnen de Ring ten zuiden van het IJ, autoluwer in te richten'.

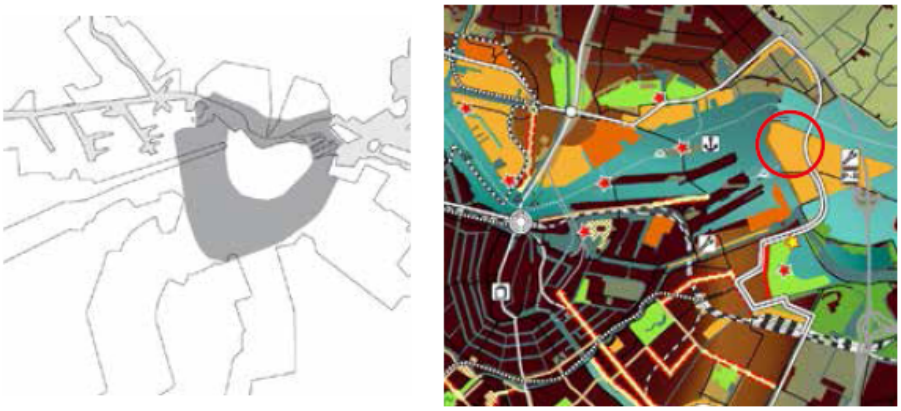
Het stuk geeft de hoofdlijnen en nieuwe accenten aan van het mobiliteitsbeleid voor de langere termijn weer. Delen van het mobiliteitsbeleid zijn parallel al uitgewerkt. Het gaat dan onder andere om het Taxibeleid, Touringcarbeleid, P+R beleid, de Visie op het lokaal en regionaal OV, de Meerjarenplannen Verkeersveiligheid en Fiets en het parkeerplan. In de aanpak is aangegeven dat in het gebied binnen de Ring het vooral drukker wordt in de stadsstraten. Stadsstraten zijn de straten met zowel publieke functies als doorgaand verkeer. In dit gebied neemt het aandeel OV en fiets volgens de modelprognoses de komende tien jaar toe en daalt het aandeel van de auto van 40% naar 38% (prognose avondspits). Hier ligt de prioriteit bij een betere balans tussen de ruimte voor de fietser, voetganger en verblijven enerzijds en ruimte voor de auto en het OV anderzijds. De geparkeerde auto zal in stadsstraten vaker plaats moeten maken voor andere functies. Flexibel gebruik van de ruimte per periode van de dag kan daar een oplossing bieden voor de verschillende behoeftes overdag en 's avonds. Bijvoorbeeld 's ochtends ruimte voor laden en lossen en 's middags meer ruimte voor de voetganger of een terras. Ruimtebesparende en schone voertuigen krijgen prioriteit, ook in woonbuurten.

Het beleidskader Verkeersnetten (2018) vervangt oude beleidskaders. In het nieuwe beleidskader zijn zowel de uitgangspunten uit de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013) als de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) verwerkt en zijn de verkeersnetwerken aangepast aan de huidige situatie. Het beleidskader is een beleidsstuk waarin staat aangegeven waar de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto liggen, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. De functie van de netten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer.

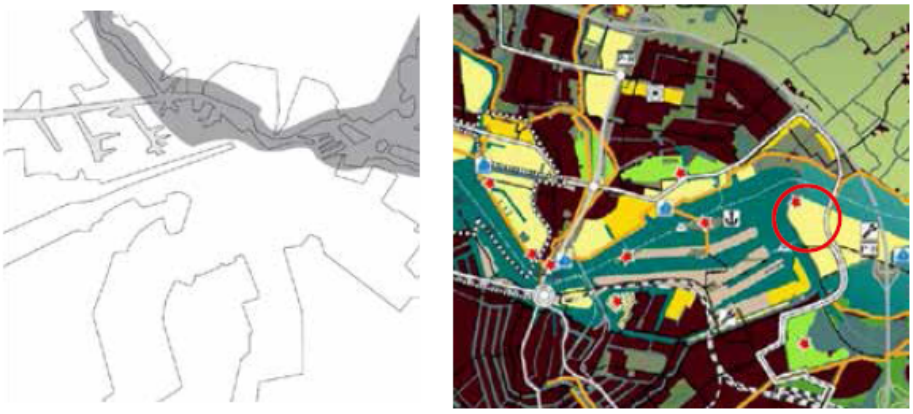
Het meerjarenplan Fiets 2017-2022 benoemt prioriteiten voor investeringen in het Amsterdamse fietsnetwerk. Het Plusnet binnen dit fietsnetwerk is gericht op snelheid en doorstroming.

Relevantie voor het plangebied

Amsterdam is de kernstad van de metropoolregio en richt zich daarom onder meer op het verder ontwikkelen van het hoogstedelijk centrummilieu binnen de metropool. Om de ambitie voor Amsterdam waar te maken en richting te geven aan de ruimtelijke visie voor de stad is in de Structuurvisie een aantal pijlers geformuleerd. Een daarvan is de intensivering van het grondgebruik. Intensivering van het grondgebruik biedt tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en waterberging en er hoeft minder landschap te worden aangetast. Het betekent ook de woningvoorraad laten groeien en bijbehorende voorzieningen realiseren. De locatie maakt onderdeel uit van twee belangrijke bewegingen: uitrol van het centrumgebied en de herontdekking van het waterfront.



Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) fragment uit Visie uitrol centrumgebied 2040



Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) fragment uit Visie waterfront 2040

Sluisbuurt als ondereel van de stedelijke bewegingen; uitrol centrumgebied en herontdekking waterfront (bron; Structuurvisie Amsterdam)

Sluisbuurt aan het waterfront van Amsterdam

Het plan voor de Sluisbuurt volgt de principes van de Structuurvisie wat betreft positieve kenmerken van hoogbouw: intensivering van de stad, accentuering van het waterfront en het scheppen van ruimtelijke relaties met de stad landinwaarts. Voor de kop van het Zeeburgereiland is op basis van de Structuurvisie het ontwikkelen van een hoogbouwensemble, met een gemiddelde hoogte van circa 60 meter gewenst binnen het aangegeven zoekgebied. In voorliggend bestemmingsplan wordt de grens van het zoekgebied voor hoogbouwaccenten en een stedelijk hoogbouwensemble uit de Structuurvisie verruimd naar de hele Sluisbuurt. Het voorliggende bestemmingsplan maakt verspreid over de Sluisbuurt 14 gebouwen mogelijk met een hoogte van 40 tot 125 meter. Ondanks dat dit in afwijking is van het hoogbouwbeleid wordt hiermee ingespeeld op de aanhoudende woningvraag, maar ook op de wens om voordelen van bouwen in hoge dichtheden te vergroten en de ruimte in de stad zo intensief mogelijk te gebruiken. Op die manier ontstaat draagvlak voor een nog beter voorzieningenpakket, openbaar vervoer, menging met werkfuncties, een metropolitane atmosfeer en uitzonderlijke en nieuwe woningtypologieën. Daarmee kan hoogbouw een specifiek milieu en woonkwaliteit bieden die aansluit bij de wensen van een deel van de huidige en nieuwe Amsterdammers en biedt hoogbouw de mogelijkheid Amsterdam te verrijken met een nieuwe stedelijke typologie. Door hoogbouw kan ook bij hoge dichtheden op maaiveld ruimte worden vrijgehouden voor groen en openbare ruimte en ontstaat de mogelijkheid voor weidse uitzichten vanuit de woning. Binnen de vele kwaliteiten van de MRA biedt juist Amsterdam hoogstedelijke woon-werkmilieus. Vergroting en versterking hiervan betekent verdichting en intensivering. De aantrekkingskracht zit hem hierbij niet zozeer in het woningaanbod maar in de menging met werkgelegenheid, voorzieningen en aantrekkelijke openbare ruimte. Zowel bewoners als bedrijven vestigen zich binnen Amsterdam in toenemende mate in wijken waar al deze kwaliteiten in ruime mate en in elkaars nabijheid te vinden zijn. De hoogste torens zijn zoveel mogelijk gesitueerd in noorden van het plangebied, waardoor het zoekgebied voor hoogbouw zoals opgenomen in de Structuurvisie leidend blijft.

De uitwerking van de Sluisbuurt sluit ook aan bij de door de gemeenteraad aangenomen motie bij de vaststelling van Koers 2025-Ruimte voor de Stad. Deze motie voorziet in de wens om als bijdrage aan intensiever ruimtegebruik in de stad actief werk te maken van meer hoogbouw in verschillende delen van Amsterdam, bijvoorbeeld nabij trein- en metrostations of de Ring A10. Met de Sluisbuurt bouwt de gemeente voort aan een reeks van hoogbouwclusters die de oevers van het IJ markeren. Accenten en

clusters van hoogbouw worden ingezet ter accentuering van de kapen en buigingen in het IJ. Zo is de A'dam Tower, die voorheen een solitair accent was, samen met de Strip een cluster ontstaan, die de entree van Noord en de knik in het IJ markeert. Ook de Sluisbuurt en het NDSM-terrein zijn hiervan onderdeel.

Deze en andere concrete voorstellen zijn in voorbereiding met als doel om deze als 'thematische uitwerking' toe te voegen aan Koers 2025 en aan de raad aan te bieden. Met (onder andere) het vaststellen van het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt heeft de gemeenteraad reeds actief ingezet op het verder uitwerken van hoogbouwopties.

Voor de Sluisbuurt is rekening gehouden met de mate van zichtbaarheid vanuit de grachtengordel als aangewezen Unesco zone, het open landschap en de groene scheggen. Wat betreft het Unesco gebied geldt dat de afstand vanaf het plangebied dermate groot is, dat de torens vanuit de historische binnenstad niet te zien zullen zijn door de bestaande bebouwing. Uit de HER blijkt dat de skyline wel duidelijk zichtbaar is vanuit de beschermde stadsgezichten Amsterdam Noord en Durgerdam en ook vanuit overige gebieden. De beschermde stads- en dorpsgezichten worden zelf echter niet aangetast en de beleving van de beschermde stads- en dorpsgezichten vanuit het IJ wordt niet anders dan nu. De Sluisbuurt grenst niet direct aan een van de groene scheggen. Hoewel de hoogbouw in de Sluisbuurt wel de ervaring van openheid in het metropolitaanse landschap van landelijk Noord (Waterland) zal beïnvloeden, gaat het plan uit van slanke torens met variërende hoogtes, op voldoende afstand van elkaar. Het nieuwe silhouet zal zowel vanuit het landschap als vanaf het waterfront (Binnen-IJ) transparant blijven. Vanuit het deel van het landelijk Noord dat dichtbij de Sluisbuurt ligt, omgeving van Ransdorp en Durgerdam, zijn de hoogspanningsmasten bovendien dominante verticale elementen. Hoogbouw van de Sluisbuurt blijft lager (tot maximaal 125 meter) en zal daardoor minder dominant zijn dan de hoogste masten (135 meter).

Voor de relatie met het Waterland betekent het bouwen van de Sluisbuurt dat de aanwezigheid van de stad, kijkend in de westelijke richting, nog sterker zal zijn. Hoewel de bebouwing in de Sluisbuurt lager blijft dan de hoogspanningsmasten op de voorgrond, zal het volledige silhouet een duidelijke en prominente voorpost van de stad aan het IJ worden. Deze ontwikkeling kan gezien worden als de volgende stap in een al eeuwen gaande proces van veranderingen in de relatie tussen de stad en land. Anders dan in het verleden kiest Amsterdam in deze periode van groei voor de verdichting binnen de bestaande grenzen, waarmee het contrast met het omliggende landschap verder versterkt wordt. De visuele beleving van het landschap verandert hiermee, maar het groene karakter blijft bewaard.

Basis voor het behouden en ontwikkelen van deze waarden is een steeds opnieuw gezochte balans tussen de stad en het landschap. De Sluisbuurt, als onderdeel van grote ontwikkelingen rondom het IJ, herdefinieert deze relatie. Hoogbouwclusters en accenten aan het IJ bouwen voort op de Structuurvisie en de ingezette strategie van Koers 2025 en zullen samen een nieuw silhouet van de stad vormen, zichtbaar vanuit de verte; een aankondiging van de stad komend vanuit het ommeland en een versterking van het gevoel en waarde van het open landschap.

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de hoogbouw in de Sluisbuurt is een HER opgesteld (zie hoofdstuk 5).

Langs het plangebied is sprake van een tweetal belangrijke (auto) ontsluitingswegen; de IJburglaan en de Zuiderzeeweg. De IJburglaan is aangeduid als plusnet auto, fiets (m.u.v. Piet Heintunnel) en OV. De Piet Heintunnel is aangeduid als corridor auto. De effecten van de ontwikkeling van de Sluisbuurt zijn beschouwd, verwezen wordt naar hoofdstuk 5. In structuurvisie is een veerverbinding Sporenburg - Zeeburgereiland als ruimtelijke reservering opgenomen. In het Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt is het belang van een goede verbinding tussen Zeeburgereiland en Sporenburg nogmaals bevestigd en omschreven. In dat kader zijn ook andere varianten van een verbinding voor het langzaam

verkeer bestudeerd. Doel van een verbinding is om een betrouwbare en duurzame verbinding te maken die leidt tot maximale reistijdwinst voor de bewoners van Zeeburgereiland en daarbuiten. De afweging van de verschillende varianten doorloopt een eigen proces waarbij varianten worden getoetst aan een aantal criteria.

De Sluisbuurt voorziet in een (hoog-)stedelijk woonmilieu. Vanuit mobiliteit betekent dit nabijheid van stedelijke functies (werk, recreatie, zorg, onderwijs) waardoor minder verplaatsingen nodig zijn. Vanuit het beleid wordt gestreefd naar een optimum van de 'modal split', de optimale verdeling van OV-, auto- en fietsgebruik. De gemeente ziet hier een maatregelenpakket dat gebruik van het OV en de fiets stimuleert: fiets- en OV waar mogelijk, auto waar noodzakelijk. Tenslotte is het plan voor de Sluisbuurt gericht op een manier van verplaatsen te stimuleren die actief is (het principe van De Bewegende Stad).

De westzijde van de Sluisbuurt is in de structuurvisie aangewezen als corridor in de Hoofdgroenstructuur; een combinatie van groene route en ecologische verbindingszone. De ecologische verbindingszone wordt optimaal ingericht voor de betreffende diersoorten, is niet of nauwelijks toegankelijk maar wel goed zichtbaar. De groene route is aantrekkelijk voor wandelaars en fietsers en geeft goed zicht op de ecologische verbindingszone. De TAC heeft in het kader van de voorbereiding van het Stedenbouwkundig Plan en het bestemmingsplan op de planvorming geadviseerd. In de advisering wordt onder andere aandacht gevraagd voor het voorkomen van nieuwe verhardingen in de hoofdgroenstructuur en bij de bestaande dijkwoningen.

De klimaat- en duurzaamheidsambities gelden onverkort voor het plangebied en zijn integraal meegenomen in het SP. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3 en hoofdstuk 5.

Conclusie

De ontwikkeling van de Sluisbuurt levert een belangrijke bijdrage aan de stedelijke opgaven van de stad zoeel voor wonen als voor werken. In de planuitwerking is rekening gehouden met de kaders uit de Structuurvisie. Met het bouwen binnen de bestaande stad worden zowel de economische kracht als de duurzaamheid van Amsterdam bevorderd. Het biedt huisvesting aan mensen en activiteiten, daar waar de vraag het aanbod het sterkst overtreft - in en nabij het hart van de stad. Hoogbouw schept extra draagvlak voor allerlei voorzieningen, het vermindert de noodzaak tot uitbreiding van de stad in het omringende landschap en het werkt remmend op de groei van pendelstromen tussen stad en regio. Hoogbouw in de Sluisbuurt past goed bij de basisintentie van de Structuurvisie om een economisch sterke en duurzame stad te ontwikkelen, met hoge dichtheden op de daarvoor geschikte plekken en hoogbouw als één van de middelen om dat te realiseren. Ook wordt aangesloten bij de principes van de nabijheid van de stad en de bewegende stad.

In het plangebied is aan de westzijde ruimte gereserveerd voor de verdere uitwerking van de Hoofdgroenstructuur. Voor het overige wordt voor de omgevingsaspecten verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting.

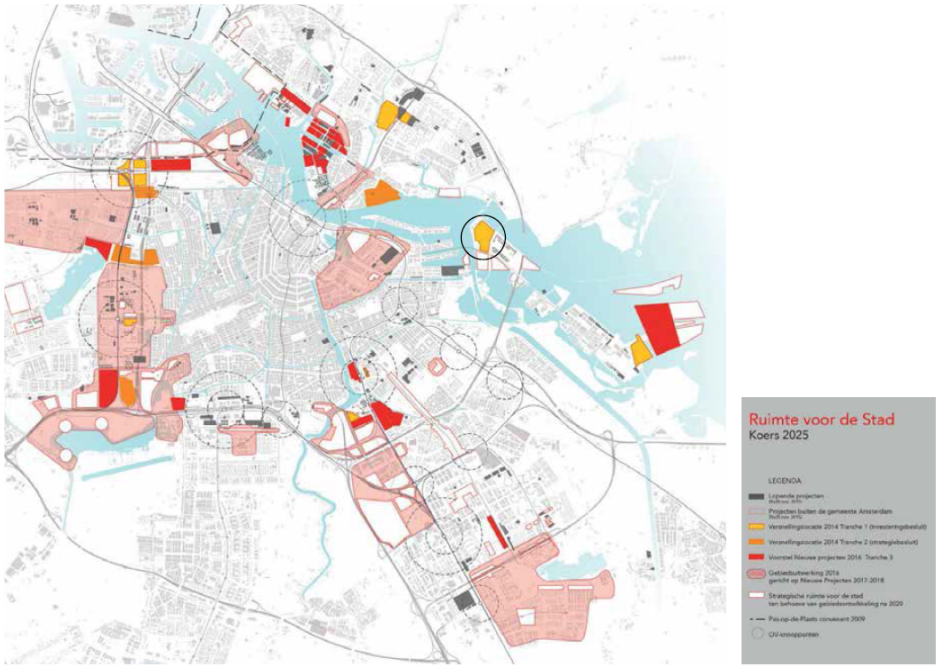
3.4.2 Koers 2025 Ruimte voor de stad.

De ‘Structuurvisie Amsterdam 2040’ schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door ‘verdichting’ en ‘transformatie’. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Een andere manier om de woningvoorraad uit te breiden is transformatie, het omvormen van bestaande gebouwen (bijvoorbeeld leegstaande kantoren) tot wooncomplexen. Hiermee wordt één van de belangrijkste kwaliteiten van Amsterdam verder uitgebouwd: de menging van wonen, werken en ontspanning. In een economie, die in toenemende mate een kennis- en netwerkeconomie is, werkt dat gegeven als een magneet op bedrijven en ondernemers.

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. In Koers 2025 is besloten dat de nadruk komt te liggen op nieuwe stadsbuurten waar wonen en werken gecombineerd worden.

Relevantie voor het plangebied

De Sluisbuurt wordt in Koers 2025 - Ruimte voor de stad, aangeduid als nieuwe ontwikkelingslocatie/versnellingslocatie voor woningbouw. De ontwikkeling levert met de realisatie van 5.640 woningen een belangrijke bijdrage aan de doelstelling van Koers 2025. Het gebied is onderdeel van het groeiend Waterfront aan het IJ, sluit aan op de binnenstad, en valt binnen de ring A10. Dat geeft het gebied een meer dan evenredige ontwikkelpotentie. Het principe om nieuw stedelijk gebied te ontwikkelen dat sterk verbonden is met de huidige stad en woon- en werklocaties in de omgeving is terug te lezen in het plan voor de Sluisbuurt. De ambitie is om een (hoog-)stedelijk woonmilieu te creëren. Vanuit mobiliteit betekent dit nabijheid van stedelijke functies (werk, recreatie, zorg, onderwijs) waardoor minder verplaatsingen nodig zijn én een sterke aantakking op het bestaande weefsel fiets en openbaarvervoernetwerk van Amsterdam.



aanduiding versnellingslocatie Sluisbuurt (bron; Koers 2025)

3.4.2.1 Ruimte voor de economie van Morgen

De bevolkingsgroei in Amsterdam hangt samen met werkgelegenheidsgroei. In Amsterdam groeit de werkgelegenheid de afgelopen twee decennia sterk door opkomst en groei van de kenniseconomie. Kennisintensieve en innovatieve bedrijvigheid, op zoek naar gespecialiseerd talent, hebben vaak een vestigingsvoorkeur voor grote steden. Hierdoor ontwikkelen kennisintensieve steden als Amsterdam zich als als economische groeimotor voor een veel omvangrijkere stedelijke regio.

Amsterdam staat aan de vooravond van een nieuwe periode van stedelijke groei. Voor deze periode agendeert Ruimte voor de Economie van Morgen drie ruimtelijk-economische opgaven gericht op diversiteit en economische dynamiek.

Ruimte voor de Economie van Morgen biedt een inventarisatie van economische kansen die verder worden uitgewerkt in gebiedsontwikkeling, ruimtelijke projecten en bij gronduitgifte voor kantoor- en bedrijventerreinen. Bij deze inventarisatie wordt onderscheid gemaakt tussen woon-werkgebieden, kantoorgebieden en productiezones. Binnen de woon-werkgebieden is de Sluisbuurt in te delen als creatieve wijk. Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. Van de aangewezen gebieden in Koers 2025 liggen dergelijke kansen op Minervahaven-Zuid, NDSM, Sluisbuurt en Zeeburgereiland, Schinkel, Amstelkwartier III en IV en Weespertrekvaart. Door de verbindingen die in het kader van Sprong over ’t IJ worden voorbereid, ontstaan er ook op Hamerkwartier en Buiksloterham nieuwe kansen voor gebiedsontwikkeling tot creatieve wijk.

Relevantie voor het plangebied

Het bestemmingsplan maakt verschillende werkfuncties mogelijk; zowel beroepen en bedrijven aan huis, zakelijke en commerciele dienstverlening als lichte bedrijvigheid. Het toegestane aantal werkmeters is bovendien is in lijn met structuurvisierichtlijn van 5 werkmeters per woning. Daarnaast kan er veel in de opkomende categorie ‘werken aan huis’. Voor de plinten in de Hoogstraat is in het bestemmingsplan de ruimte voorbehouden aan niet-woonfuncties. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in cafés, parken en pleinen als ontmoetingsplekken voor het werken.

3.4.3 Actieplan woningbouw 2014-2018

In november 2014 is het Actieplan woningbouw vastgesteld. De Raad heeft de afgelopen jaren en maanden vele initiatiefvoorstellen ingediend om de productie op te voeren en te stimuleren. In het coalitieakkoord staat dat de productie wordt opgevoerd naar 5000 woningen per jaar in 2018. Binnen de sociale sector komen er minimaal 500 woningen per jaar bij. Een deel van de nieuw te bouwen woningen is specifiek gericht op jongeren en ouderen. Daarom ligt er nu een actieplan woningbouw dat een aantal forse impulsen geeft aan de woningbouw. Daarbij worden 10 versnellingslocaties benoemd, waar in totaal 20.000 woningen gerealiseerd gaan worden. De start van de bouw is voor deze 10 locaties gepland vanaf 2018. Op de middellange termijn (in de periode 2018-2025) zijn er nog eens 40.000 woningen gepland. De Sluisbuurt is één van de versnellingslocaties.

Relevantie voor het plangebied

De toenemende aantrekkingskracht van Amsterdam en de aantrekkende economie hebben grote effecten op de stad. Het leidt enerzijds tot een hoge woningproductie; al drie jaar op rij zijn er meer dan 5.000 woningen in aanbouw genomen. Maar anderzijds neemt de druk op de woningmarkt snel toe. Voor het gereguleerde huursegment geldt dat het aantal woningzoekenden stijgt terwijl het aanbod daalt. De gemiddelde inschrijfduur was in 2015 al opgelopen tot 18,8 jaar. In de marktsector nemen de

prijzen van huur- en koopwoningen snel toe. De gemiddelde prijs per vierkante meter voor een koopwoning in Amsterdam lag in het vierde kwartaal van 2016 op € 4.700. En in de vrije huursector zijn huren van € 20 per vierkante meter geen uitzondering meer.

De prijzen zijn het hoogst in de gebieden binnen de ring, hier zijn mensen bereid het meest te betalen voor hun woning (figuur 2). De dichtheid en hoge functiemenging worden aantrekkelijk gevonden en sluiten aan bij de kennisintensieve economie van Amsterdam. Deze ontwikkelingen zijn zichtbaar in alle steden die te maken hebben met economische en demografische groei: Londen, Parijs, Stockholm, Wenen. En in al deze steden staat de betaalbaarheid en toegankelijkheid van de woningmarkt onder druk.

De Amsterdamse woningvoorraad heeft ruim 57% gereguleerde huur, het overige deel bestaat uit huur- en koopwoningen in de marktsector. De verwachting is dat door liberalisatie en verkoop het aandeel gereguleerde huur zal afnemen, tot zo'n 39% in 2025 (Woonagenda). Het aandeel middeldure huur is nu 5,6%, de verwachting is dat dit zal toenemen tot zo'n 9% in 2025.

Woningmarkt op het Zeeburgereiland

Op het Zeeburgereiland zijn tot nu toe in ruim 1.852 woningen in aanbouw genomen. In 2016 zijn er 294 nieuwe koopwoningen in de verkoop gekomen, het betrof allemaal appartementen in een prijsrange van € 176.900 en € 459.000. Een mediaan appartement had een vrij op naamprijs van € 335.000, was 82 m² groot en had een prijs van € 4.150 per m². Recent is het project 'De Brouwerij' op de markt gekomen. Hier worden naast koopwoningen ook 225 huurwoningen ontwikkeld, deze vrije sector huurwoningen hebben een aanvangshuur (exclusief servicekosten) tussen de € 800 en € 1.600 per maand. Alleen de studio's van 45 m² hebben hier een huur onder de € 971 per maand, alle grotere woningen hebben een hogere huur. Uit deze gegevens blijkt dat qua prijsniveau het Zeeburgereiland mee doet met het stedelijk gebied binnen de ring. Anders gezegd: de hoge prijzen laten zien dat het Zeeburgereiland gewaardeerd wordt als hoog stedelijk woonmilieu met een mooie ligging nabij het centrum van Amsterdam.

Demografie en inkomens

Sinds 2008 groeit Amsterdam met zo'n 11.000 inwoners per jaar, deze bevolkingsaanwas ging ook tijdens de crisisjaren door. Het aantal huishoudens is harder gegroeid dan het aantal woningen. De groei is voor een groot deel het gevolg van de internationalisering van Amsterdam, veel buitenlandse werknemers vinden hier een baan en een toekomst. Deze groeiende groep 'internationals' heeft andere woonwensen dan de Amsterdammers die hier al veel langer wonen, veel van deze nieuwe Amsterdammers nemen genoegen met een kleine en relatief dure huurwoning en zoeken met name een woning in een stedelijk woonmilieu. Ze hebben door hun korte verblijf in Amsterdam geen toegang tot de gereguleerde sector en vergeleken met andere Europese steden vallen de huurprijzen nog wel mee.

Amsterdam heeft nog altijd veel lage inkomens. Het percentage mensen dat recht heeft op een sociale huurwoning ligt al lang rond 50%, ondanks de instroom van hoge inkomens. En de verwachting is dat dit aandeel ook de komende jaren rond de 50% zal liggen. De redenen hiervoor zijn divers: nieuwe instroom van mensen met een laag inkomen, beperkte inkomensgroei van veel huishoudens, uitstroom van gezinnen en het hoge aandeel ZZP-ers in Amsterdam. De woonwensen van de huishoudens met een laag inkomen zijn divers, van microwoningen in een hoogstedelijke setting voor starters tot gezinswoningen in groene buitenwijken.

Het aandeel hoge inkomens neemt de laatste jaren toe en nadert het landelijk, deze huishouden vestigen zich met name binnen de ring. Het aandeel huishoudens met een laag middeninkomen is kleiner geworden. Een klein deel hiervan is naar de regio verhuisd, maar door de snelle

inkomensontwikkeling na de crisis zijn veel huishoudens ook doorgestroomd naar de groep hoge inkomens. Desalniettemin is de vraag naar middeldure huurwoningen nog altijd veel groter dan het (vrijkomende) aanbod.

Behoefte aan stedelijk wonen

Veel mensen willen wonen in of nabij het centrum- of in een hoogstedelijke milieu van de stad. De vraag overtreft in hoge mate het aanbod, vrijwel alle woningen worden hier gemakkelijk verkocht of verhuurd. De typologie van het aanbod is secundair bij de vestigingskeuze: of het nu nieuwbouw betreft of een omgebouwd kantoorpand, middelhoogbouw of hoogbouw: het is voor veel woningzoekenden niet het eerste waarop men selecteert. Het gaat om de locatie, en de wens om deel uit te maken van dit deel van de stad betekent dat veel mensen bereid zijn vierkante meters in te leveren en genoegen te nemen met kleinere woningen. Steeds meer alleenwonenden vinden een woning van 45 m² goed, zolang deze maar op een centraal stedelijke locatie ligt. Gezinnen hebben behoefte aan meer ruimte, maar ook een gezin dat er voor kiest om in de stad te wonen neemt steeds vaker genoegen met minder vierkante meters.

Kansen voor stedelijkheid en hoogbouw

De Sluisbuurt op het Zeeburgereiland ligt binnen de ring, aan het IJ, vlak bij de bestaande stad en op fietsafstand van het centrum. De Sluisbuurt is daarmee in Amsterdam en in de regio een bovengemiddeld kansrijke ontwikkellocatie. De actuele huur- en koopprijzen op het Zeeburgereiland bevestigen de potentie van het gebied. Het concept stedenbouwkundig plan maakt goed gebruik van de kwaliteiten van de locatie. Er is gekozen voor ophoging van het plangebied tot (bijna) dijkniveau, dit versterkt de visuele relatie met het water. Ook is de verwachting dat de westelijke oever een veelgebruikte publieke ruimte zal worden (zuidwest- bezonning, zicht op de stad).

Om de Sluisbuurt goed te verbinden met de rest van de stad is een fiets- voetgangersbrug richting het Oostelijk Havengebied/centrum gewenst. Niet alleen de feitelijke fietsafstand speelt daarbij een rol, ook beeldvorming is belangrijk: is het Zeeburgereiland een deel van de bestaande stad, of is het een deel van het meer perifere IJburg? Ook een goede ontsluiting per openbaar vervoer is van belang om de Sluisbuurt aan te laten sluiten op de centrumgebieden van Amsterdam.

Om de buurt te laten slagen als stedelijk woonmilieu is een levendige woonomgeving met voorzieningen onontbeerlijk. De geplande hoge dichtheid van de Sluisbuurt vergroot het draagvlak voor noodzakelijke dagelijkse voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van het gebied. Er is in het plan gekozen voor een klassiek stratenpatroon, met hoofd- en zijstraten, met veel aandacht voor de publieke ruimte en de plinten en daarmee wordt er een stad op ooghoogte ontwikkeld. Dit voldoet goed aan het verwachtingspatroon van de woonconsument als het gaat om een hoogstedelijke setting. Belangrijk is een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte met aantrekkelijke plekken om te ontmoeten. Zonder levendigheid en drukte op straat zal dit geen verlengstuk van het centrum van de stad worden.

Behoefte aan stedelijk wonen in de Sluisbuurt

De hoge dichtheid in combinatie met voorzieningen zoals voorzien in de Sluisbuurt sluit zeer goed aan bij de wens van veel mensen naar een stedelijk woonmilieu. Ook de geplande hoogbouw en woontorens passen bij die wens. Reeds opgeleverde woontorens in Amsterdam zijn zeer goed verkocht en verhuurd. Een deel van de Amsterdammers wil graag in hoogbouw wonen. Hoe hoger het appartement, hoe hoger de marktwaarde. Een goed voorbeeld hiervan is het Mahler 900 in de Zuidas.

Doelgroepen en woningmarktsegmenten

De Sluisbuurt is voor bijna alle doelgroepen die stedelijk willen wonen interessant: jong, oud, gezin, stel, alleenstaand. Het belangrijkste is de juiste stedelijke sfeer met bijbehorende voorzieningen en een gevarieerde woningvoorraad waar (bijna) iedereen wat van zijn gading vindt. Dit betekent dat er mogelijkheden zijn voor reguliere sociale huur, studentenwoningen, middeldure huurwoningen, dure huur- en koopwoningen.

Voor sociale huurwoningen geldt dat deze bijdragen aan een gemengde wijk. Ze geven Amsterdammers met een laag inkomen ook de kans om hier een nieuwbouwwoning te bemachtigen. De Sluisbuurt zal bijvoorbeeld aantrekkelijk zijn voor huishoudens uit de Indische buurt die op zoek zijn naar een woning met meer comfort. Ook studenten en jongeren zullen graag in de Sluisbuurt willen wonen. De Hogeschool, die zich hier zal vestigen, zal bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de locatie. Het succes van de Acropolis-toren elders op het Zeeburgereiland laat zien dat ouderen hier ook willen wonen, al zullen de huurprijzen voor deze groep wel van belang zijn. Veel ouderen met een laag inkomen hebben moeite met de huursprong die ontstaat bij verhuizing naar een nieuwe sociale huurwoning. Voor de groeiende groep senioren met een hoog inkomen zijn dure koop- of huurappartementen overigens wel aantrekkelijk.

Er is een grote vraag naar middeldure huurwoningen in Amsterdam en weinig vrijkomend aanbod. Met de huidige marktprijzen is een middeldure huurwoning op deze locatie niet groter dan 50 m². Deze zullen hier beslist afzetbaar zijn, er zijn voldoende starters en internationals die hier een kans zien om een woning te bemachtigen binnen de ring. Ook duurdere huurwoningen (vanaf € 971 per maand) zijn gemakkelijk te verhuren, deze zijn aantrekkelijk voor stellen met beide een goede baan of bijvoorbeeld expats die hier tijdelijk wonen.

Ook in het koopsegment overtreft de vraag het aanbod. En zeker op deze locatie zijn alle prijscategorieën op dit moment gemakkelijk afzetbaar: van studio's van 40 m² tot penthouses van 200 m² of meer. Alle doelgroepen die kunnen en willen kopen zijn hier denkbaar: alleenwonenden, stellen, gezinnen en ouderen die een comfortabele gelijkvloerse woning zoeken. Tot slot is de locatie beslist ook interessant voor bouwgroepen.

Sturen op 40% sociale huur, 40% middelduur en 20% markt

Het algemene stedelijke uitgangspunt bij woningbouwprogrammering is 40% sociale huur, 40% middeldure huur- of koop en 20% dure huur en koop. Deze verdeling van het bouwprogramma draagt bij aan het oplossen van het geprognosticeeerde, stedelijke tekort aan sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen in 2025 en maakt het voor huishoudens met een laag- of middeninkomen mogelijk om ook een plek te bemachtigen in de nieuwbouw. Voor de Sluisbuurt is de verhouding sociaal–middensegment–duur in de Sluisbuurt vastgesteld op de verhouding 40–35–25, waarbij het middensegment bestaat uit 15% middeldure huur en 20% middeldure koop en het hoogste segment voor 12½% uit huur en 12½ % uit koop.

Door de keuze voor een groot % betaalbare huurwoningen zullen de woningen relatief klein zijn. We zien dat corporaties de afgelopen jaren kleiner zijn gaan bouwen en marktconforme middeldure huurwoningen zullen op deze locatie niet groter zijn dan 50 m². De gemeente stelt als uitgangspunt dat het middensegment ongeveer gelijke delen huur- en koopwoningen zal betreffen en dat voor ten minste 75% van de middeldure huurwoningen uitgegaan wordt van woningen van minimaal 70 m2 gbo. Bij sociale huurwoningen wordt uitgegaan van ten minste 45 m2 voor de sociale huurwoningen. Een dergelijke woningvoorraad is geschikt voor jongeren, starters en overige alleenwonenden voor wie een stedelijke locatie belangrijker is dan de grootte van de woning. Dit hoeft geen probleem te zijn, kijk naar de Indische buurt en delen van de Baarsjes waar de woningen klein zijn en de afgelopen jaren aantrekkelijk hoogstedelijk woonmilieu is ontstaan. Een risico van een dergelijke doelgroep is dat de huishoudens die

hier tijdelijk in een huurwoning verblijven minder betrokken zijn bij de buurt. Ook draagt een dergelijke buurt met het hoge aandeel kleine woningen niet bij aan de behoefte aan grotere middeldure woningen voor gezinnen. Met de corporaties zijn afspraken gemaakt over het met voorrang toewijzen van sociale huurwoningen aan statushouders en kwetsbare doelgroepen. Als er een groot aantal sociale huurwoningen wordt gerealiseerd betekent dit ook dat er een groot aantal kwetsbare mensen instromen. Dit stelt eisen aan het beheer van de complexen en de eisen aan de omgeving. Ook is gebleken kan één gemeenschappelijke toegang voor veel bewoners tot problemen kan leiden. Als je met veel mensen gebruik moeten maken van gemeenschappelijke ruimtes zoals entree, lift en galerijen, dan kan één probleemhuishouden zorgen voor veel overlast.

Er kan worden gekozen om een deel van de (kleine) middeldure huurwoningen groter te maken, dit sluit aan bij de voorstellen van het Actieplan meer middeldure huur. Dit betekent wel een verdere vermindering van de grondopbrengsten. Er zijn ook zorgen over de kwaliteit van de woningen en woonomgeving omdat de bouwbudgetten lager worden. En juist die kwaliteit (zoals goede architectuur, duurzaamheidsmaatregelen etc.) is een belangrijke voorwaarde om de stedelijkheid van de Sluisbuurt te doen slagen. Verspreid door de wijk wordt in de Sluisbuurt woonruimte gereserveerd door mensen uit het 'Programma Kwetsbare Groepen'. Ook komt eventuele extra woningrealisatie boven de 5.500 primair ten goede aan deze groepen.

De behoefte aan nieuwe woningen is groot in Amsterdam voor alle marktsegmenten en doelgroepen. De stad groeit sneller dan er woningen worden toegevoegd en door de druk op de woningmarkt stijgen de prijzen in alle segmenten.

Marktkansen in de toekomst

De afzetbaarheid van de nu geplande woningen zal op deze goede locatie geen probleem zijn, er is een structurele vraag naar stedelijk wonen in Amsterdam. Het is overigens niet uit te sluiten dat de Sluisbuurt gedurende haar ontwikkelingsperiode te maken krijgt met een conjuncturele afkoeling van de gespannen en grillige Amsterdamse woningmarkt. De opgave is dan om het hoofd koel te houden en vast te houden aan het hoge ambitieniveau.

Conclusie

De Sluisbuurt is zeer goed gelegen, nabij water én stad. Het Stedenbouwkundig plan maakt hier goed gebruik van. De inzet is een hoogstedelijke woonomgeving in de vorm van hoogbouw. Dergelijke woningen zijn zeer goed afzetbaar op deze locatie. Een goede kwaliteit van de woningen en de woonomgeving is daarbij onontbeerlijk, de Sluisbuurt moet een plek worden die mooi is, levendig, goed bereikbaar, duurzaam, veel te doen en waar mensen elkaar graag ontmoeten.

Die kwaliteit zal gedurende het ontwikkelproces van belang blijven, ook als de woningmarkt halverwege tijdelijk afkoelt. Betaalbaarheid is ook van belang, het doel is om hier een gemengde wijk te creëren. Flexibel en duurzaam bouwen is van groot belang, er wordt immers een nieuw stuk stad ontwikkeld dat ten minste 100 jaar mee moet gaan. Sturing op de woningbouwcategorieën vindt plaats via het privaatrecht (gronduitgiftebeleid).

3.4.4 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022

Het nieuwe detailhandelsbeleid focust op twee doelen: Amsterdammers moeten dagelijkse boodschappen in de buurt kunnen doen en consumenten moeten de keuze hebben uit verschillende aantrekkelijke winkelgebieden verspreid over de stad. Er is beperkt ruimte voor nieuwe winkels in sterke winkelgebieden of in gebieden waar genoeg woningen worden bijgebouwd. Het beleid is een hulpmiddel om te bepalen hoeveel en waar winkels nodig zijn, ook in nieuwbouwgebieden, zodat bewoners dichtbij de woning boodschappen kunnen doen.

De winkelmarkt verandert sterk: complete, compacte en comfortabele winkelgebieden de beste overlevingskansen. Actuele trends en ontwikkelingen pakken verschillend uit voor winkels en winkelgebieden in de stad. Winkelgebieden die kunnen inspelen op de trend van sfeer en beleving, zijn kansrijk. Voor het boodschappen doen geldt dat complete, compacte en comfortabele winkelgebieden de beste overlevingskansen hebben, met supermarkten als belangrijkste publiekstrekker.

De hoofddoelstellingen van het beleid luiden;

Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners; met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.
Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad; Amsterdam wil meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt.

Daarnaast is een aantal beleidsregels geformuleerd gericht op onder andere diversiteit, clustering, selectieve groei en ruimte voor horeca.

In het beleid is een onderscheid gemaakt in drie zones: kernzone, centrumzone en stadszone.

Het Amsterdamse beleid is in lijn met het regionale beleid. Deze ontwikkeling past dat ook binnen de beleidsdoelstellingen op het gebied van detailhandel.

Relevantie voor het plangebied

Het bestemmingsplan maakt detailhandel mogelijk. De Sluisbuurt is aangewezen als onderdeel van de stadszone, maar heeft tevens kenmerken van de centrumzone. Het beleid biedt mogelijkheden voor detailhandel in potentiele stadstraten. Een mix van dagelijkse en niet dagelijkse boodschappen is hier beoogd, waarbij de nadruk ligt op de buurt als verzorgingsgebied. Met het te realiseren woningbouwprogramma bestaat er voldoende draagvlak. Zoals hierboven aangegeven heeft de provinciale adviescommissie positief geadviseerd op het detailhandelsprogramma dat in dit plan mogelijk wordt gemaakt.

3.4.5 Sportvisie Amsterdam 2025. De Sportieve stad.

Amsterdam is een alom erkende sportstad die uitnodigt tot (sportief) bewegen door een beweegvriendelijke en -stimulerende inrichting van de openbare ruimte, een duurzame en toegankelijke sportinfrastructuur en een rijk en divers aanbod van sport- en beweegactiviteiten voor alle Amsterdammers.

De sportvisie staat op vier pijlers en is uitgewerkt in negen speerpunten.

1. Sportparticipatie

Alle Amsterdamse kinderen genieten van sport en bewegen. Voor Amsterdammers met een achterstand of beperking biedt het brede scala aan sportaanbieders een passend sport- en beweegaanbod. In Amsterdamse wijken en buurten brengt sport plezier in het leven van alledag.

2. Sportieve ruimte

Amsterdam heeft een toegankelijk, aantrekkelijk en duurzaam aanbod van sportieve ruimte en (top) sportaccommodaties, die bijdragen aan de kwaliteit van de stad, wijken en buurten.

3. Sportaanbieders

Amsterdam kent een rijk en divers palet aan vitale en maatschappelijk actieve sportaanbieders, die actief sporten en bewegen toegankelijk maken voor alle Amsterdammers.

4. Topsport

Amsterdam is een nationaal en internationaal erkende (top)sportstad met structurele faciliteiten voor topsporters en toptalent en aansprekende evenementen diebijdragen aan de sportieve uitstraling en maatschappelijke en economische ontwikkeling van de stad.

De 9 speerpunten zijn als volgt geformuleerd:

1. Amsterdam grijpt de groei van de stad aan om bestaande sportaccommodaties en faciliteiten te optimaliseren en breidt het sportareaal waar nodig uit.
2. Amsterdam borgt de basiskwaliteit van gemeentelijke sportaccommodaties en ontwikkelt actief gastheerschap op haar accommodaties. Investeringen op bestaande en nieuwe gemeentelijke sportaccommodaties zijn duurzaam.
3. Amsterdam realiseert een beweeg- en sportvriendelijke openbare ruimte.
4. Amsterdam ondersteunt en faciliteert sportaanbieders en begeleidt de match tussen Amsterdammers, aanbieders, ruimte en topsport.
5. Amsterdam zorgt samen met haar partners voor een structureel sport- en beweegaanbod voor kinderen en Amsterdammers met een achterstand of beperking.
6. Amsterdam benut de kracht van sport in (achterstands)wijken voor plezier, maatschappelijke participatie, gezondheid en wijkontwikkeling.
7. Amsterdam investeert samen met haar partners structureel in de op- en uitbouw van een professioneel topsportklimaat waarin excelleren mogelijk is.
8. Amsterdam gebruikt de kracht van topsport als impuls in de sportstimulering, het betrekken van het Amsterdamse bedrijfsleven en voor de promotie van Amsterdam.
9. Amsterdam creëert een transparant speelveld door eenduidige subsidies en tarieven en de centrale verhuur van gemeentelijke accommodaties.

Relevantie voor het plangebied

In het stedenbouwkundig plan is aandacht besteed aan het sportvriendelijk maken van de openbare ruimte. Daarmee is dit plan in lijn met het sportbeleid van de gemeente. In de naastgelegen Sportheldenbuurt zijn ruime sportvoorzieningen aanwezig.

3.4.6 Nota parkeernormen

In de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld op 8 juni 2017) zijn de nieuwe parkeernormen voor auto’s vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto’s in de openbare ruimte.

De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto’s op

straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning. In de nota zijn een aantal belangrijke bestuurlijke keuzes gemaakt:

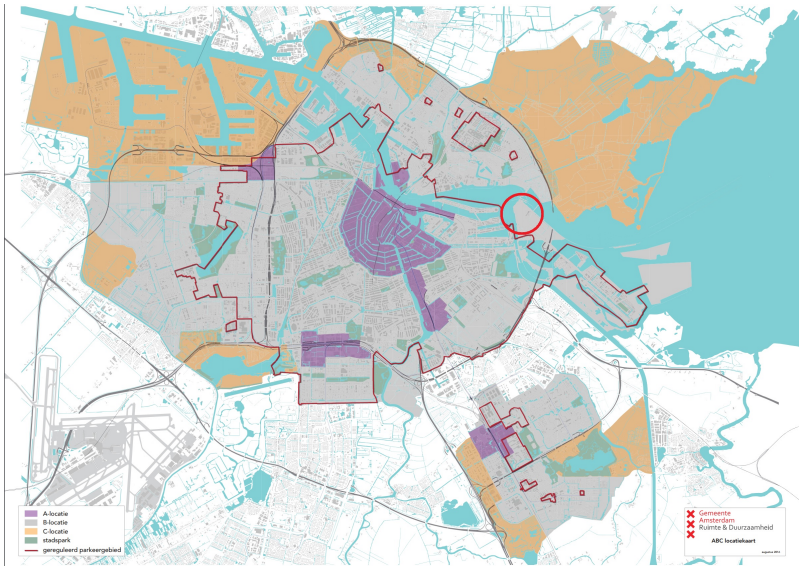
1. Het college kiest ervoor om bij nieuwbouw geen parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers te verlenen. Huurders, kopers en werknemers van de nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen op straat nodig.

2. Het college kiest voor parkeernormen die aansluiten bij het autobezit. Met parkeernormen die aansluiten bij het feitelijke autobezit zorgen we ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw worden gerealiseerd in die gebieden in de stad waar de grootste woningbouwopgave is. Hiermee voorkomen we dat er parkeerproblemen op straat ontstaan.

3. Het college kiest ervoor om bij sociale- en middeldure huurwoningen geen minimumparkeernorm te stellen. Door geen minimumparkeernorm te stellen hebben woningcorporaties en andere ontwikkelaars van sociale en middeldure huurwoningen de keuze of zij parkeerplaatsen op eigen terrein maken of niet. Ook voor de nieuwbouw van sociale en middeldure huurwoningen geldt uitsluiting van parkeervergunningen.

4. Het college kiest in beginsel voor een maximumparkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximeren houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

In de Nota is een gebiedsindeling gegeven aangeduid als A, B en C gebieden.



Afbeelding ABC-locatiekaart parkeren

parkeernormen

Alle nieuwbouwplannen en transformatieplannen worden getoetst aan de parkeernormen. De nota bevat

een beschrijving onder welke omstandigheden de gemeente kan afwijken van de parkeernormen. Het gaat hierbij om het afwijken van de eis om een bepaald aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Bij het beoordelen van de afwijkingsgronden heeft de gemeente een bepaalde beleidsvrijheid.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor voorzieningen vormen de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt, gecombineerd met actuele Amsterdamse gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies. Bij de toetsing aan de hand van de kencijfers wordt gebieds- en functiespecifiek gekeken of de parkeervraag op eigen terrein moet worden opgelost, of dat de parkeervraag op straat mogelijk is. Bij opvang van de parkeervraag op straat, wordt aanvullend beoordeeld of de werknemers van de betreffende voorziening in aanmerking komen voor een parkeervergunning of niet.

Nota parkeren fiets en scooter

Amsterdam verplicht nieuwe kantoren, horeca, onderwijsinstellingen en uitgaansgelegenheden om voldoende en goede parkeervoorzieningen voor de fiets op eigen terrein te realiseren. Dat draagt bij de kwaliteit van de openbare ruimte, een rustiger straatbeeld en meer ruimte voor voetgangers, groen en verblijfsplekken. Welke norm er wordt toegepast, is mede afhankelijk van de locatie waar gebouwd wordt. In het centrum is het fietsgebruik bijvoorbeeld veel hoger dan in de gebieden aan de rand van de stad.

Relevantie voor het plangebied

De Sluisbuurt is in de Nota Parkeernormen Auto als een B-locatie aangeduid. Hierbij bestaat naast een maximumparkeernorm ook een miniumparkeernorm. Binnen de ambities van de Sluisbuurt als autoluwe wijk met een hoogwaardige openbare ruimte en de beschikbare ruimte is het parkeerbeleid integraal onderdeel van het Stedenbouwkundig Plan. Een consequentie van het auto-arme woonconcept van de Sluisbuurt, gericht op langzaam verkeer en hoge verblijfskwaliteit, is het hanteren van een beperkte parkeernorm voor auto's. Bij vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan heeft de raad de parkeernorm voor woningbouw in de Sluisbuurt voor de eerste tenders op gemiddeld 0,5 vastgesteld en wordt de norm stapsgewijs naar beneden bijgesteld met als doel te komen tot een gemiddelde parkeernorm van 0,3 voor de buurt als geheel. Ruimtelijk gezien wordt – uitgaande van een gemiddelde parkeernorm van 0,3 – het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt gemaximaliseerd op 240 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 1.920 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Voor woningbouw wordt voor de verschillende categorieën van woningbouw de bandbreedte van de normen gevolgd. Voor de werkfuncties en het bezoekersparkeren wordt maatwerk geleverd (zie ook paragraaf 2.3.5). Het hoogstedelijk karakter van de Sluisbuurt, de nabijheid van de stad, het principe van de bewegende stad en de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen maken het hanteren van maatwerk voor het plangebied aanvaardbaar.

De aanpak van de parkeerstrategie wijkt af van de Nota in de zin dat het volgens het beleid aan ontwikkelaars wordt overgelaten om binnen de normen die aan woninggrootte zijn gekoppeld parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om te voorkomen dat voor de laatste blokken geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn zal in afwijking van het beleid de gemeente per cluster regie voeren op het aantal parkeerplaatsen.

Het plangebied is voor wat betreft de Nota fietsparkeren onderdeel van zone 1 waar het fietsgebruik het hoogst is (vergelijk centrum). De gemeente bepaalt de minimum fietsparkeereis aan de hand van de normen voor fietsparkeren met een minimun van 2 pp/w t.b.v. fietsen. Deze eisen worden meegenomen in de bouwenveloppen.

Conclusie

Het parkeerbeleid is leidend voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Het bestemmingsplan

biedt de ruimte voor de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen. In de regels van het bestemmingsplan is het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen vastgelegd. Om te voorkomen dat voor de laatste blokken in het geheel geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn, blijft de gemeente in de Sluisbuurt de regie voeren over het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt en waar die moeten komen door dit vast te leggen via de bouwenveloppen. Bij de uitwerking van de bouwclusters wordt gestuurd op het aantal parkeerplaatsen zowel voor de auto als de fiets.

3.4.7 De bewegende stad - Amsterdamse beweeglogica

Met de Beweeglogica, onderdeel van het programma ‘Bewegende Stad’, kan de stad zo ingericht worden dat Amsterdammers meer gaan bewegen. De Beweeglogica geeft ‘stadsmakers’ van binnen en buiten de gemeente meer houvast om bewegen op te nemen in een ontwerp of bij de herinrichting van buurten, parken, straten en pleinen. Zowel in bestaande buurten als bij nieuwbouw. Voorbeelden hiervan zijn autoluwe buurten, bredere stoepen om te spelen, meer open zwemwater, voorzieningen voor outdoor sporters, alternatieve fietsroutes en gebouwen waarin trappen beter zichtbaar zijn.

In Amsterdam doet één op de drie volwassenen te weinig aan beweging en een kwart van de kinderen onder de 14 jaar heeft overgewicht. Het stedelijk programma De Bewegende Stad wil daar verandering in aanbrengen. Onderdeel van het programma is 'De Amsterdamse Beweeglogica', die een relatie legt tussen de inrichting van de stad en de keuze van mensen om te bewegen. De Beweeglogica heeft vier uitgangspunten:

- De bewegende stad geeft ruim baan aan de fietser en de voetganger;
- In de bewegende stad is sport om de hoek;
- De bewegende stad is een speeltuin;
- In de bewegende stad wordt niet stil gezeten.

Relevantie voor het plangebied

In het planconcept van de Sluisbuurt is de beweeglogica integraal doorgevoerd door de bovengenoemde vier uitgangspunten als basis voor het concept te hanteren. Verwezen wordt naar paragraaf 2.3 en hoofdstuk 5 van deze toelichting.

3.4.8 Verordening op het binnenwater 2010

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

Relevantie voor het plangebied

Beide in het plangebied aanwezige woonschepen zijn in het bezit van een ligplaatsvergunning.

3.4.9 Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik

In de huidige tijd speelt het water en het gebruik daarvan nog steeds een belangrijke rol. Deze rol heeft betrekking op de beleving van de openbare ruimte van diverse gebieden. Op 25 juni 2013 is de Beleidsnotitie woonboten en oevergebruik vastgesteld door de deelraad. De ambitie is om de hoofdlijnen ten aanzien van woonboten en oevergebruik in het bestemmingsplan te regelen, zoals de locatie van ligplaatsen en de hoeveelheid woonboten die daar zijn toegestaan. Een van de uitgangspunten van de notitie is dat de bestaande situaties, mits legaal, toegestaan blijven. Onder bestaande situaties vallen zowel de woonboten als het oevergebruik, aldus de beleidsnotitie. Een ander uitgangspunt is dat de oevers bij de woonboten onderdeel zijn van de openbare ruimte en dat het gebruik van de oever zonder expliciete, schriftelijke toestemming van het stadsdeel niet is toegestaan. Indien schriftelijke toestemming wordt verleend, is van belang dat de oever niet zal worden gebruikt voor opslag, schuurtjes en parkeerplaats voor boten.

Relevantie voor het plangebied

De ligplaatsen en de woonschepen zijn in het bestemmingsplan opgenomen. Van oevergebruik is in de huidige situatie geen sprake.

3.4.10 De Schoonheid van Amsterdam

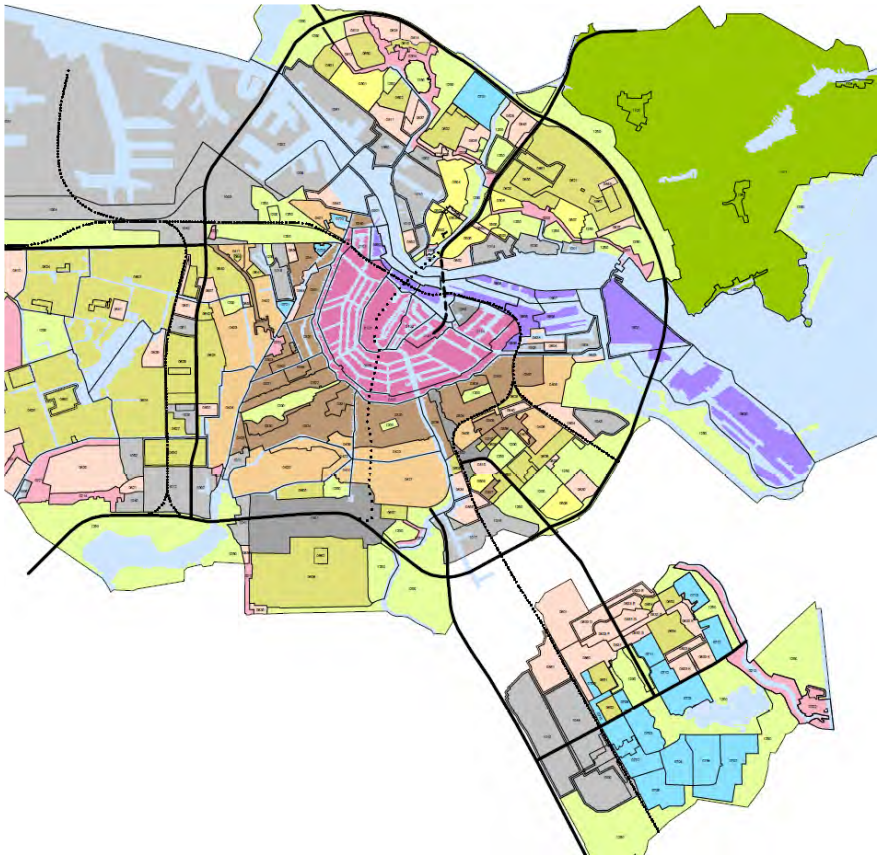
Doel van deze welstandsnota is de inhoudelijke gronden van het welstandstoezicht helder onder woorden te brengen en inzichtelijk te maken wat de toetsingscriteria zijn waarop het bouwplan wordt beoordeeld. Een transparant welstandsbeleid is niet alleen wenselijk voor de bouwende partijen en de gemeente, maar ook voor de omwonenden en andere gebruikers van het plangebied.

In de welstandsnota 'De Schoonheid van Amsterdam' staan welstandscriteria en -kaders. Deze past de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit toe bij de beoordeling van bijvoorbeeld bouwplannen en reclame-uitingen op gebouwen. Een bouwwerk moet letterlijk 'wel staan'. Daarbij gaat het niet alleen om het ontwerp van een gebouw, maar ook of het gebouw past in zijn omgeving.

Voor elk gebied is het gewenste welstandsniveau aangegeven. Het welstandsniveau sluit zoveel mogelijk aan bij het gehanteerde ruimtelijk kwaliteitsbeleid en de gewenste ontwikkelingen.

Relevantie voor het plangebied

Het Zeeburgereiland is in de welstandnota De Schoonheid van Amsterdam 2016 tot nu toe ondergebracht bij het ruimtelijke systeem De IJ-landen, gebiedstype IJburg en Zeeburgereiland (9b).



De Schoonheid van Amsterdam-welstandsgebieden met paars De IJ-landen

Omdat het karakter en de uitgangspunten voor de verdichtingsopgave van het waterfront van het IJ, waaronder de Sluisbuurt niet aansluiten bij de criteria voor dit systeem, wordt nu een derde gebiedstype Stedelijk Waterfront (9c) aan de nota toegevoegd. Bovendien wordt vanwege de hoge dichtheid en de impact op de omgeving het welstandsniveau verhoogd van gewoon naar bijzonder.
Bouwplannen worden aan de hand van het welstandskader getoetst door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze geeft in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning advies over het bouwplan op basis van dit welstandskader

Verwezen wordt naar paragraaf 2.4 van de toelichting.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffectrapportage (MER)

In 2008 is voor de ontwikkeling van het Zeeburgereiland een milieueffectrapport (Herontwikkeling Zeeburgereiland - milieueffectrapport, Witteveen+Bos) opgesteld. Dit MER heeft als basis gediend voor het bestemmingsplan voor het eerste deelgebied dat in ontwikkeling is genomen: de Sportheldenbuurt. Uit dit MER kwamen geen specifieke knelpunten naar voren, wel diverse aandachtspunten.

Sinds 2008 zijn de plannen voor Zeeburgereiland aangepast. Zo is een groter programma voorzien dan destijds. Vanwege dit gewijzigde programma, is omwille van de zorgvuldigheid een nieuwe milieueffectrapportage opgesteld (MER Zeeburgereiland 2018, Antea, zie bijlage) opgesteld. Hiermee krijgen de milieueffecten een plaats in de verdere besluitvorming. Het nieuwe MER gaat over de voorgenomen activiteiten op Zeeburgereiland en omvat de ontwikkeling van de Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Baaibuurten Oost en West.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor de start van de m.e.r-procedure is een notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze heeft vanaf 1 juli 2016 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft een ieder schriftelijk kunnen reageren op deze notitie en zijn/haar mening kunnen geven over wat onderzocht moet worden in het MER en op welke manier. Ook zijn wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen in de gelegenheid gesteld om advies te geven.

Op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een aantal reacties en adviezen ingediend. In de Nota van beantwoording voor de NRD Zeeburgereiland is aangegeven hoe met de binnengekomen reacties en adviezen op de NRD in het MER rekening wordt gehouden. De Nota van Beantwoording is als losse bijlage bij het MER gevoegd.

Ook is door de gemeente de onafhankelijke Commissie m.e.r. om advies gevraagd. De Commissie heeft op 13 september 2016 een advies op de reikwijdte en het detailniveau van het MER uitgebracht (zie bijlage bij de Nota van beantwoording NRD).

Milieueffectrapportage

In een m.e.r. is het verplicht alle 'redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' te onderzoeken. Met alternatieven wordt gedoeld op grote verschillen in de wijze waarop de voorgenomen activiteiten gerealiseerd kunnen worden. Dit betreft bijvoorbeeld het beschouwen van een significant groter of kleiner programma. In de MER is - net als in 2008 - gewerkt met twee alternatieven voor het ruimtelijk programma. Om inzicht te krijgen in milieueffecten en haalbaarheid van bepaalde ontwikkelingen is met een bandbreedte-benadering gewerkt.

In het MER is een tweetal varianten beschouwd (A en B, zie hierboven). De alternatieven A (minimaal programma) en B (maximaal programma) verschillen in programma (aantal woningen en omvang van de voorzieningen, en in het aantal torens en de hoogte daarvan (tot maximaal 146 meter). Voor de meeste thema’s zijn er geen verschillen tussen de twee alternatieven. Alleen op het aspect geluidbelasting bij bestaande blootgestelden scoort alternatief B iets slechter dan alternatief A. Op het aspect duurzaam ruimtegebruik scoort alternatief B iets hoger dan alternatief A. Gelet op de unieke eigenschappen van de locatie Sluisbuurt, de doelstelling om een bijdrage te leveren aan de grote behoefte aan woningen is voor het bestemmingsplan gekozen voor het maximale programma. Voorliggend bestemmingsplan maakt maximaal 5.640 woningen en circa 100.000 m2 bvo aan voorzieningen mogelijk. Voor enkele thema’s

zijn in het MER mitigerende maatregelen benoemd. Uitvoering hiervan wordt in de regels van het bestemmingsplan of anderszins geborgd.

In het SP en voorliggend bestemmingsplan is de situering en hoogte van de hoogbouw (tot maximaal 125 meter), en de situering van de groene vlakken binnen de bouwclusters, verder geoptimaliseerd. De effecten van de hoogbouw zoals opgenomen in het bestemmingsplan zijn beschouwd in de hoogbouweffectrapportage (HER, zie bijlage).

De ontwikkeling van Zeeburgereiland voldoet aan de ambitie om een multifunctioneel (hoog)stedelijk woon- en werkgebied te ontwikkelen, waar gemeentelijke ambities ten aanzien van mobiliteit, duurzaamheid en gezondheid worden waargemaakt. De effecten op gezonde leefomgeving, landschap en duurzaamheid zijn van beide alternatieven in lijn met de ambities (enigszins) positief tot zeer positief beoordeeld. Binnen het thema verkeer scoren de bereikbaarheid van het plangebied per OV als gevolg van de tram- en buslijnen goed en de modal split verschuift ten gunste van het OV en de fiets. Ook zorgt de inrichting van de woongebieden met langzaam verkeersverbindingen, speelplekken en groen voor het bevorderen van bewegen en daarmee voor een gezonde leefomgeving voor bewoners en gebruikers van dit gebied. De ontwikkeling verbetert de landschappelijke samenhang en het contrast tussen stad en land en de ruimtelijk-visuele kwaliteit van het gebied wordt vergroot. De ontwikkeling met de hoogstedelijke programma's bevorderen het duurzaam ruimtegebruik op heel Zeeburgereiland aanzienlijk en bieden veel kansen om naast de verplichte stadsverwarming, extra elektriciteit lokaal op te wekken. De hoge bebouwingdichtheid bevordert het duurzaam energiegebruik.

Aandachtspunten vanuit enkele thema's

Naast de positieve effecten als gevolg van de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland zijn er ook enkele aandachtspunten. Zo zijn de effecten op externe veiligheid relevant. Deze effecten zijn gerelateerd aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. De toename van personen leidt tot een significante groei van het groepsrisico. Hiervoor zijn echter diverse maatregelen voorhanden om de zelfredzaamheid en de beheersing van eventuele calamiteiten te waarborgen. Daarnaast is de verkeersafwikkeling een aandachtspunt. De doorstroming op de A10, de capaciteit van het OV en de fietsverbindingen komen verder onder druk te staan. Voor een belangrijk deel is de geconstateerde problematiek een autonoom aandachtspunt, waar de ontwikkeling van Zeeburgereiland een verdere bijdrage op heeft. Het verdient daarom aanbeveling om in breder perspectief en met een doorkijk naar de verdere toekomst naar de bereikbaarheidsproblematiek te kijken, naast het treffen van lokale maatregelen.
Tevens is het geluidsniveau een aandachtspunt. Dit komt voort door het reeds aanwezige wegverkeerslawaai op Zeeburgereiland en door het toevoegen van woningen in deze geluidzones van drukke wegen. Hier zijn twee effecten zichtbaar. In de binnengebieden is sprake van een lagere geluidbelasting door afschermende werking van gebouwen dichterbij de drukke wegen. Daarnaast krijgt de eerste lijnsbebouwing een relatief hoge geluidbelasting. Met de exacte vormgeving van gebouwen kan nog gestuurd worden op de exacte geluidbelastingen.
De overige effecten zijn gerelateerd aan de overige leefomgevingskwaliteitsen hinderaspecten, zowel in de eindsituatie als in de realisatieperiode. De gemeente heeft veel praktijkervaring met grootschalige stedelijke ontwikkelingsprojecten en het bouwen in (al) intensief bewoond en gebruikt stedelijk gebied. Hierdoor is veel expertise en ervaring opgebouwdom de overlast tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken. De scores in het MER geven vooral aan dat deze hinder tijdens de bouwfase een belangrijk aandachtspunt is en dat goede maatregelen, communicatie en afspraken met de bouwpartijen hierover noodzakelijk zijn.

Voor elk thema is geanalyseerd of er maatregelen noodzakelijk en/of wenselijk zijn om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Hieronder worden de voornaamste conclusies samengevat in drie categorieën: verkeersmaatregelen, mitigerende maatregelen en optimaliserende

maatregelen. Mitigerende maatregelen vloeien voort uit een wettelijke verplichting (anders kan niet aan de norm voldaan worden) of een noodzaak om een basiskwaliteit te halen. Optimaliserende maatregelen zijn niet 'verplicht', maar toepassing leidt wel tot een verbetering van het leefklimaat.

Verkeersmaatregelen

Amsterdam groeit hard en blijft dat de komende jaren nog flink doen. Dit is niet alleen het geval op Zeeburgereiland, maar ook bij IJburg en Cruquius. Dit betekent dat de doorstroming op de A10, de capaciteit van het OV en de fietsverbindingen verder onder druk komen te staan. Voor een belangrijk deel is de geconstateerde problematiek een autonoom aandachtspunt, waar de ontwikkeling van Zeeburgereiland een verdere bijdrage op heeft. Het verdient daarom aanbeveling om bij de totale ontwikkeling van Zeeburgereiland in breder perspectief naar de bereikbaarheidsproblematiek te kijken, naast het treffen van lokale maatregelen. Naast het uitvoeren van concrete maatregelen voor het autoverkeer (zie hoofdstuk 5), is het om de mobiliteit rondom Zeeburgereiland, maar ook voor IJburg (inclusief fase 2) en omliggende gebieden te verbeteren het wenselijk een planoverstijgend mobiliteitsplan op te stellen. In het MER wordt voorgesteld om dit op vier pijlers te laten rusten:

- inzet op modal shift
- verbetering doorgaande fietsverbindingen
- verbetering openbaar vervoer
- verbetering autoinfrastructuur

Het Mobiliteitsplan is inmiddels in voorbereiding (zie hoofdstuk 5, en de bijlage van deze toelichting).

Mitigerende maatregelen

Geluid

In het MER is aangegeven dat voor het thema geluid zijn mitigerende maatregelen nodig zijn. In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek naar de geluidbelasting op de gevels van de nieuwe en bestaande woningen uitgevoerd. Hieruit komt naar voren dat hogere waarden nodig zijn (zie hoofdstuk 4).

Water

Maatregelen ter beperking van wateroverlast.

Vanuit het wateronderzoek zijn al veel maatregelen ter beperking van wateroverlast in het Stedenbouwkundig plan voor de Sluisbuurt opgenomen. Hierbij valt te denken aan rainproofmaatregelen, de open verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal en de geplande ophogingen.Voor de andere ontwikkelgebieden zullen ook dergelijke maatregelen nodig zijn. Het bestemmingsplan maakt de coupure mogelijk alsmede andere rainprooffmaatgelegen. Daarnaast zijn de waterkeringen in het plangebied bestemd en voorzien van beschermingszones.

Aanbrengen van oever- en waterbeplanting

Bij de inrichting van waterlichamen zal om het ecologische evenwicht in het water te borgen, het aanbrengen van (of het mogelijk maken) van oever- en waterbeplanting aan de Kaderrichtlijn Water moeten voldoen. Per 100 meter watergang zal 20% van 1m breed = 20 m2 uit begroeide oever moeten bestaan. Het bestemmingsplan maakt deze inrichting mogelijk. Verdere uitwerking vindt plaats in het kader van het inrichtingsplan.

Toepassen meerlaagse veiligheid

Vanuit het oogpunt van overstromingsrobuust bouwen wordt het aanbevolen de aanpak voor meerlaagse waterveiligheid te hanteren en dat de woningen op Zeeburgereiland in beginsel vanaf de eerste verdieping veilig zullen zijn.

Natuur

Verlichtingsplan Westoever

Voor het aan de NNN grenzende gebied dient een verlichtingsplan te worden opgesteld dat rekening houdt met de functie van de verbindingszone voor meervleermuis. Voorafgaande aan de voorbereidende werkzaamheden in Sluisbuurt (verwijderen bebouwing en begroeiing) is onderzoek verricht naar naruurwaarden, zodat indien nodig maatregelen genomen kunnen worden (zie ook hoofdtuk 5). In de regels van het bestemmingsplan is de aandacht voor de verlichting verankerd.

Maatregelen ter voorkoming van vestiging rugstreeppad en oeverzwaluw

Tijdens het bouwrijp maken van de diverse gebieden kunnen de rugstreeppad en de oeverzwaluw profiteren van tijdelijke wateren en gronddepots. Door vooraf maatregelen te treffen kan vestiging van beschermde soorten worden voorkomen. Inmiddels is hieraan in het kader van het bouwrijp maken van het plangebied aandacht aan besteed.

Hinder en overlast in de realisatieperiode

Beleidsmaatregelen

Diverse beleidsmaatregelen beschreven in het MER kunnen in principe – na overleg - door de gemeente worden opgelegd aan de ontwikkelaars en aannemers. In de praktijk blijkt dat de maatregelen er toe kunnen bijdragen dat hinder en overlast kunnen worden beperkt en dat waar nodig kan worden bijgestuurd. De gemeente heeft ruime ervaring met grootschalige gebiedsontwikkeling en in de voorbereiding wordt uitvoering aan het beleid gegeven.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen B&M) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan op basis van de brochure door de aanwezigheid van bijvoorbeeld een spoorlijn of drukkere wegen worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar) is echter niet toelaatbaar.

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

Kwalificatie plangebied

Een gemengd gebied in de zin van de VNG-brochure is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Dit geldt eveneens voor gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen.

Het bestemmingsplangebied kan door de nabije aanwezigheid van een tramspoor, vaarwegen, autowegen en sterke functiemenging worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. De richtafstanden die gelden ten opzichte van een rustige woonwijk kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Daar is in dit geval sprake van.

4.2.2 Plangebied

In het bestemmingsplan dient enerzijds rekening te worden gehouden met ter plaatse of in de omgeving aanwezige bedrijfsfuncties. Anderzijds dient in de Sluisbuurt met de beoogde functiemenging sprake te zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanwezige bedrijven

In het plangebied en daarbuiten komt een aantal bedrijven voor. Onderstaande tabel omvat de aanwezige bedrijven in het plangebied met daarbij aangegeven de milieucategorie. De richtafstand voor het omgevingstype 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied' zijn aangegeven conform de VNG-brochure.

Inrichting	**adres**	**VNG cat.**	**afstand rustige woonwijk**	**afstand gemengd gebied**
Bunkerschip (1)	Zuider IJdijk	4.1	200 m	100m
Zand en grindhandel (2)	Zuider IJdijk	3.2	100 m	50 m
Sluizencomplex (3)	Zuider IJdijk	3.2	100 m	50 m
Magnus Metaal (4)	Cruquiusweg	5.2	700 m	500 m

Tabel: aanwezige bedrijven Sluisbuurt met bijbehorende richtafstanden

De functie zand- en grindhandel zal op korte termijn worden beëindigd. Deze activiteit is in het bestemmingsplan dan ook niet positief bestemd. Voor Magnus Metaal geldt dat deze locatie inmiddels door een ontwikkelende partij is aangekocht, waardoor het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten binnen afzienbare tijd voorzien is.

Voor wat betreft het bunkerschip geldt dat 'gevaar' de bepalende afstandsnorm is. De afstand tot het bunkerschip en de nieuwe woonbebouwing bedraagt circa 80 meter. Een bunkerschip valt onder de werking van het Activiteitenbesluit. Voor de veiligheid van de afleverinstallaties is de aanwezigheid van benzine (lichte olie) sterk bepalend. Bunkerstations voor de beroepsvaart slaan alleen diesel op. Bij een

bunkerstation zonder benzine opslag geldt een afstand van 20 meter tot kwetsbare objecten als het bunkerstation aan een doorgaande vaarroute is gelegen. Omdat het risico van aanvaring bepalend is voor de veiligheid, geldt de veiligheidsafstand alleen vanaf de vaarwegkant van het station. Het Activiteitenbesluit geeft regels voor de wijze van afleveren, toezicht en noodsituaties. Gelet op deze afstandsnorm is een kleinere afstand vanuit B&M aanvaardbaar. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op het calamiteitenscenario.

Aan de richtafstanden van het sluizencomplex wordt voldaan.

4.2.2.1 Functiemenging

Binnen de gebieden met de bestemming 'Gemengd' kunnen milieubelastende en milieugevoelige functies op vrij korte afstand van woningen gesitueerd worden. De bij dit bestemmingsplan opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging hanteert geen richtafstanden, maar de categorieën A, B en C die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn. Hieronder volgt een beschrijving van de categorieën.

Categorie A

Activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen - in gebieden met functiemenging - kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

Categorie B

Actitviteiten die in gebieden met functiemenging kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

Categorie C

De activiteiten uit categorie B waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

Voor de bestemming 'Gemengd' is een functiemengingslijst opgenomen met de categorieën A en B. Dit zijn hoofdzakelijk ambachtelijke bedrijven. Categorie C is niet rechtstreeks opgenomen vanwege de extra verkeersaantrekkende werking.

Conclusie

De aanwezige bedrijven in en buiten het plangebied vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In het toekomstige woongebied wordt het principe van functiemenging gehanteerd waardoor bedrijven zich goed kunnen verhouden tot gevoelige functies zoals wonen. De maximaal toelaatbare categorieën van bedrijven is in de regels vastgelegd.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Kader

Wet Milieubeheer

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de

Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

1. De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
2. De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig om dat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Nederland staat als dichtbevolkt land voor een grote uitdaging. Enerzijds moeten de luchtkwaliteitsnormen worden gerealiseerd, anderzijds willen we ruimte houden voor maatschappelijk gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze uitdaging het hoofd te bieden is gekozen voor een unieke aanpak, waarbij Rijk en regio’s gezamenlijk werken aan een schonere lucht. Het resultaat hiervan is neergelegd in het kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL, 2009).

Het kabinetsbesluit NSL werkt via de volgende systematiek toe naar schonere lucht:

- De luchtkwaliteit in 2008 vormt de uitgangssituatie voor het NSL. Voor dat jaar is het totaal aan situaties waarin niet wordt voldaan aan de grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 in kaart gebracht.
- Vanuit deze uitgangssituatie is gekeken hoe de luchtkwaliteit zich zou ontwikkelen zonder Nederlandse ruimtelijke projecten en maatregelen. Dit is de autonome ontwikkeling.
- De effecten van de verwachte ruimtelijke projecten en besluiten die ‘in betekenende mate’ (IBM)2 bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn berekend en verwerkt in het NSL.
- Dat geldt ook voor de berekende effecten van nationale en lokale maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren.

In het NSL zijn de ruimtelijke projecten opgenomen die ‘in betekenende mate’ (IBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging en waarover besluitvorming is voorzien in de periode 2009-2014. Bij de IBM-projecten gaat het om nationale projecten, zoals de aanleg van infrastructuur, en om projecten van lokale overheden, zoals de aanleg van nieuwe woonwijken, wegen of bedrijfsterreinen. Het negatieve effect van de IBM-projecten op de concentratieontwikkeling voor NO_2 en PM_{10} op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet is in 2009 berekend. Hieruit blijkt dat het aantal kilometers overschrijding als gevolg van de ruimtelijke projecten zeer beperkt is. Lokaal kunnen de concentraties luchtverontreiniging als gevolg van ruimtelijke projecten wel toenemen. Dit zal echter nauwelijks leiden tot nieuwe overschrijdingen.

In dit NSL zijn de maatregelen opgenomen die de betrokken overheden de komende jaren zullen uitvoeren. maatregelen die in dit NSL zijn opgenomen, hebben effect op verschillende onderdelen van de problematiek (o.a. achtergrondconcentratie en specifieke locaties).

De IBM-projecten genereren extra verkeer, wat negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. De hoeveelheid extra verkeer maakt onderdeel uit van de verkeersprognoses die de gemeenten hebben aangeleverd voor de saneringstool. De saneringsopgave van het NSL omvat daarmee vanzelf ook de luchtkwaliteitsopgave die het gevolg is van de IBM-projecten. De saneringstool laat zien dat de saneringsopgave wordt gedomineerd door dreigende toekomstige overschrijdingen.

IBM-projecten veroorzaken lokaal wel extra verkeer en daarmee lokaal mogelijk hogere concentraties, maar veroorzaken nauwelijks een toename van het aantal kilometers met een dreigende toekomstige grenswaardeoverschrijding. Voor heel Nederland neemt het aantal verwachte toekomstige overschrijdingen ten opzichte van de autonome ontwikkeling op het onderliggende wegennet (OWN) voor PM_{10} toe met twee km in 2011 en voor NO_2 met vier km in 2015. Voor het hoofdwegennet (HWN) neemt het aantal km's met een toekomstige overschrijding voor PM_{10} niet toe en voor NO_2 gaat het om een afname die ontstaat doordat de aanleg van nieuwe wegen in veel gevallen leidt tot een verbetering elders.

Zeeburgereiland is in het NSL aangemerkt als een In Betekenende Mate (IBM)- project.

736	Glastuinbouw gemeente Haarlemmermeer	Kassen	335 ha
737	Justitieel cellencomplex Schiphol	overig	62.500 m² overige voorzieningen
738	Noordwest luchthavenfuncties en marechaussee	overig	270.000 m² overige voorzieningen
739	Transfercity parkeergarage	verkeer	10.500 extra pp voor P3/P40 Opgenomen in verkeersprognose
740	Optimalisatie aansluitingen A22 (Amsterdamseweg N202 en Velsertraverse N197)	verkeer	Niet project gespecificeerd
741	Gebiedsuitw. H"meer-Westflank	woningen	15.000 woningen
742	Bloemendalerpolder KNSF	Gemengd	100.000 m² kantoren + 4.500 woningen
743	Ijburg 2e fase	woningbouw	9.200 woningen
744	Overamstel	gemengde locatie	Circa 4.000 woningen en 200.000 m² b.v.o. werken en voorzieningen
745	De Draai	woningen	2.700 woningen
746	Zeeburgereiland	gemengde locatie	Tussen 5.000 en 6.000 woningen + tussen 194.000 en 264.000 m² b.v.o niet woonvoorzieningen
747	Buiksloterham	gemengde locatie	4.000 WONINGEN + 450.000 m² b.v.o. werken en 50.000 m² b.v.o. voorzieningen

Uitsnede projecten NSL (2009)

Lokale Richtlijn gevoelige bestemmingen

De focus van Amsterdam ligt op het stimuleren van slim en schoon vervoer voor zakelijke veelrijders, omdat daarmee op de meest efficiënte en effectieve wijze het aantal vervuilende kilometers in de stad wordt gereduceerd. Dat gebeurt via subsidie voor elektrisch vervoer, het reguleren van verkeer via milieuzones en in winkelgebieden en door samenwerking in innovatieve projecten op het gebied van stedelijke distributie. In Amsterdam mogen langs drukke wegen geen nieuwe voorzieningen worden

gerealiseerd voor ouderen of mensen met een kwetsbare gezondheid en voor onderwijs of opvang voor minderjarigen. De Richtlijn geldt stadsbreed, voor centrale stad en stadsdelen.

De landelijke regelgeving (vastgelegd in *Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit*) heeft exclusief betrekking op rijkswegen en provinciale wegen. De Amsterdamse richtlijn biedt gevoelige groepen ook langs drukke binnenstedelijke wegen extra bescherming tegen schadelijke effecten van luchtverontreiniging. Daarnaast hanteert Amsterdam in tegenstelling tot het landelijke besluit alleen een afstandscriterium, ongeacht de luchtkwaliteit. Voor drukke binnenstedelijke wegen geldt dat ongeacht de luchtkwaliteit geen nieuwe gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd in de eerste lijnsbebouwing bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter van de rand van de weg.Van de Amsterdamse richtlijn kan gemotiveerd worden afgeweken als (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven.

4.3.2 Plangebied

Nu het programma van de Sluisbuurt sec past binnen het NSL is nader onderzoek niet nodig. Evenwel is In het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt is een onderzoek uitgevoerd naar de concentraties luchtverontreinigende stoffen (Onderzoek luchtkwaliteit bestemmingsplan Sluisbuurt, Antea 2017). Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide en fijn stof uitgerekend op een aantal maatgevende toetspunten in en rond het plangebied.

Op basis van onderhavig luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle in het onderzoek opgenomen toetspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Daarbij is tevens gehouden met emissies van varende en stilliggende schepen.

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen belemmering vormt voor de verdere besluitvorming van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Wel moet, op basis van de lokale richtlijn, in het bestemmingsplan een zone worden opgenomen langs de Zuiderzeewege en IJburglaan, waarbinnen geen gevoelige bestemmingen mogen worden opgenomen. Met gevoelige bestemmingen wordt bedoeld: scholen, kinderdagverblijven, verzorgingstehuizen, verpleegtehuizen en bejaardentehuizen.

4.3.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is een zone aangegeven waar - in combinatie met de regels - gevoelige functies zijn uitgesloten.

4.4 Geluidhinder

4.4.1 Kader

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

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt,

dient akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de hoogst toelaatbare waarde van de Wgh.

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

Vaststelling hogere grenswaarden Wet Geluidhinder, Amsterdams beleid (2016)

Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen (inclusief plaatsen voor woonwagens/woonschepen) en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties.

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Een stille of geluidluwe zijde is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Wanneer de stille zijde tevens beschikt over een buitenruimte heeft ook deze buitenruimte bij voorkeur een aanvaardbaar geluidniveau.

Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110g Wgh). Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen, in een tijdelijke situaties of bij woningen voor een bijzondere groep).

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

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Actieplan Amsterdam ten aanzien van geluid

De Europese Unie verplicht stedelijke gebieden om, op basis van de EU richtlijn omgevingslawaai, elke vijf jaar een geluidskaart en een actieplan geluid op te stellen. Uit de geluidskaart blijkt dat van de bovenstaand genoemde geluidbronnen de het verkeer veruit tot de hoogste (ernstige) hinder leidt. 37% van alle Amsterdamse woningen heeft een geluidbelasting van 55 dB of meer (de ondergrens voor de geluidskaart) vanwege wegverkeer. Vanwege geluid van het (vooral stedelijk) wegverkeer worden ruim

47.000 Amsterdammers (6,1 %) ernstig gehinderd en ervaren bijna 24.000 Amsterdammers (3,1 %) ernstige slaapverstoring. Dit kan ook leiden tot negatieve gezondheidseffecten in de vorm van onder meer hoge bloeddruk of (het verergeren van) hartklachten.

Als vervolg op het opstellen van de geluidskaart heeft Amsterdam in het Actieplan Geluid aangegeven wat gedaan wordt om ernstige hinder en slaapverstoring door geluid te beperken. In het plan wordt vooral aandacht besteed aan geluidhinder door het wegverkeer. Amsterdam heeft voor het Actieplan een plandrempel gekozen van 68 dB. Deze plandrempel geeft het ambitieniveau weer.

De belangrijkste in het Actieplan opgenomen maatregelen zijn:

- Het programma Sanering Verkeerslawaai.
- Fors inzetten op het stimuleren van elektrisch vervoer.
- Voor het eigen gemeentelijk wagenpark gaat Amsterdam waar mogelijk over op de "beste band".
- In Amsterdam wordt geluidsreducerend asfalt toegepast 'waar dit civieltechnisch mogelijk is. Op veel plaatsen in Amsterdam is dit niet mogelijk, doordat er sprake is van verhoogde slijtage vanwege zwaar en 'wringend' verkeer.
- Aanpak brom- en snorfietsen, deze veroorzaken bijna twee keer meer ernstige geluidhinder dan alle auto's samen.
- Voor trams worden maatregelen uitgevoerd aan de trams (geluiddempers, flenssmering) en aan de infrastructuur (uitbreiding aantal kopsmeerinstallaties, beperking geluid beweegbare bruggen).
- Het Amsterdamse geluidbeleid (het zogenaamde 'hogere waarden beleid').

4.4.2 Plangebied

Voor het plangebied zijn onderzocht zijn verschillende bronnen (akoestisch onderzoek Sluisbuurt, Antea, 2018). In verband met de voorgenomen ontwikkeling en de hieraan gekoppelde ruimtelijke procedure zijn in het akoestisch onderzoek de volgende aspecten onderzocht:

1. In het kader van de Wet geluidhinder is de geluidbelasting vanwege bestaande wegen op nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in het plangebied bepaald.

2. In het kader van de Wet geluidhinder is het geluideffect beschouwd vanwege de wijziging (extra aansluiting) van de Zuiderzeeweg (reconstructie).

3. In het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' is de verwachte geluidbelasting als gevolg van de nieuwe 30 km/uur wegen op de nieuwe en de bestaande gevoelige bestemmingen in het plangebied worden bepaald.

4. In het kader van het gemeentelijk beleid is ook inzicht gegeven in de mogelijkheid tot het creëren van een stille zijde.

Naast bovenstaande aspecten is tevens inzicht gegeven in de effecten van de geluidafscherming van de eerstelijns bebouwing in verband met de fasering van het bestemmingsplan.

Verkeerslawaai op de nieuwbouw

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat bij een deel van de geluidgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van wegen van 48 dB wordt overschreden. De voorkeursgrenswaarde ten gevolge van spoorwegen van 53 dB/55 dB wordt niet overschreden. De ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van 53 dB (ligplaatsen voor woonschepen) of 63 dB (woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen) wordt echter niet overschreden. Door de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is een analyse naar mogelijke maatregelen noodzakelijk.

De analyse laat zien dat bronmaatregelen reeds zijn toegepast en dat een grotere geluidreductie door het toepassen van dunne deklagen technisch niet haalbaar is. Daarnaast is het toepassen van overdrachtsmaatregelen (schermen) stedenbouwkundig niet gewenst en financieel niet doelmatig.

Uit de rekenresultaten blijkt dat - mede door de beoogde structuur van de bouwblokken - aan het geluidbeleid van de gemeente wordt voldaan. Burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam kunnen derhalve voor genoemd plan gemotiveerd een hogere waarde vaststellen. Hiervoor is een ontwerpbesluit Hogere Waarden opgesteld. Het akoestisch onderzoek en het ontwerpbesluit Hogere Waarden is door de TAVGA (8 februari 2018) positief beoordeeld. Er wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid. In het advies van de TAVGA wordt onder andere aandacht nog gevraagd voor het scheepvaartlawaai.

Wegverkeerslawaai op de bestaande geluidgevoelige bestemmingen binnen het plangebied

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting ten hoogste 51 dB na aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. Bij de bestaande woningen is sprake van de aanleg van een nieuwe weg zonder zone (30 km/uur regime). De vergelijking met de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting laat zien dat de berekende geluidbelasting aanvaardbaar is.

Wegverkeerslawaai reconstructie en uitstraling

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege wijziging van de Zuiderzeeweg zal toenemen met ten hoogste 3,29 dB. Dit is ter plaatse van de gevels van de bestaande geluidgevoelige bestemmingen in blok 21A van de Sportheldenbuurt. Voor de wijziging van de Zuiderzeegweg bedraagt de toename daarmee meer dan 2 dB en is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De ten hoogste toelaatbare toename van maximaal 5 dB wordt echter niet overschreden.

Voor de bestaande geluidgevoelige bestemmingen is reeds een eerdere hogere waarde (minimaal 57 dB) vastgesteld, ten gevolge van het bestemmingsplan Sportheldenbuurt. De berekende geluidbelasting in de toekomstige situatie is maximaal 54 dB. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een overschrijding van deze reeds vastgestelde hogere waarden. Er hoeven dus geen nieuwe hogere waarden te worden aangevraagd. Derhalve is dan ook geen onderzoek naar maatregelen ter beperking van de geluidbelasting noodzakelijk.

Bij de overige geluidgevoelige bestemmingen bedraagt de toename minder dan 2 dB of blijft onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze geluidgevoelige bestemmingen is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere toetsing kan derhalve achterwege blijven voor deze geluidgevoelige bestemmingen.

Buiten de zone reconstructie en binnen de geluidzone van de Zuiderzeeweg, geldt dat toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is.

Wegverkeerslawaai op de nieuwbouw; goede ruimtelijke ordening

Ten gevolge van het wegverkeer op de niet-zoneplichtige 30 km/uur wegen is de geluidbelasting op één blok 64 dB na aftrek ex artikel 110g Wgh. Dit is meer dan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van éénzelfde zoneplichtige weg. Het toepassen van stille elementenverharding op deze locatie leidt tot een reductie van de geluidbelasting met circa 2 tot 3 dB. Bij de uitvoering wordt deze verharding toegepast. Op deze manier voldoen alle geluidbelastingen ten gevolge van de niet-zoneplichtige wegen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting voor gelijkwaardige zoneplichtige wegen. Het akoestisch klimaat als gevolg van deze wegen wordt daarmee aanvaardbaar geacht.

Scheepvaartlawaai; goede ruimtelijke ordening

Voor scheepvaartlawaai zijn geen wettelijke normen voor de geluidbelasting vastgesteld. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting echter wel inzichtelijk gemaakt. Uit de resultaten is op te maken dat de geluidbelasting ten hoogste 55 dB(A) etmaal-waarde bedraagt. Vooral de lage frequenties (63 Hz tot maximaal 1000 Hz zijn bepalend bij scheepvaart) van de dieselmotoren kunnen hinder veroorzaken. Wanneer bij de bepaling van de geluidwering op gebouwniveau hier rekening mee wordt gehouden, wordt eventuele hinder voorkomen. Hieraan wordt bij de bouwenveloppen en de tenders uitvoerin aan gegeven. Opgemerkt wordt dat de modernere schepen tegenwoordig uitgevoerd worden met motoren die een hoog toerental hebben en zijn de lagere frequenties minder aanwezig. Door het nemen van maatregelen om de laag frequente geluidhinder te voorkomen wordt een beter woon en leefklimaat gerealiseerd.

Conclusie

Uit akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat na vaststelling van hogere waarden voor de nieuwbouw in de Sluisbuurt, en het toepassen van stille elementenverharding op een klein deel van de interne wegen, het aspect akoestiek geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Aan de voorwaarde voor de stille elementenverharding zal uitvoering worden gegeven. Scheepvaartlawaai is bij de uitwerking van de plannen een aandachtspunt. Op gebouwniveau wordt bekeken welke doeltreffende maatregelen mogelijk zijn.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

Voor het aspect bodemopbouw en grondbalans geldt geen wetgeving of een beleidskader. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan echter wel rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Voor bodemkwaliteit is wel wetgeving aanwezig; de Wet Bodembescherming. Hiervoor geldt dat bij functiewijzigingen er bekeken moet worden of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. Ook moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In het kader van het MER (zie bijlage) is door de gemeente Amsterdam een bureaustudie uitgevoerd naar de bodemkwaliteit en de grondbalans van/op Zeeburgereiland (Ingenieursbureau Amsterdam, 2017, zie bijlage).

4.5.2 Plangebied

Bodemopbouw

Zeeburgereiland is een voormalige baggerbergplaats met een heterogene bodemopbouw. Het oorspronkelijk bodemmateriaal bestaat uit baggerspecie waarop op diverse plaatsen een dunne laag zand van circa 0,5 m aangebracht is als ophooglaag. De sliblaag onder de ophooglaag bestaat uit een afwisseling van kleiig en zandig materiaal. Onder het slib bevindt zich het Holocene klei-veen pakket met daaronder een watervoerend pakket.

De ontwikkeling van de Sluisbuurt heeft geen effect op de onderliggende bodemopbouw. Lokaal vinden mogelijk wel wijzigingen plaats als gevolg van funderingswerkzaamheden. Er is geen sprake van aantasting van de grootschalige structuur, omdat deze beperkt blijven tot de bovenste aardlaag.

Hoogteligging en grondverzet

De maaiveldhoogte in het plangebied ligt tussen circa NAP + 0,2 m en NAP + 2,4 m, waarbij de ontsluitingswegen en de bebouwing duidelijk hoger liggen. Ook duidelijk zichtbaar zijn de lagere gelegen tunnelmonden van de Piet Heintunnel en de IJtunnel.

Ten behoeve van een goede waterhuishouding is het noodzakelijk om de deelgebieden op Zeeburgereiland op te hogen met zeer goed doorlatend zand. Per deelgebied kan op basis van geohydrologisch onderzoek, het grondwatermodel en zettingsberekeningen bepaald worden wat de benodigde omvang van de watergangen en de benodigde dikte van de ophooglaag is om aan de gemeentelijke grondwaternorm te kunnen voldoen.

In het kader van het bouwrijp maken wordt het gebied integraal opgehoogd en aangelegd op een maaiveldniveau van NAP + 2,10 meter. De huidige watergangen worden gedempt met uitzondering van een deel van de noordelijke watergang langs de waterkering.

Als gevolg van de verlaging van de grondwaterstand in de deelgebieden kunnen maaiveldzettingen ontstaan. Deze zettingen zijn afhankelijk van de aard en samenstelling van de ondergrond, de bovenbelasting en de grootte van de grondwaterstandsverlaging.

In onderstaande tabel zijn voor de deelgebieden de te verwachten eindzettingen te zien. Enkele deelgebieden zijn vanwege de aanwezigheid van de 'Oergeul' opgesplitst in twee deelgebieden (een gebied binnen en een gebied buiten de Oergeul). Uit deze tabel blijkt dat de eindzettingen in de toekomstige situatie (met huidig IJmeerpeil en klimaat) in de deelgebieden maximaal 0,07 meter bedraagt. Wanneer de eindzetting gerelateerd wordt aan de duur van 10.000 dagen (Amsterdams beleid ten aanzien van maximale zettingen) kan deze zetting als verwaarloosbaar klein worden aangemerkt.

Deelgebied met karakteristieke bodemopbouw	Grootste grondwaterstandverlaging	Eindzetting
Sluisbuurt (buiten geul)	1,0 m	0,06 m
Sluisbuurt (in geul)	0,7 m	0,07 m
Baaibuurt West (in geul)	0,5 m	0,05 m
Baaibuurt West (buiten geul)	0,6 m	0,03 m
Sportheldenbuurt en bedrijvenstrook	0,9 m	0,05 m
Baaibuurt Oost	0,1 m	0,0 m
Baaibuurt Oost (in geul)	0,2 m	0,0 m
Oostpunt	0,4 m	0,01 m
Oksel A10 (buiten geul)	0,4 m	0,01 m
Oksel A10 (in geul)	0,0 m	0,0 m

**de eindzetting is de zetting in de gebruiksfase (is de zetting vanaf start grondwaterstands-verlaging tot 10.000 dagen daarna). De zetting geldt alleen voor de locatie binnen het deelgebied waar de grootste grondwaterverlaging optreedt; de zettingen in de rest van het deelgebied zijn lager.*

Op dit moment is het toekomstig maaiveldniveau voor de meeste deelgebieden onbekend. Daarom is in de berekening van de eindzetting van de tabel alleen rekening gehouden met een verlaging van de freatische grondwaterstand. Wanneer het toekomstig maaiveldniveau bekend is wordt een ophoogadvies per deelgebied gegeven met de te verwachten zettingen. Voor het ontwikkelgebied wordt een restzettingseis van 20 cm gehanteerd. Dit wordt meegenomen in de afzonderlijke plannen per deelgebied: in het ontwerp en de inrichting van het gebied en in het grondwater-/ophoogadvies.

Bodemkwaliteit

Op Zeeburgereiland zijn in de loop der jaren op meerdere plekken (water)bodemverontreinigingen ontstaan. Om grond-/saneringswerk uit te mogen voeren in de sterk verontreinigde grond is in 2006 een raamsaneringsplan (RSP) opgesteld voor het gehele Zeeburgereiland. In het raamsaneringsplan is de saneringsaanpak van de bodemverontreinigingen op hoofdlijnen beschreven. Per sanering wordt een uitvoeringsplan opgesteld, waarin meer gedetailleerd wordt uitgewerkt hoe de betreffende sanering wordt uitgevoerd. Het raamsaneringsplan was gebaseerd op diverse (water)bodemonderzoeken. Inmiddels zijn er meerdere aanvullende bodemonderzoeken uitgevoerd en zijn er al diverse (water)bodemverontreinigingen gesaneerd (input bodemkwaliteit en grondbalans ten behoeve van MER Zeeburgereiland, Ingenieursbureau gemeente Amsterdam september 2017, bijlage).

In de Sluisbuurt waren diverse mobiele bodemverontreinigingen en enkele immobiele verontreinigingen aanwezig. Enkele daarvan zijn reeds gesaneerd, een paar verontreinigingen resteren nog. Daarnaast zijn twee asbest restverontreinigingen verwijderd.

In verband met de geplande ondergrondse parkeergarages in de Sluisbuurt is besloten om alle bekende bodemverontreinigingen te verwijderen, zodat deze geen belemmering zijn tijdens de herontwikkelingswerkzaamheden. De saneringen is in 2017 afgerond.

De verontreinigde watergangen rondom het voormalige Van Keluen terrein (ZuiderIJdijk 82) zijn inmiddels gesaneerd. De overige verontreinigde watergangen worden direct voorafgaande aan de ophoging van het terrein gesaneerd. Hiertoe is in de periode van augustus tot november 2016 een verkennend waterbodemonderzoek uitgevoerd (BK Ingenieurs, zie bijlage). Na de waterbodemsanering worden alle watergangen gedempt en worden er nieuwe watergangen gegraven. Het doel van het waterbodemonderzoek was het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de sliblaag en de onderliggende vaste waterbodem in de te baggeren watergangen. Daarnaast is de kwaliteit ten aanzien van de parameter asbest bepaald (in enkel de bovenste sliblaag). Het doel van het onderzoek was in het inzichtelijk maken van de milieuhygiënische kwaliteit van sliblaag en vaste waterbodem in verband met de geplande demping van de watergangen. De sliblaag zal dus alleen gebaggerd gaan worden. Indien er geen sliblaag is aangetroffen zal de watergang direct gedempt worden. Het uitvoeren van een asbest onderzoek ter plaatse van de vaste waterbodem heeft geen toegevoegde waarde. De vaste waterbodem is niet onderzocht op het voorkomen van een verontreiniging met asbest.

Op basis van de NEN 5720 is het onderzoeksgebied ingedeeld in dertien monstervakken. Binnen ieder monstervak zijn op tien locaties deelmonsters genomen van de sliblaag (indien aanwezig) en de bovenste halve meter van de vaste waterbodem. Uit het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de onderzoekshypothese voor de monstervakken 1 tot en met 8 en 11, “verdacht op het voorkomen van een sterke verontreiniging met zware metalen” niet juist is gebleken. De strategie voor watergangen 9 en 10 is ‘onverdacht op het voorkomen van een sterke verontreiniging’. Deze strategie is juist gebleken.

Uit het indicatief toetsingsresultaat “toepassen in zoet oppervlaktewater” blijkt dat de milieuhygiënische kwaliteit van zowel de sliblaag als de vaste waterbodem varieert van altijd toepasbaar tot klasse B. De sliblaag is met uitzondering van monstervak 1 verspreidbaar op het aangrenzende perceel. De vaste waterbodem is met uitzondering van monstervak 3A en monstervak 10 verspreidbaar op het aangrenzende perceel.

Uit het asbest-in-waterbodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er géén asbest is aangetroffen in de sliblaag in de fractie >0,5 mm. De vakken waar geen sliblaag is aangetroffen, zijn niet verdacht op het voorkomen van een verontreiniging met asbest. Op deze locaties is derhalve geen asbest-in-waterbodemonderzoek uitgevoerd.

Nadat bovengenoemde (water)bodemsaneringen zijn uitgevoerd resteren alleen nog de bodemverontreinigingen die aan de noordzijde van Sluisbuurt zijn gelegen. Hier is nu nog een

zandhandel (voormalig Muiderzand) aanwezig. Zodra deze verplaatst is zal nader onderzoek moeten uitwijzen wat de actuele contouren van de bodemverontreinigingen zijn en hoe deze gesaneerd kunnen worden.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle

activiteiten worden toegestaan.

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken, zoals gesteld in het duurzaamheidsprogramma 2011-2014. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Het Bevt stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwbouw van (beperkt) kwetsbare objecten is niet toegestaan binnen de afstanden van het plaatsgebonden risico. Binnen de plasbrandaandachtsgebieden kunnen soms (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Deze moeten voldoen aan de extra eisen uit het Bouwbesluit 2012.

Als nieuwbouw binnen het invloedsgebied van een transportroute komt, is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze moet worden opgenomen in de toelichting bij een bestemmingsplan of in de ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning tot afwijken. De bouwbeperkingen voor ontwikkelingen langs de transportroutes uit het Basisnet Water staan in het Besluit Externe Veiligheid Transportroutes (BEVT), de Regeling Basisnet en het Bouwbesluit. Meer informatie hierover staat in de ‘Handreiking Bouwbeperkingen in en langs vaarwegen voortvloeiend uit het Basisnet Water’.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb)

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voorgemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro.

Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de belemmeringszone.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt.

Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de gebieden van de veiligheidscontouren (PR-contour en invloedsgebied GR).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringenstrook, maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de belemmeringenstrook ligt.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een project met drie werkgroepen voor water, weg en spoor. Daarin zitten vertegenwoordigers van rijk, provincies, gemeenten, infrastructuurbeheerders, chemische industrie en vervoerders van gevaarlijke stoffen. Zij worden daarbij ondersteund door adviesbureaus die de ruimtelijke plannen in kaart brengen en risicoberekeningen uitvoeren.

Het Basisnet geeft de verhouding aan tussen ruimtelijke ordening en de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over rijkswegen, hoofdvaarwegen en spoorwegen. Zo wordt beschreven welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in het gebied tot 200 meter vanaf de infrastructuur. De transportroutes worden ingedeeld in drie categorieën, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid:

- Op sommige routes krijgt het vervoer voorrang;
- Op andere routes krijgen de ruimtelijke ontwikkelingen voorrang;
- Op routes die belangrijk zijn voor zowel het vervoer als voor de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht.

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

Per 1 januari 2011 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking getreden. De Bevb gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Bevb voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

Ongeacht de hoogte van de berekende risico's dient het bevoegd gezag bij elk besluit binnen 200 m van een transportroute in te gaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de zelfredzaamheid van de aanwezigen (Besluit transportroutes externe veiligheid artikel 7).

Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringenstrook bedraagt (in dit geval) ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

ADN, Richtlijn Vaarwegen en BPR

Ingevolge het ADN en het Binnenvaart Politiereglement (BPR) moeten schepen met gevaarlijke stoffen, de zogenaamde kegelschepen, aparte opstel-, tevens wachtplaatsen krijgen. Een onderzoek van het maatgevende verkeersaanbod dient om de noodzaak van dergelijke plaatsen aan te tonen. Bij lage intensiteiten van kegelschepen kan met verkeersmanagement het ligplaats nemen op de wachtplaatsen voorkomen of beperkt worden, waardoor niet altijd een aparte ligplaats voor kegelschepen nodig is. De situering ervan is in het verlengde van de opstel- en wachtruimte of, als dit niet mogelijk is, aan de andere oever. Hierbij gelden minimale afstanden ten opzichte van andere schepen en bebouwing.

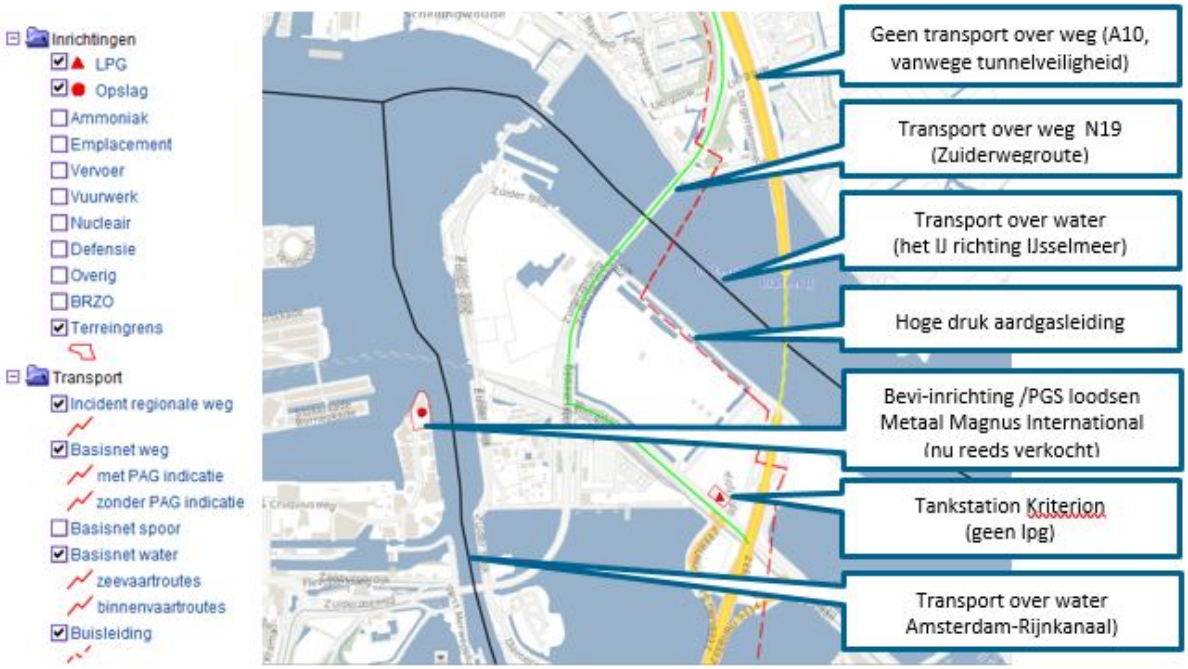
In de Richtlijnen Vaarwegen 2017 staat in paragraaf 6.2.5 beschreven welke criteria van toepassing zijn bij het aanwijzen van kegelligplaatsen. De aard van de lading bepaalt het aantal te voeren blauwe kegels. De aan te houden minimumafstanden zijn beschreven in het ADN en overgenomen in het BPR.

4.6.2 Plangebied

De volgende risicovolle activiteiten bevinden zich op en nabij het Zeeburgereiland (zie figuur hieronder):

- (1) Stationaire bronnen (lpg-tankstation, bevi-inrichting en wachtplaatsen/bunkerschepen);
- (2) Transport van gevaarlijke stoffen over weg;
- (3) Transport van gevaarlijke stoffen over water;
- (4) Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

In de rapportage Externe veiligheidsrisico's van gevaarlijke stoffen (weg, water, buisleiding) van de ODNZKG (2018, zie bijlage) zijn de verschillende bronnen nader beschouwd.



Afbeelding: Ligging risicobronnen

4.6.2.1 Stationaire bronnen

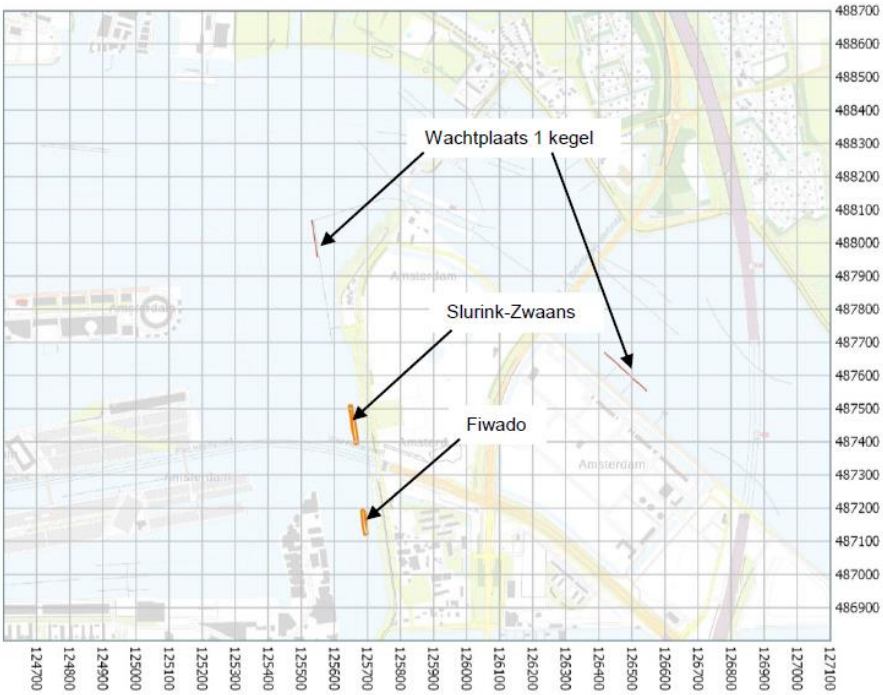
Inrichtingen

Op en rond Zeeburgereiland zijn twee potenieel risicovolle inrichtingen aanwezig. Het betreft het bedrijf

Metaal Magnus en tankstation Kriterion. Het invloedsgebied van Metaal Magnus ligt op 500 meter van deze inrichting. De locatie is inmiddels verkocht aan een ontwikkelende partij om hier woningbouw te realiseren. Het tankstation Kriterion verkoopt geen LPG meer, het milieuvergunningsdeel voor LPG verkoop is ingetrokken. Zodoende zijn deze (Bevi) bedrijven niet relevant voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de Sluisbuurt.

Wachtplaatsen en bunkerschepen

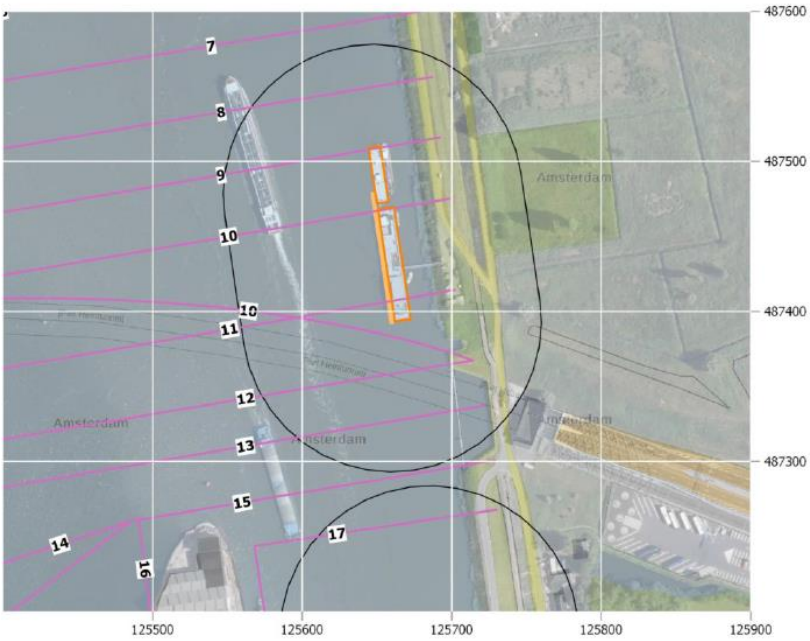
Aan de noord- en westzijde van Zeeburgereiland zijn wachtplaatsen voor schepen gelegen. Ten westen van Zeeburgereiland zijn twee bunkerschepen gesitueerd, Calpam/Fiwado en Slurink (zie figuur hieronder). Deze bunkerschepen voorzien de passerende scheepvaart van brandstof. Voor de wachtplaats bij bunkerschepen moet op basis van het ADN een veiligheidsafstand van 100 meter tot kwetsbare objecten en kunstwerken worden aangehouden. Voor één van de bunkerschepen (Slurink) geldt dat binnen de gestelde minimale afstandsnorm in het bestemmingsplan Sluisbuurt sprake van de bestemming Gemengd. De afstand tussen de wachtplaats en de aaneengesloten woonbebouwing in de Sluisbuurt bedraagt circa 80 meter. Binnen de bestemming Gemengd worden (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. In alle gevallen kan de bevoegde autoriteit gelet op plaatselijke omstandigheden een kleiner afstand toelaten. De bunkerschepen zelf vallen niet onder de regeling van het Bevi.



Doel van de zoneringsafstanden in het ADN is het beschermen van de genoemde objecten tegen de effecten van een scenario waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen. Nabij een bunkerlocatie is mogelijk sprake van een iets verhoogde kans op een incident met uitstroming van een gevaarlijke stof ten gevolge van het kruisend scheepvaartverkeer van en naar het bunkerstation. Deze toename ten opzichte van de doorgaande vaart kan op grond van de gegevens in een risicoanalyse van de bunkeractiviteiten worden geschat op minder dan 10%. Het scenario dat het risico van een bunkerstation bepaalt is een aanvaring van een langszij liggend kegelschip met een licht ontvlambare vloeistof, zodanig dat één of meer ladingtanks lek raken en een grote brand op het water en het bunkerstation ontstaat. Het standaard scenario dat in kwantitatieve risicoanalyses voor de binnenvaart wordt gebruikt is de uitstroming van 75 m3 vloeistof in 30 minuten.

Dit leidt bij ontsteking tot een plasbrand met een diameter van ca. 15 m. Vlamlengtes in de orde van 30 meter zijn mogelijk. Schade aan de constructie van een gebouw zal met name kunnen ontstaan bij direct vlamcontact. Alleen warmtestraling door een vloeistofbrand zal wel leiden tot aantasting van oppervlaktelagen, maar niet snel tot schade aan de constructie. De kans op dit scenario ligt in de orde van 10-7 per jaar.

Wanneer het kegelschip een gastanker is, kan bij het afbreken van een gasleiding aan dek een fakkelbrand ontstaan. In de kwantitatieve risicoanalyse voor de binnenvaart is de vlam horizontaal gericht en heeft een lengte van ca. 75 m. De kans op dit scenario is ca. een factor 10 lager dan die van het plasbrandscenario. De afstand van de dichtstbijzijnde gevels (bouwclusters 1 en 2) is ca. 80 m, zodat direct vlamcontact niet waarschijnlijk is. De kans op brandoverslag naar de geplande woonbebouwing is derhalve zelfs bij een fakkelbrandscenario zeer klein. Dit rechtvaardigd het aanhouden van een kleinere afstand.



Figuur 6. 100 m contour en brugvarianten, RDM coördinaten, 100 m grid

Figuur 7. 100 m contour over bouwclusters 1 en 2

Conclusie

Binnen 100 meter van de wachtplaatsen worden geen bestemmingen mogelijk gemaakt waar (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk zijn, met uitzondering van de wachtplaats bij het meest noordelijk gelegen bunkerschip ten westen van de Sluisbuurt. Hier is sprake van een afstand van circa 80 meter tot de bebouwing van clusters 1 en 2. Voor het aanhouden van een kleinere afstand is een besluit van de plaatselijk bevoegde autotiteit, de vaarwegbeheerder in casu Rijkswaterstaat Midden Nederland, noodzakelijk. De onderbouwing hiervan dient ontleend te worden aan de plaatselijke omstandigheden (zie bijlage AVIV, 2018)

Met betrekking tot het daadwerkelijke risico op de bouwblokken geldt dat een plasbrand op het water een van de ongevalscenario's is die door een verkeersongeval op het water kan ontstaan. Vlamlengtes in de orde van 30 meter zijn mogelijk. Aanvaring van een bunkerend 1 kegelschip draagt minder dan 10 % bij aan de kans daarop die al bestaat door de doorgaande vaart. Aangezien de kleinste afstand van de gevels van de voorgenomen bouwclusters tot de ligplaats aan de vaarwegzij van het bunkerschip Slurink-Zwaans meer dan 80 meter bedraagt is brandoverslag naar de geplande woningbouw door een plasbrandscenario niet mogelijk.

Wanneer een gastanker door een aanvaring zware schade oploopt kan een fakkelbrand ontstaan. Vlamlengtes in de orde van 75 meter zijn mogelijk. Aanvaring van een bunkerende gastanker draagt minder dan 10 % bij aan de kans daarop die al bestaat door de doorgaande vaart. Aangezien de kleinste afstand van de gevels van de voorgenomen bouwclusters tot de ligplaats aan de vaarwegzijde van het bunkerschip Slurink-Zwaans meer dan 80 meter bedraagt is de kans op brandoverslag door het fakkelbrandscenario naar de geplande woningbouw zeer klein.

4.6.2.2 Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De route over het Zeeburgereiland is aangewezen als omleidingsroute voor de Zeeburgertunnel. Deze tunnel onder het Buiten IJ is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ingedeeld in categorie C. Dat wil zeggen dat het vervoer van brandbare gassen in bulk door deze tunnel verboden is. Dit verkeer maakt gebruik van de omleidingsroute. De route voor gevaarlijke stoffen is in de figuur hierboven (ligging risicobronnen) met een groene lijn aangeduid. De Zuiderzeeweg maakt deel uit van het nationale Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

Langs deze route is geen plaatsgebonden risicocontour hoger dan 10-6 jaar aanwezig. Dit komt door de

geringe hoeveelheid gevaarlijke stoffen. Er wordt dus voldaan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico overschrijdt in de huidige situatie 2,9 maal de oriëntatiewaarde.

Door de bouw van veel woningen en voorzieningen neemt het groepsrisico toe. Hierdoor is sprake van een verdere overschrijding van het groepsrisico (zie rapportage externe veiligheid ODNZKG, februari 2018). De overschrijding van het groepsrisico neemt bij het uitvoeren van het plan voor de Sluisbuurt verder toe (5,2 maal de oriëntatiewaarde). Naast de ontwikkeling van de Sluisbuurt is hierbij tevens rekening gehouden met de verdere ontwikkelking van het Zeeburgereiland.

Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam stelt dat binnen de 100% letaliteitsafstand (80 meter) van de route weg transport gevaarlijke stoffen geen nieuwe objecten voor minder zelfredzame personen gerealiseerd mogen worden. Een afwijking hiervan wordt als specifiek beslispunt voorgelegd aan het bestuur. Bij het realiseren van de voorzieningen (bijv. een medisch centrum of kinderdagverblijf) dient rekening gehouden te worden met dit aspect.

Tevens stelt het Uitvoeringsbeleid dat geen toename van een bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde toegestaan is. Hier is bij de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland wel sprake van. Een toename van een bestaande overschrijding wordt als specifiek beslispunt, inclusief verantwoordingsplicht bij het betreffende ruimtelijke besluit voorgelegd aan het bestuur.

Door adviesbureau AVIV (Verantwoording groepsrisico bestemmingsplan Sluisbuurt 2018, zie bijlage) is een verantwoording opgesteld. De verantwoording gaat in op dichtheid van personen, de hoogte van het groepsrisico vergeleken met de oriëntatiewaarde, maatregelen ter beperking van het groepsrisico en de ruimtelijke mogelijkheden met een lager groepsrisico.

Vervolgens wordt in de rapportage ingegaan op de bestrijding en zelfredzaamheid.

Maatregelen schadebeperking

In de invulling van het gebied is de aanwezigheidsdichtheid in de eerste 80 m langs de Zuiderzeeweg beperkt gehouden door functies met minder zelfredzame personen niet in die zone te projecteren (zie zone externe veiligheid op de verbeelding van het bestemmingsplan).

De gevels van de eerste lijnsbebouwing langs de transportroutes worden geconstrueerd van niet brandbare materialen. Uitgangspunt is een dove gevel met gebruik van baksteen. Mensen die in gebouwen verblijven zijn met deze maatregelen beter beschermd tegen de effecten van een ongeval. Deze maatregelen verlagen de kans op en het aantal slachtoffers, hoewel dat niet zichtbaar is in de groepsrisicoberekening berekening (het rekenvoorschrift houdt hier geen rekening mee). De effecten van een calamiteit kunnen ook worden verminderd door een goede onderlinge positionering van gebouwen.

Maatregelen bestrijding

De gebiedsontsluiting naar en van opstelplaatsen en de locaties voor de bluswatervoorziening zullen worden afgestemd met de brandweer. Uitgangspunt is dat de panden door de brandweer goed benaderbaar zijn.

Maatregelen zelfredzaamheid

Bouwobjecten met minder zelfredzame personen zjjn niet geprojecteerd in de eerste 80 m langs de Zuiderzeeweg. In deze zone hebben de gebouwen vluchtmogelijkheden van de weg af. In Stedenbouwkundig Plan voor de Sluisbuurt is sprake van open bouwblokken waardoor er sprake is van goede vluchtmogelijkheden.

De Brandweer Amsterdam-Amstelland heeft haar advies uitgebracht op de ontwikkeling van de Sluisbuurt en daarbij aandachtspunten benoemd (Advies externe veiligheid Zeeburgereiland, Sluisbuurt, 2017, zie bijlage). De verantwoording van het groepsrisico is eveneens besproken met de Veiligheidsregio Amsterdam. Er zijn maatregelen mogelijk die de gevaren van een ongeval met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied beperken (zie ook hierboven). De Brandweer adviseert planologische maatregelen, technische maatregelen en organisatorische maatregelen.

In aanvulling op de verantwoording van het groepsrisico is een rapportage Beschouwing Omgevingsveligheid Sluisbuurt opgesteld (zie bijlage, Antea maart 2018). Deze rapportage die in samenwerking met de Omgevingsdienst, Brandweer en Rijkswaterstaat tot stand is gekomen geeft nader inzicht in de mogelijkheden om de bescherming bij incidenten met gevaarlijke stoffen te optimaliseren. De rapportage bevat elementen voor de verdere invulling van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. In de rapportage worden gewenste acties benoemd;

Actie 1: Gemeente Amsterdam onderzoekt met betrokken partijen of het vervoer van brandbaar gas door de Zeeburgertunnel een haalbare en veilige optie is, en er voor de Zeeburgertunnel een uitzondering kan worden gemaakt om af te mogen wijken van de circulaire.

Actie 2: Om de gevolgen van verspreiding van de brandbare vloeistof door de riolering te beheersen is het belangrijk dat het Incidentplan riolering ook informatie bevat over de omgang met incidenten.

Actie 3: Om de kans op slachtoffers ten gevolge van scherfwerking van glas verder te beperken kan gekozen worden voor speciale glassoorten. Alvorens hiervoor gekozen wordt, moeten hiervoor beoordelingscriteria ontwikkeld worden. Het is aan de gemeente Amsterdam om te kiezen of hiervoor een lokaal beleid wordt ontwikkeld of landelijke ontwikkelingen worden afgewacht.

Actie 4: Bij de uitgifte van gronden voor publieksvoorzieningen, zoals scholen, als voorwaarde vast-leggen dat de BHV ook afgestemd moet worden op omgevingsveiligheidsaspecten, zoals een explosie met een LPG-tankauto.

4.6.2.3 Transport gevaarlijke stoffen over het water

Het Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijn kanaal en het IJ zijn in de Regeling Basisnet aangewezen als basisnetvaarwegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. De risico's van het vervoer over water zijn zeer beperkt. Langs de vaarwegen kunnen alleen mogelijk bouwbeperkingen gelden binnen de vrijwaringszones Barro. Deze bedragen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en langs het Buiten IJ 25 meter vanaf de begrenzing van de vaarweg en leveren derhalve geen beperking op voor de ontwikkeling Sluisbuurt. De vrijwaringszone van de vaarweg is op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan verankerd. Het gaat in dit geval om twee transportroutes van gevaarlijke stoffen:

- „Het Buiten IJ aan de noordzijde van Sluisbuurt.
- „Het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde van Sluisbuurt.

Het invloedsgebied van het Buiten IJ overlapt het gehele plangebied. Dit is te wijten aan het transport in tankschepen van (toxische) gassen. De invloedsgebieden van het Amsterdam-Rijnkanaal en de Zuiderzeeweg zijn getoond in bovengenoemde rapportage verantwoording groepsrisico. In dit kader zijn het Buiten IJ aan de noordzijde van Sluisbuurt en Het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde van Sluisbuurt relevant.

Het groepsrisico is overal langs de vaarwegen in Amsterdam lager dan 10% van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico als gevolg van de scheepvaart is daarom geen aandachtspunt. Een verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit transportroutes externe veiligheid (artikel 8) niet noodzakelijk. Wel dient bij de toelichting op het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt te worden

ingegaan op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid (artikel 7, Besluit transportroutes externe veiligheid).

Buiten IJ

De aantallen tankschepen per jaar op de corridor Amsterdam-Noord Nederland, de gebruiksruimte voor de basisnet transportroute, zijn gegeven in bijlage III van de Regeling Basisnet. Ze zijn opgenomen in tabel 2. Het invloedsgebied is gegeven in de Handleiding Risicoanalyse Transport als 1070 m aan weerszijden van de vaarweg. Het plaatsgebonden risico is kleiner dan 10-6 . Het groepsrisico is kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Amsterdam-Rijnkanaal

De aantallen tankschepen per jaar op de corridor Amsterdam-Duitsland, de gebruiksruimte voor de basisnet transportroute, zijn gegeven in bijlage III van de Regeling Basisnet. Ze zijn opgenomen in tabel 3. Het invloedsgebied is gegeven in de Handleiding Risicoanalyse Transport als 90 meter aan weerszijden van de vaarweg. Het plaatsgebonden risico is kleiner dan 10-6. Het groepsrisico is kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde.

De bovengenoemde rapportage van AVIV bevat de voorgeschreven beperkte verantwoording groepsrisico voor het transport over water. De mogelijkheden tot voorbereiding van de bestrijding en beperking van de omvang van een ramp hangen af van het specifieke ongevalscenario. Hier moeten we onderscheid maken tussen een fakkelbrand en een toxische release.

a. Een aanvaring van een gastanker op het Amsterdam- Rijnkanaal zou kunnen leiden tot het afbreken van een gasleiding bovendeks. Wanneer de uitstroming horizontaal is gericht en wanneer onsteking plaatsvindt, ontstaat een horizontale fakkelbrand. De vlam is circa 70 m lang, gebouwschade is mogelijk tot op ca. 90 m. Vlamcontact buiten deze afstand is niet waarschijnlijk, ook al omdat de vlam aan het einde omhoog krult. De rapportage laat zien dat de westgevels van de bebouwing in de clusters 1,2 en 10 bij dit scenario kunnen worden betrokken. De kans op een dergelijk scenario is zeer klein, in de orde van 10-9 per jaar. De bebouwing aan de westzijde zal de achterliggende bebouwing afschermen van de hittestraling. Personen in de gebouwen zullen voldoende zijn beschermd wanneer zij, mocht het gebouw in brand raken, van de vaarweg af kunnen vluchten. Dit is een aandachtspunt in de uitwerking.
b. Een aanvaring van een gastanker op het Buiten IJ zou kunnen leiden tot het afbreken van een gasleiding bovendeks. Wanneer de uitstroming horizontaal is gericht en het een tanker betreft geladen met een toxisch gas kunnen tot op grote afstand mensenlevens in het geding zijn. De kans op een dergelijk scenario is zeer klein, in de orde van 10-10 per jaar. Bronbestrijding is enigszins mogelijk door de inzet van waterschermen. Bij snelle waarschuwing en handelingsadvies (ramen/deuren sluiten, ventilatie uit, spleten afdekken met natte doeken) hebben binnen verblijvende personen een goede overlevingskans.

Naast de mogelijkheden voor zelfredzaamheid is voor een scheepsongeval met gevaarlijke stoffen op het Amsterdam Rijn kanaal een inzetplan beschikbaar (Calamiteitenplan Amsterdam Rijn Kanaal, VRA, juni 2012). De veiligheidsregio hanteert als omgevingstypering het aantal inwoners in een zone van 800 m links en rechts van de vaarweg. Het is duidelijk dat dit aantal ten opzichte van het bestaande calamiteitenplan verveelvoudigt. Ook de alarmering van de bevolkingverdient nadere aandacht. In hoeverre deze aspecten nopen tot aanpassing van de bestaande plannen is onderwerp van nader overleg.

4.6.2.4 Transport buisleidingen

Ten oosten van het plangebied is een Hoge druk aardgasleiding aanwezig. Voor de betreffende leiding - gelegen net buiten het plangebied - geldt een belemmeringenstrook van 4 meter. Binnen deze strook mag niet worden gebouwd. Deze strook valt binnen een groenstrook. De 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontour ligt niet buiten de leiding. Ook voor deze bron wordt dus voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,357 maal de oriëntatiewaarde. Het invloedsgebied van de ondergrondse aardgastransportleiding bedraagt 170 m1 aan weerszijden van de leiding en overlapt niet met Sluisbuurt.

4.6.3 Conclusie

In het licht van het grote belang van de ontwikkeling van Sluisbuurt en gezien de aangehouden afstand van bebouwing tot de route gevaarlijke stoffen, in combinatie met het uitsluiten van functies met minder redzame personen en aanvullend getroffen maatregelen en voorzieningen (wijze van verkavelen, aanwezigheid bluswater etc) acht de gemeente het verantwoord de bouw te realiseren. De restrisico's worden aanvaardbaar geacht. De acties - zoals benoemd in de rapportage Omgevingsveiligheid - om het effect van een calamiteit verder te beperken worden parallel aan de verdere planuitwerking opgepakt, maar overstijgen deels ook het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De gemeente blijft hierover in gesprek met de Veiligheidsregio en de Omgevingsdienst.

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er na een positief besluit van de vaarwegbeheerder voor het hanteren van een kleinere afstand tot wachtende schepen bij de bunkerplaats geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.7 Nautische veiligheid

In het kader van de planvorming is ook de nautische veiligheid een relevant aspect. Nautische veiligheid heeft betrekking op de mate van een vlotte en veilige doorvaart voor de beroeps- en reactievaart op het Amsterdam-Rijnkanaal. Hierbij zijn de volgende aspecten relevant: (1) zicht, (2) radarverstoring en (3) lichthinder op schepen aan de orde.

Kanalen zijn ingedeeld in binnenvaartvaarwegklassen (Richtlijn Vaarwegen). Het Amsterdam Rijnkanaal is geschikt voor CEMT Klasse VIb. De standaardschepen hebben een lengte 140 meter, breedte van 15,00 meter en een diepgang van 3,90 meter. Voor duwstellen worden de volgende afmetingen gehanteerd lengte 185 tot 195 meter, breedte 22,80 meter en diepgang van 2,50 tot 4,50. Hierbij geldt een maximale tonnage van 6400 tot 12000 en een hoogte van 7,00 of 9,10 meter afhankelijk of de vaartuigen of duwstellen geladen zijn met 3 of 4-laags containers.

Het Amsterdam-Rijnkanaal is geen staande mastroute. De staande mastroute loopt vanaf het IJmeer over het Buiten-ij, door de Oranjesluizen, over het IJ, Noordzeekanaal en buigt vervolgens via de Houthaven af naar het zuiden.

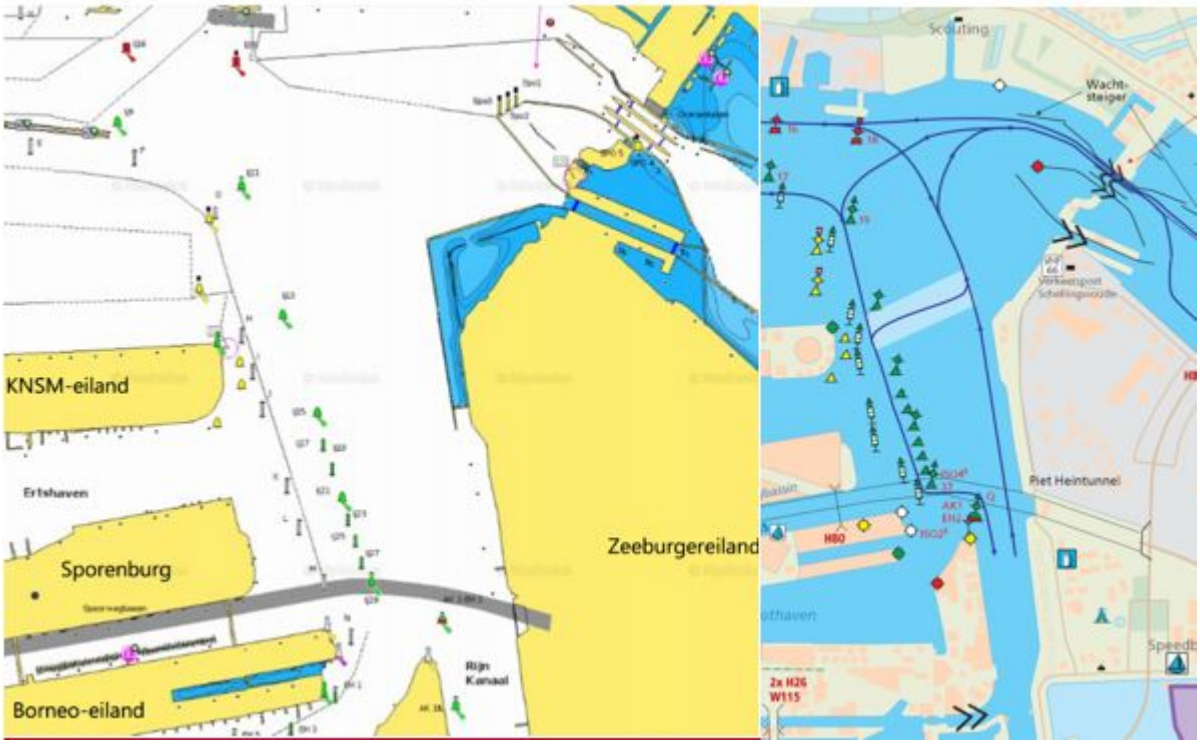
Conform het ANWB Wateralmanak kan het Amsterdam-Rijnkanaal door jachten alleen veilig bevaren worden als de koers ruim bezeild is en/of de motor geheel betrouwbaar is. Verder worden als voorwaarden (voor kleine vaartuigen tot 20 m lengte) gesteld dat:

- er een (direct startklare) motor aan boord is waarmee een snelheid van ten minste 6 km/u kan worden behaald (Binnenvaartpolitiereglement (BPR) artikel 9.04 lid 1);
- zo dicht mogelijk aan stuurboordzijde van het water wordt gevaren, het is niet toegestaan het vaarwater op te kruisen;
- bij slecht zicht mag alleen op radar gevaren worden en dient een klein schip een goed werkende

radarreflector te voeren (BPR artikel 9.04 lid 6).

Ad. 1 Breedte vaarweg en zicht vaartuigen

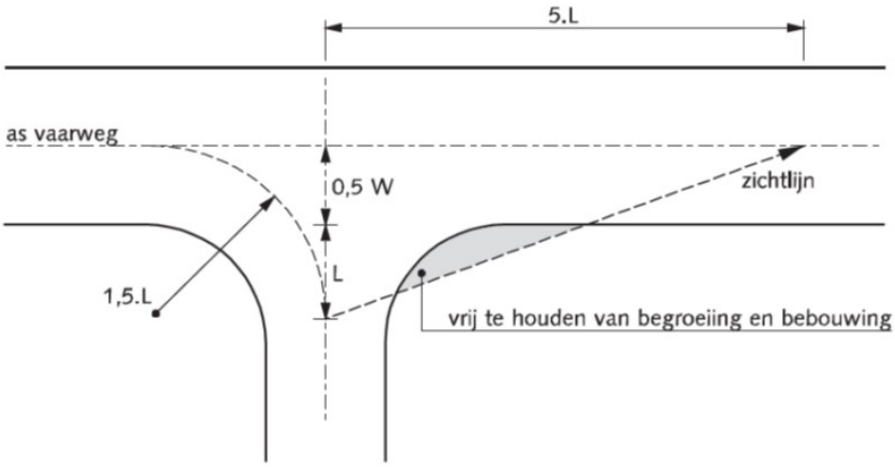
In de Richtlijn vaarwegen worden normen voor zichtlijnen bij bochten en splitsingen aangegeven. Die gelden vanaf de as van de vaarweg. In de figuur hieronder is de betonning van de vaarweg weergegeven. De rode en groene betonning markeert de vaarweg voor de beroepsvaart. Naast de vaarweg voor de beroepsvaart is een vaarweg voor de recreatievaart gemarkeerd middels de bakens (zie linker figuur hieronder, de bakens C tot en met N in). In de rechter figuur is aangegeven wat het vaarwegprofiel van het scheepvaartverkeer is. Verder zijn de bunkerschepen aan de oostoever van het ARK relevant voor de nautische veiligheid.



Afbeelding: Betonning van de vaarwegen (bron: webapp van Navionics),rechts Vaarroutes Amsterdam-Rijnkanaal bron: knooppuntenboekje 01a Noord-Holland)

De breedte van het Amsterdam-Rijnkanaal, de huidige vorm van Zeeburgereiland en het zicht is momenteel voldoende voor de goede doorvaart van beroeps- en recreatievaartuigen. De ontwikkeling van de Sluisbuurt heeft geen invloed op de breedte van de vaarweg van het Amsterdam-Rijnkanaal.

In onderstaand figuur is het profiel met vrije zichtlijnen op een splitsingspunt opgenomen. De splitsing van Amsterdam- Rijnkanaal en het IJ is zodanig ingericht dat de vrije zichtlijn, zoals in onderstaand figuur is opgenomen, nog vaarwater is. De contour/kade van de Sluisbuurt bevat een afgeschuinde hoek zoals bij havens ook gebruikelijk is.



Figuur 12: Vrije zichtlijn op een splitsingspunt

Afbeelding; Vrije zichtlijn op een splitsingspunt (bron: Richtlijn Vaarwegen, december 2017)

Bij de stedenbouwkundige inrichting van Sluisbuurt, dient rekening te worden gehouden met het profiel vrije ruimte, zoals opgenomen in het beleidsdocument 'De langs de vaarwegen benodigde vrije ruimte', zie figuur hierboven. Dit betekent dat voor het ARK (een vaarweg met CEMT klasse IVb of hoger) rekening moet worden gehouden met een zone van 5 meter langs de kade die vrij is van bebouwing. In het stedenbouwkundig plan is hier reeds rekening mee gehouden. In het bestemmingsplan is dit vertaald in een groene bestemming waar nieuwe gebouwen zijn uitgesloten. Tevens is langs de vaarweg een vrijwaringszone conform het Barro op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen.

Uitgaande van deze vrije zichtlijn en de daarbij horende aanvaarroute vanaf en naar het Amsterdam-Rijnkanaal, zal bebouwing van de Sluisbuurt geen effect hebben op de zichtlijnen voor de vaartuigen.

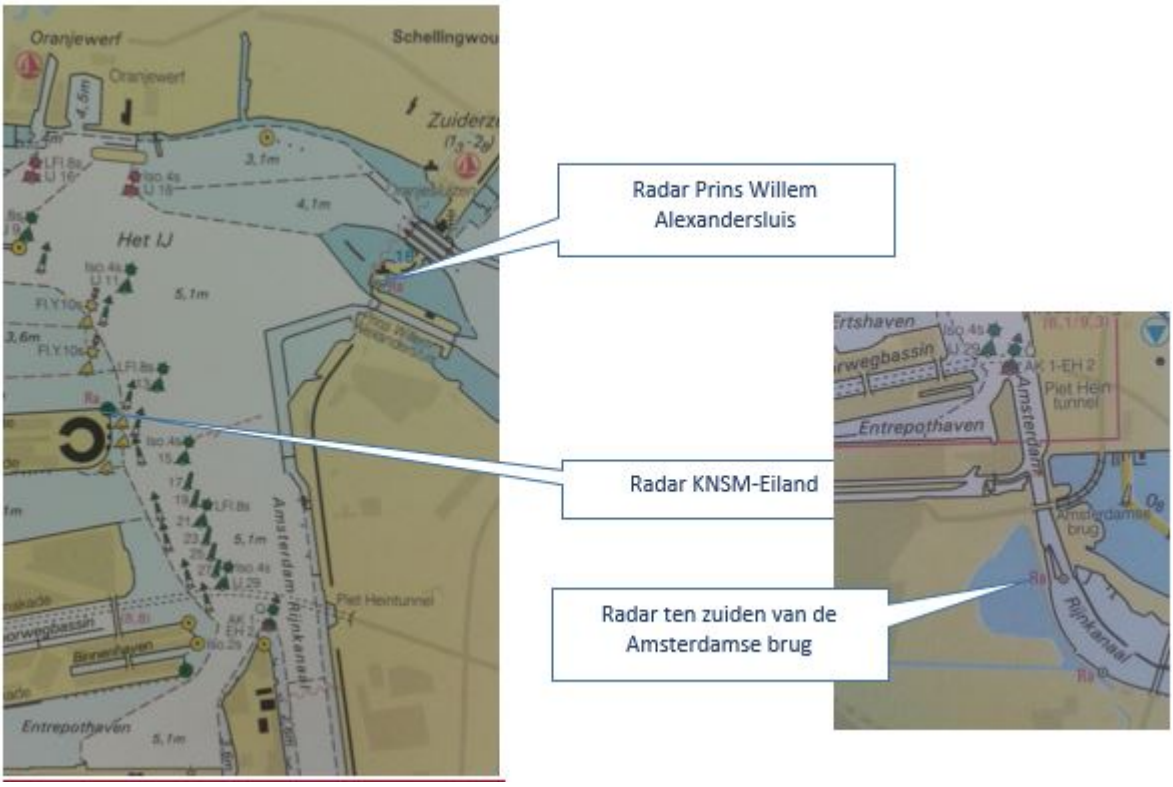
Ad 2 Radarverstoring

Walradar draagt, samen met het marifoonverkeer, de cameraondersteuning en de automatische identificatie van schepen, bij aan de vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart naar de havens van Amsterdam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaandam. Zodoende kan het scheepvaartverkeer 24 uur per dag, 7 dagen per week, vlot en veilig worden afgewikkeld. Mede door de sterke groei van de haven is het scheepvaartverkeer flink toegenomen. Een radarsysteem is een vereiste, om in de toekomst onder alle omstandigheden veilige en vlotte verkeersbegeleiding van schepen te kunnen blijven garanderen.

Het walradarsysteem bestaat uit 26 radarmasten die langs het Noordzeekanaal en het IJ onderling verbonden zijn door een glasvezelnetwerk. De radar boven op de mast zendt via een draaiende antenne radargolven (elektromagnetische straling) uit in de richting van vaste materie zoals schepen, maar ook land en regenbuien (zoals op buienradar.nl) en ontvangt de door de schepen gereflecteerde radargolven (echo) weer via deze antenne. In de verkeerstoren kan een verkeersleider deze echobeelden bekijken. Uit deze echo kan een aantal gegevens over de schepen bepaald worden ten opzichte van die radar, zoals richting, afstand en snelheid.

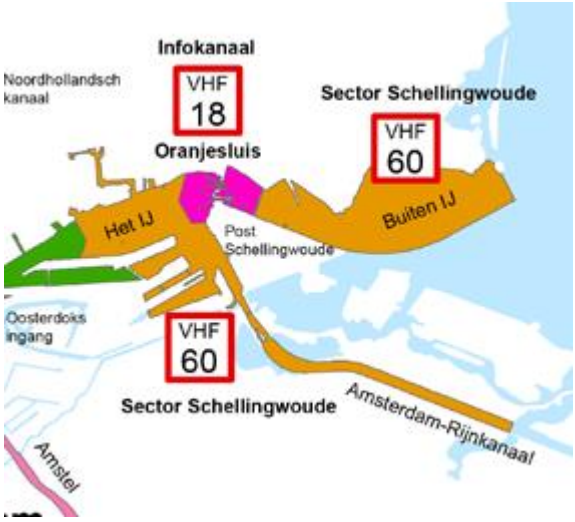
De walradaren bij de aansluiting Amsterdam-Rijnkanaal met het IJ staan zoals aangegeven in onderstaand figuur op de hoek van het KNSM-eiland en Prins Willem Alexandersluis, onderdeel van de

Oranjesluizen. Op het Amsterdam-Rijnkanaal is de eerste walradar gelegen ten zuiden van de Amsterdamse Brug. Tussen de radaren KNSM-eiland in het Amsterdam-Rijnkanaal is een recht vak vaarwater waar geen walradar benodigd is.



Afbeelding; kaart met locaties walradaren (bron: ANWB Waterkaart, editie 2015)

Het hele vaargebied ligt in het zelfde Marifoongebied VHF 60, behalve het gebied bij de Oranjesluizen, die vallen in het Marifoongebied VHF 18. Sinds 1 januari 2016 geldt een AIS-verplichting voor de beroepsvaart in Nederland. Dit is het gevolg van een wijziging van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). De inland AIS-verplichting geldt voor alle BPR wateren vanaf CEMT klasse I of hoger. De AIS verplichting geldt voor alle bedrijfsmatig varende schepen en voor alle schepen langer dan 20 meter. AIS-apparaten zenden automatisch met regelmatige tussenpozen radiogolven uit. Dat gebeurt via een VHF-zender die in het apparaat is ingebouwd. Die radiogolven bevatten informatie zoals positie, snelheid en op de reis betrekking hebbende scheepsgegevens. AIS-apparaten ontvangen automatisch alle informatie die door andere AIS-apparaten op andere schepen en aan de wal binnen het zendbereik worden uitgezonden. Het bereik is zo'n dertig tot veertig kilometer. Er zijn verschillende voordelen van AIS ten opzichte van radar op het binnenwater. Zo kan AIS bijvoorbeeld "om de hoek kijken"; het heeft geen last van bruggen of hoge gebouwen.



Afbeelding: Marifoongebieden vaarwegen rondom Zeeburgereiland (bron: Marifoonkaart Noordzeekanaalregio, CNB, 15 december 2013)

Er wordt met voorliggend bestemmingsplan geen bebouwing toegevoegd tussen de radars en de schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal en het Buiten-IJ. Tussen de radar en de nieuwe hoge bebouwing op Sluisbuurt staat reeds bebouwing van het sluiscomplex. Vanuit de huidige wet- en regelgeving zijn er ten aanzien van de radars geen belemmeringen voor de ontwikkelingen op Sluisbuurt.

Niettemin blijkt in de praktijk dat door reflectie op de bebouwing langs de vaarwegen mogelijk toch sprake kan zijn van enige verstoring van de radars en marifoon. Derhalve is het gewenst om het effect op het functioneren van de walradars en marifoon te monitoren. In overleg met Rijkswaterstaat wordt daarom bij de verdere planuitwerking van Sluisbuurt een nulmeting uitgevoerd en wordt het effect op de walradars en marifoonverkeer gemonitord.

Ad. 3 Lichthinder

De vaartuigen over het Amsterdam-Rijnkanaal hebben momenteel geen hinder van de verlichting op de omliggende stedelijke gebieden ter hoogte van het studiegebied.

De ontwikkeling van Zeeburgereiland leidt tot enige extra lichtuitstraling vanuit de hoogbouw (met name vanuit de woonbebouwing) in de Sluisbuurt langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De bebouwing grenst niet direct aan het kanaal, tussen het kanaal en de bebouwing is een groenstrook voorzien. Verder grenst het kanaal aan de westzijde reeds aan het stedelijk gebied Cruquius. Gezien de ligging in reeds verstedelijkt gebied en de brede groenstrook tussen het kanaal en de bebouwing op Zeeburgereiland, zullen eventuele lichthindereffecten op de vaartuigen beperkt zijn.

De nieuwe bebouwing op Sluisbuurt ligt op enige afstand van het sluizencomplex. Eventuele lichthindereffecten vanuit de bebouwing op vaartuigen bij de sluizen zullen vanwege de afstand en de beperkte verlichtingssterkte van het licht vanuit de woningen zeer beperkt zijn.

Conclusie

De ontwikkelingen op Zeeburgereiland leiden niet tot negatieve effecten op de nautische veiligheid. De bebouwing heeft geen invloed op de veilige doorvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal en Buiten-IJ. Het aspect nautische veiligheid is daarmee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het

bestemmingsplan. Voor wat betreft verstoring van radar en marifoon wordt in overleg met de vaarwegbeheerder een nulmeting uitgevoerd en wordt het effect van de nieuwbouw zekerheidshalve gemonitord.

4.8 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

In opdracht van gemeente Amsterdam heeft Saricon (zie bijlage) de probleemanalyse als onderdeel van het vooronderzoek conventionele explosieven (hierna: explosieven) uitgevoerd ter plaatse van het Zeeburgereiland. Het volledige onderzoek is opgenomen in de bijlage van deze toelichting. Door de gemeente Amsterdam is het onderdeel probleeminventarisatie voor de onderzoekslocatie Zeeburgereiland uitgevoerd, waaruit geconcludeerd is dat de onderzoekslocatie verdacht is op explosieven.

Op basis van een analyse van alle op dit moment beschikbare (historische) feiten is geconcludeerd dat er oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden voor, tijdens en net na de Tweede Wereldoorlog. Voor- en na de Tweede Wereldoorlog hebben Nederlandse strijdkrachten met oefenmunitie (2 inch mortiergranaten rook) geschoten in de richting van de oostpunt van het Zeeburgereiland. Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben bombardementen plaatsgevonden waarbij het Zeeburgereiland en de directe omgeving hiervan getroffen is. Bovendien hebben Duitse militaire eenheden gebruikgemaakt van de onderzoekslocatie ten behoeve van de watervliegbasis Schellingwoude.

Het onderzoeksgebied is op basis van de op dit moment beschikbare informatie niet verdacht van explosieven. Op het Zeeburgereiland hebben gedurende de naoorlogse periode diverse (grond-) werkzaamheden plaatsgevonden waarbij de grond dusdanig geroerd is dat het niet aannemelijk is dat explosieven aangetroffen kunnen worden binnen de grenzen van de onderzoekslocatie Zeeburgereiland. Bovendien zijn grote delen van het Zeeburgereiland ontgraven en vervolgens met grond van elders opgehoogd.

Conclusie

Niet gesprongen explosieven vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Verkeer en vervoer

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen, aldus de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013). Om deze groei op te vangen is via de Uitvoeringsagenda mobiliteit, het Meerjarenplan Fiets, de Investeringsagenda OV, de bouw van de Noord-Zuidlijn etc. geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en de parkeerinfrastructuur voor fiets en auto. Met de verdichting van de stad wordt de bereikbaarheidsopgave voor de stad als geheel urgenter zo blijkt uit de Mobiliteitsverkenning.

Ook op rijksniveau is aandacht voor de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio (zie ook paragraaf 3.1.2). De gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's zijn van groot belang. Het gaat hierbij zowel om het versnellen van de woningbouwproductie op de korte termijn als het borgen van voldoende plancapaciteit voor woningbouw op de langere termijn. Het tijdig nadenken over de beschikbaarheid van voldoende plancapaciteit betekent ook tijdig nadenken over de invulling van de andere ruimtelijke opgaven en de benodigde ontsluiting van nieuwe bouwlocaties zodat mensen makkelijk naar werk en vrijetijdsbesteding kunnen komen.

Rijk en regio zijn het eens over de start van het gebiedsprogramma MRA. De ruimtelijk-economische dynamiek in de MRA is groot. De regio groeit tot 2040 met ongeveer 250.000 woningen. Voor de MRA is in het BO MIRT van 15 maart 2018 onder meer afgesproken om bredere actieprogramma's te starten voor de stedelijke bereikbaarheid en voor slimme en duurzame mobiliteit. Het eerste actieprogramma heeft als doel de groei van de woon-werk autopendel te beperken en huidige bereikbaarheidsknelpunten in stedelijk gebied op te lossen. Het tweede heeft als doel om met publiek-private samenwerking bij te dragen aan (de transitie naar) een slimmer en duurzamer mobiliteitssysteem langs de thema's: fiets, smart mobility, logistiek, duurzame mobiliteit en de werkgeversaanpak.

Voor de korte en middellange termijn zijn tussen rijk en regio afspraken gemaakt om knelpunten aan te pakken. Om meer trams te laten rijden, worden de op- en afritten bij de A10 (S114) aangepakt. Ook worden, in het kader van het Actieprogramma Stedelijke Bereikbaarheid, op acht OV-stations investeringen gedaan in fietsparkeerplaatsen bijvoorbeeld in Almere, Amsterdam en Lelystad en trekt de regio geld uit om metrohalte Sixhaven aan de Noordzuidlijn toe te voegen. Tegelijkertijd wordt zwaarder ingezet op het maken van afspraken over spitsmijden.

Overigens wordt ook op rijksniveau aangegeven ook het OV en de fiets een bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarom maakt het kabinet later dit jaar, in het kader van 'tour de force', afspraken over het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en wordt onderzoek gedaan naar de verbetering van OV knooppunten, waaronder Amsterdam CS.

Binnenstedelijke verdichting: benutten en uitbreiden OV- en fietsnetwerk
Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsopgave is het goed dat de stad kiest voor verdichting. Dit beperkt de groei van de verplaatsingen van en naar de stad en draagt ook bij aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de stad.

De groei die voorzien is in eerste instantie op te vangen door bestaande netwerken beter te benutten en te investeren in met name het fietsnetwerk en tramnet. De opgave ligt vooral bij de uitbreiding van het OV- en fietsnetwerk. Maatregelen moeten de verblijfskwaliteit en leefbaarheid binnen de Ring A10 borgen en verbeteren, de bereikbaarheid in Amsterdam en van/naar de regio verbeteren en de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelgebieden borgen en verbeteren.

Het bouwen van 5.640 woningen met voorzieningen in de Sluisbuurt past in de binnenstedelijke verdichtingsopgave van Amsterdam en vraagt om een passend concept voor het verkeer, de bereikbaarheid en de ontsluiting van de buurt. Ingezet wordt op zoveel mogelijk mobiliteit via openbaar vervoer en langzaam verkeer, en het (eigen) autogebruik te ontmoedigen. Ook wordt hier ingezet op toekomstgerichte concepten als Smart mobility en Mobility as a service (MAAS). Deze aanpak sluit aan op het beleid voor de stad als geheel. Voor bestemmingen als het Buikslotermeerplein, Centraal Station, Leidseplein of het Amstelstation vanuit de Sluisbuurt lijkt qua reistijd de auto meestal de snelste optie. Maar wanneer rekening gehouden wordt met vertragingen, files, voor- en natransport, lopen naar de garage en zoeken naar een parkeerplek, dan zijn het openbaar vervoer en de fiets serieuze concurrenten voor de auto. Voor ritjes vanuit de Sluisbuurt naar het stadscentrum verdient de fiets de voorkeur, bijvoorbeeld over de Amsterdamsebrug. Ook binnen de Sluisbuurt is fietsen en lopen veruit de beste optie, mede door de substructuur van straten en doorsteken die het voor langzaam verkeer erg gemakkelijk maken.

Fiets

Zoals reeds aangegeven is het fietsgebruik een belangrijk onderdeel van het planconcept van de Sluisbuurt. Er is en wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de vervoerswaarde voor de fiets verder te verhogen. Een verdere daling van de reistijd heeft een positief effect op de modal split en de positionering van Zeeburgereiland als aantrekkelijk fietsgebied. Een toename van fietsgebruik heeft een afname in gebruik van andere vervoermiddelen tot gevolg en leidt tot een andere modal split. Met name een afname van autoverkeer heeft positieve effecten op de doorstroming op het hoofdwegennet en de verkeersveiligheid.

Uit berekeningen blijkt dat zowel in termen van intensiteit als reistijdwinst een brug voor langzaam verkeer tussen Sluisbuurt en Sporenburg beste scoort. De opwaardering van de Amsterdamsebrug scoort ook hoog. Een tunnel naar Sporenburg kent eveneens een redelijk hoge vervoerwaarde. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven vindt uitwerking hiervan nog plaats.

Onderdeel van het fietsnetwerk in de stad zijn de zogeheten Groene Lopers. Eén van de uitgangspunten voor dit netwerk is het passeren van attractieve plekken en het doorkruisen van een fraaie, groene omgeving. Een fietsverbinding vanuit de Sluisbuurt, richting het landschap van Waterland heeft de potentie om een nieuwe en waardevolle Groene Loper te worden.

Openbaar vervoer

Goede openbaar vervoersverbindingen zijn onmisbaar voor het functioneren van de Sluisbuurt. De dichtstbijzijnde halte van de IJtram en bus 37 is bij de kruising Zuiderzeeweg/IJburglaan. Met uitzondering van het meest noordoostelijke deel van het plangebied liggen die haltes op acceptabele loopafstand. Zeker voor de tram wordt, door de relatief hoge frequentie, een wat grotere loopafstand geaccepteerd. In het plan wordt het overigens een aangename looproute, via de levendige Hoogstraat, gerealiseerd.

In het kader van het Mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland is een uitbreiding voorzien van het OV-net van en naar het Zeeburgereiland. Het college heeft daarom inmiddels het principebesluit genomen om aan de slag te gaan met vier hoogwaardige verbindingen: (1) het verlengen en verhogen van de capaciteit van lijn 26, (2) een extra tramverbinding over een nieuw te bouwen Amsterdamsebrug en (3) twee aanvullende busverbindingen aan de oostkant van IJburg.

De belangrijkste OV-verbinding van en naar IJburg is tramlijn 26, de IJtram. De eerste fase van de verlenging van de IJtram naar Centrumeiland en Strandeiland is – in afstemming met de gebiedsontwikkeling – klaar in 2023. De tweede fase van de verlenging zal naar verwachting in 2028

gereed zijn. Naast de verlenging van tramlijn 26 voeren gemeente en GVB al op kortere termijn verbeteringen door. Vanaf 22 juli 2018 rijden in de ochtend- én avondspits 15 trams per uur en vanaf begin 2020 rijdt GVB met gekoppelde trams.

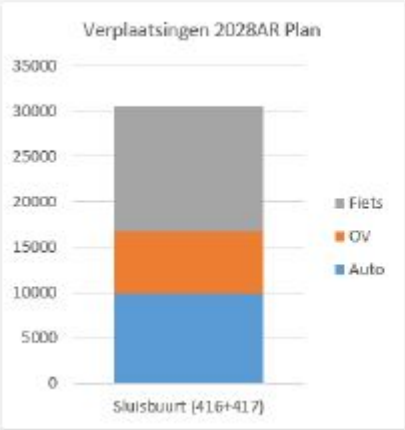
Er is een extra HOV-verbinding nodig die IJburg en Zeeburgereiland via de Amsterdamsebrug verbindt met de oostelijke binnenring (tram) of met de stations Muiderpoort en Amstel (bus). Een directe oostelijke verbinding zal de IJtram ontlasten en het OV-netwerk van en naar de Oostflank verbeteren.

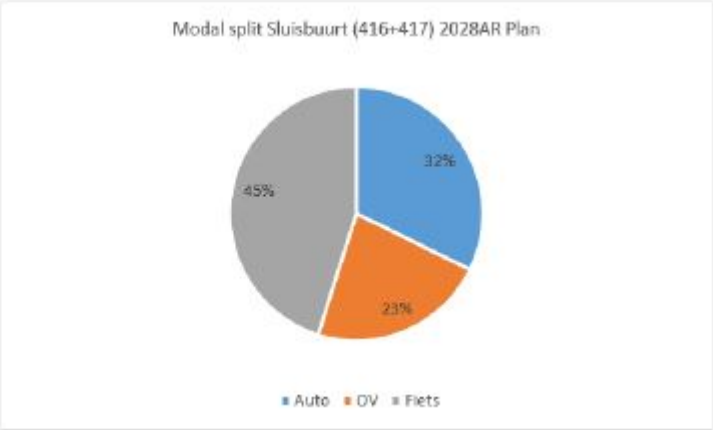
Voor een toekomstvast OV-netwerk naar Zeeburgereiland en IJburg zijn twee aanvullende HOV-busverbindingen nodig vanaf de oostelijke zijde van IJburg richting Bijlmer Arena en richting Weesp. Hiermee krijgt de oostflank van de stad een betere aansluiting op deze twee treinstations. De reistijd tussen IJburg en Weesp wordt fors korter waardoor treinstation Weesp een betere optie voor overstap op trein wordt vanaf IJburg naar het Gooi en Almere.

Autoverkeer

De Sluisbuurt ligt vlakbij de ring A10, dus voor bestemmingen in de regio is het gebruik van de auto uiteraard aantrekkelijk. Voor verplaatsingen binnen Amsterdam zijn er concurrerende alternatieven (fiets en openbaar vervoer). In de Sluisbuurt zelf wordt autoverkeer geminimaliseerd. Langzaam verkeer krijgt meer ruimte en routes dan de auto en er geldt een lage parkeernorm; een ideale omstandigheid voor standplaatsen voor deelauto's. Het autoverkeer wordt vooral afgewikkeld via een netwerk van interne wegen en (doorgeluste) dwarsstraten.

In het Verkeersonderzoek Sluisbuurt (V&OR, Gemeente Amsterdam, zie bijlage) zijn de effecten van de ontwikkeling van de Sluisbuurt op het autonetwerk beschouwd. Hierbij is de (referentie) situatie 2018, de referentiesituatie 2028 en de plansituatie 2028 in beeld gebracht. In deze analyse zijn voor de plansituatie 2028 alle verplaatsingen (fiets, OV en autobestuurder) van/naar de Sluisbuurt in beschouwing genomen. In totaal worden er met fiets, OV en auto ruim 30.000 verplaatsingen per etmaal van/naar de Sluisbuurt gemaakt in de plansituatie.





verplaatsingen en vervoerwijze

De realisatie van de Sluisbuurt leidt vooral tot een toename van verkeer op de wegen van/naar de A10. In zuidelijke richting is dit via de Zuiderzeeweg en de IJburglaan en in noordelijke richting via de Zuiderzeeweg. Op de Zuiderzeeweg richting het centrum is in de plansituatie ook een duidelijke toename van verkeer te zien. Als gevolg van de toegenomen drukte op deze wegen kiest een gedeelte van het referentieverkeer andere routes. Het gaat elke keer om kleine verschuivingen en er zijn geen

grote toe of afnames te zien in het netwerk.

Voor de doorstroming is gekeken naar de I/C-waarden op wegvakken (intensiteit/capaciteit) en naar de kruispuntbelasting (gemiddelde VC-ratio) van de kruispunten in het gebied. Geconcludeerd kan worden dat de capaciteit van de wegvakken van het onderliggend wegennet voldoende is. Er is geen sprake van overbelasting. De doorstroming op wegvakniveau zal dan ook geen extra problemen opleveren.

Op het onderliggend wegennet vormen de kruispunten echter een belangrijke factor voor de doorstroming. De kruispunten Zeeburgerdijk/S114, S114/aansluiting A10 (westzijde) en S114/aansluiting A10 (oostzijde) zijn in de referentie al zwaar belast. Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de Sluisbuurt zorgt voor een toename van de V/C-ratio's op deze kruispunten. Deze kruispunten vormen (potentiële) knelpunten en daarom zijn deze kruispunten nader onderzocht voor wat betreft de afwikkeling van het verkeer.

Hiertoe is een Verkeersregeltechnisch onderzoek Sluisbuurt (V&OR, zie bijkage) uitgevoerd. Het onderzoek voorziet ook in een simulatie van het netwerk. De resultaten van het onderzoek luiden:

1. Het kruispunt Zuiderzeeweg met de nieuwe aansluiting met de Sluisbuurt is in 2028 regelbaar, maar met een hoge cyclustijd. Een tweede aansluiting ten noorden van het kruispunt kan het kruispunt ontlasten en zorgt voor een betere doorstroming / wachttijden voor alle modaliteiten gedurende alle perioden van de dag.

2. Het kruispunt IJburglaan-Zuiderzeeweg is in 2028 niet regelbaar in de spitsperioden op het huidig profiel. Bij aanleg van een extra rechtsaf vak aan de Zuiderzeeweg zuidzijde en op de IJburglaan oostzijde een linksaf vak toe te voegen is het kruispunt regelbaar, maar nog altijd zwaar belast. Om alle verkeersstromen met lagere wachttijden te kunnen afwikkelen of in het geval van een extra toename (t.o.v. de prognose voor 2028) van de verkeersstromen het kruispunt regelbaar te houden, is een ongelijkvloerse kruispuntoplossing nodig.

3. Het kruispunt IJburglaan - Bob Haarmslaan is bij de verkeersstromen 2028 bij het huidige basisprofiel regelbaar. Om de lange wachtrijen op zowel de Bob Haarmslaan als de IJburglaan te verkorten wordt aanbevolen om verkeer vanaf de Sportheldenbuurt naar de A10 / IJburg af te wikkelen via het kruispunt IJburglaan - op-/afrit A10 binnenring.

4. De westelijke op/afrit van de A10 oost met de IJburglaan is bij de gegeven verkeersstromen 2028 bij het huidige basisprofiel niet regelbaar met een starre regeling. De capaciteit van de afslagrichtingen naar de A10 is onvoldoende. Alleen door profielaanpassingen is een regelbare situatie mogelijk. In de verkeersstudie is vanaf de noordelijke tak (Marie Baronlaan) uitgegaan van 1 gecombineerd rechtdoor-rechtsafvak, 1 rechtdoorvak en een linksafvak vanaf de noordelijke tak en een extra opstelvak rechtsaf vanaf de IJburglaan naar de oprit A10. Drie opstelvakken naar de A10 heeft ook impact op het samenvoegen naar 1 rijstrook op de A10. Het alternatief is het ongelijkvloers kruisen van de IJ-tram.

5. De oostelijke op/afrit van de A10 oost met de IJburglaan heeft onvoldoende capaciteit om het verkeer te kunnen verwerken in 2028. Een extra linksaf vak op de afrit A10 zorgt voor extra capaciteit en een regelbare variant, waarbij in de avondspits nog altijd geen restruimte beschikbaar is in de regeling.

De simulatie van het totale netwerk toont de invloed van de geregelde kruispunten in netwerkverband. Door de planvariant inclusief Sluisbuurt te vergelijken met de referentievariant (zonder Sluisbuurt) is het verschil in reistijd onderzocht tussen het plangebied en de A10. Hieruit komt naar voren dat afhankelijk van de spitsperiode de gemiddelde reistijd voor automobilisten - na uitvoering van bovengenoemde maatregelen onder 1, 2 en 3 - met 11 seconden toeneemt. In de simulatie is ook zichtbaar dat de huidige oprit (IJburglaan-A10), waarbij het verkeer op de oprit moet samenvoegen naar 1 rijstrook

alvorens kan invoegen op de A10, tijdelijke terugslag op de oprit toont in de drukste momenten van beide spitsen. Er vindt nog geen terugslag plaats op de IJburglaan, maar het is wel een indicatie dat capaciteit van de oprit bijna is verzadigd. Extra groei van het verkeer richting de A10 binnenring zal voor verdere terugslag gaan zorgen.

Een ander belangrijk aandachtspunt is de capaciteit van het wegennet op IJburg en de E. Heermabrug. De zichtbare doorstromingsproblemen vinden in zowel de planvariant als de referentievariant plaats en zijn dus niet het gevolg van de extra woningbouw van de Sluisbuurt. Het is aan te bevelen om de verkeerssituatie te monitoren.

Gering reistijdverlies (al dan niet tijdelijk) als gevolg van de planontwikkeling wordt gelet op het grote belang van de ontwikkeling geaccepteerd. Uit de haalbaarheidsonderzoeken kan worden afgeleid dat bij de uitvoering van het bestemmingsplan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat langs de relevante wegen.

Conclusie

Uit verkeersonderzoek volgt dat het geprognosticeerde verkeersaanbod in 2028 - waarin het verkeersaanbod van de gerealiseerde Sluisbuurt ook is opgenomen - toeneemt. Het toekomstige verkeer op de kruispunten van de IJburglaan en de Zuiderzeeweg kan worden verwerkt, mits enkele profielaanpassingen plaatsvinden.

Het bestemmingsplan Sluisbuurt maakt een tweede ontsluitingsweg van en naar de Sluisbuurt - vanaf de Zuiderzeeweg - mogelijk. Realisering van deze ontsluiting is in 2019-2020 voorzien. Het bestemmingsplan maakt ook de aanpassing van het kruispunt Zuiderzeeweg-IJburglaan mogelijk. Uitvoering van deze aanpassing waarbij meerdere afslagen worden toegevoegd is in 2019 voorzien. De gewenste alternatieve ontsluiting van de Sportheldenbuurt via de aansluiting Kriterion (Marie Baronlaan) wordt nader uitgewerkt. Voor de uitvoering zijn er geen planologische belemmeringen.

Aanpassing van de kruising op/afrit A10 westzijde en de IJburglaan is in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt niet voorzien. Op termijn zijn hier ingrijpende infrastructurele maatregelen nodig zoals een ongelijkvloerse kruising met de IJtram en/of extra opstelvakken op de kruising en een extra rijstrook op de A10. Afhankelijk van de spitsperiode neemt na het uitvoeren van de genoemde lokale profielaanpassingen, maar zonder aanpassing aan de op/afrit A10 westzijde de gemiddelde reistijd voor automobilisten met maximaal 11 seconden toe tussen Sluisbuurt en A10; dit reistijdverlies is gelet op het belang van de ontwikkeling aanvaardbaar. Geconcludeerd kan worden dat het verkeer inclusief de Sluisbuurt met enig reistijdverlies afwikkelbaar is en daarmee aan de norm van een goede ruimtelijke ordening voldoet.

Tegelijkertijd is inmiddels ingezet op de verdere verbetering van het openbaar vervoer en de fietsverbindingen, zowel op rijks- als op gemeentelijk niveau.

Verbetering van de doorstroming van de toerit A10, de capaciteit van het wegennet op IJburg, en het verder optimaliseren van de kruising Zuiderzeeweg-IJburglaan is onderdeel van het Mobiliteitsplan en de afspraken in het BPO MIRT. Dit Mobiliteitsplan dat in voorbereiding is, heeft een langere planhorizon (2038) en beschouwd de verschillende modaliteiten in samenhang. Als uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan gelden de pijlers:

- Inzet op modal shift
- Verbetering doorgaande fietsverbindingen
- Verbetering openbaar vervoer
- Verbetering autoinfrastructuur

Het mobiliteitsplan wordt gekoppeld aan de totale gebiedsontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg en er wordt een monitoringsysteem aan verbonden. Zo kunnen bepaalde maatregelen, zoals een lage parkeernorm en car-sharingconcepten toegepast en uitgerold worden, maar bijvoorbeeld een nieuwe tramlijn, het ondergronds brengen van de tram of aanpassing van de A10 hebben een langere doorlooptijd. Het kan dus nodig zijn om een bepaalde mate van congestie kortdurend of voor langere termijn te accepteren.

5.2 Water

5.2.1 Wetgeving

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. In artikel 3.1 (en bijlage I) van de Waterwet wordt bepaald welke watersystemen (oppervlaktewater en grondwater met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken) in beheer zijn bij het Rijk. In artikel 3.2 van de wet is bepaald dat voor regionale wateren in de provinciale verordening wordt bepaald wie de beheerder is.

In het Waterbesluit wordt bepaald welke oppervlaktewateren, primaire waterkeringen en overige waterkering in beheer zijn bij het Rijk. De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer: het beheer van oppervlaktewater en van drogere oevergebieden. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt in beheer waterkwaliteit, beheer waterkwantiteit en waterstaatkundig beheer.

5.2.2 Beleid

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa op orde is. Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen afwentelen op andere landen. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid: Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan (Wind op Zee buiten 12 nautische mijl en verankering rijksbeleid Deltabeslissingen). Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode tot 2021 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord

Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Uit het NWP is op te maken dat het gemiddelde winterpeil in het IJsselmeer in ieder geval tot 2050 niet mee stijgt met de zeespiegel. De strategische zoetwaterfunctie van het IJsselmeer-gebied wordt versterkt door flexibeler peilbeheer in het IJsselmeer en het Markermeer-IJmeer en de Zuidelijke Randmeren die daarmee in open verbinding staan (Gooimeer, Eemmeer en Nijkerkernauw). De eerste stap met flexibel peilbeheer leidt tot een beschikbare zoetwatervoorraad van 400 miljoen m3 in het voorjaar en zomerseizoen, die naar verwachting toereikend is tot 2050. Het kabinet wil de maatregelen in het hoofdwatersysteem stapsgewijs uitvoeren, in samenhang met maatregelen in de regionale systemen en bij de gebruikers. Het Peilbesluit IJsselmeergebied dat medio 2018 wordt vastgesteld, zal een flexibel peilbeheer juridisch mogelijk maken.

Lokaal beleid: W*aterbeheerplan en keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht*

Het Beleid van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals *veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit*.

Het garanderen van waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen is een taak waar AGV de hoogste prioriteit aan geeft. Hierbij gaat het met name om de bescherming tegen overstromingen en het veiligstellen van de zoetwatervoorziening.

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

Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DRA)

Het DRA is een uitwerking van het Deltaprogramma. Toelichting: Het DRA noemt dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten een vanzelfsprekend onderdeel van ruimtelijke (her)ontwikkelingen moet worden. Overheden gaan ervoor zorgen dat schade door hittestress, wateroverlast, droogte en overstromingen zo min mogelijk toeneemt en letten daarop bij de aanleg van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, het opknappen van bestaande bebouwing, vervanging van rioleringen en wegonderhoud.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In dit 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Het

plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en met Rijkswaterstaat.

- De primaire doelen van de gemeentelijke watertaken zijn:
- het beschermen van de volksgezondheid;
- het bijdragen aan schoon en helder water;
- het zorgen voor droge voeten;
- het zorgen voor een goede leefomgeving.

De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

5.2.3 Waterparagraaf

Algemeen

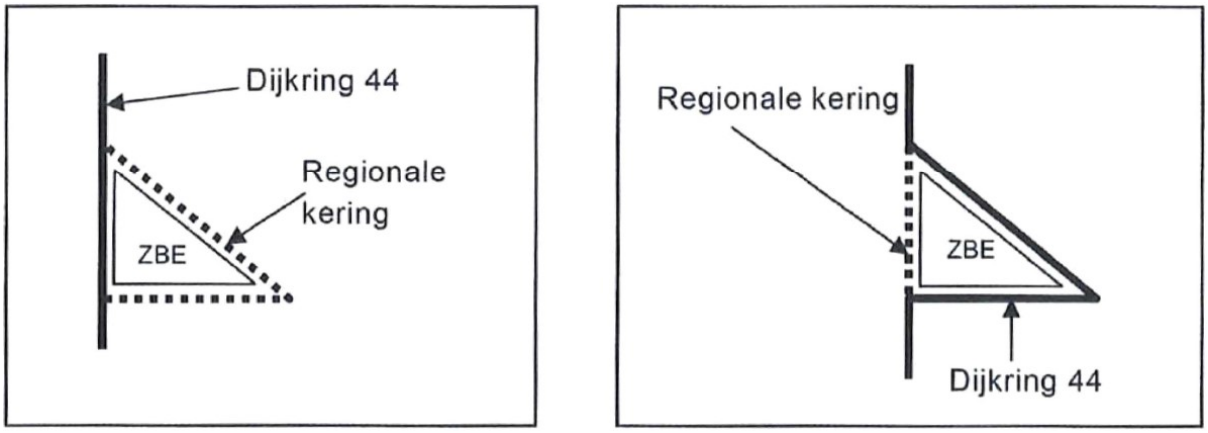
In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt gedeeltelijk binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet ook overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

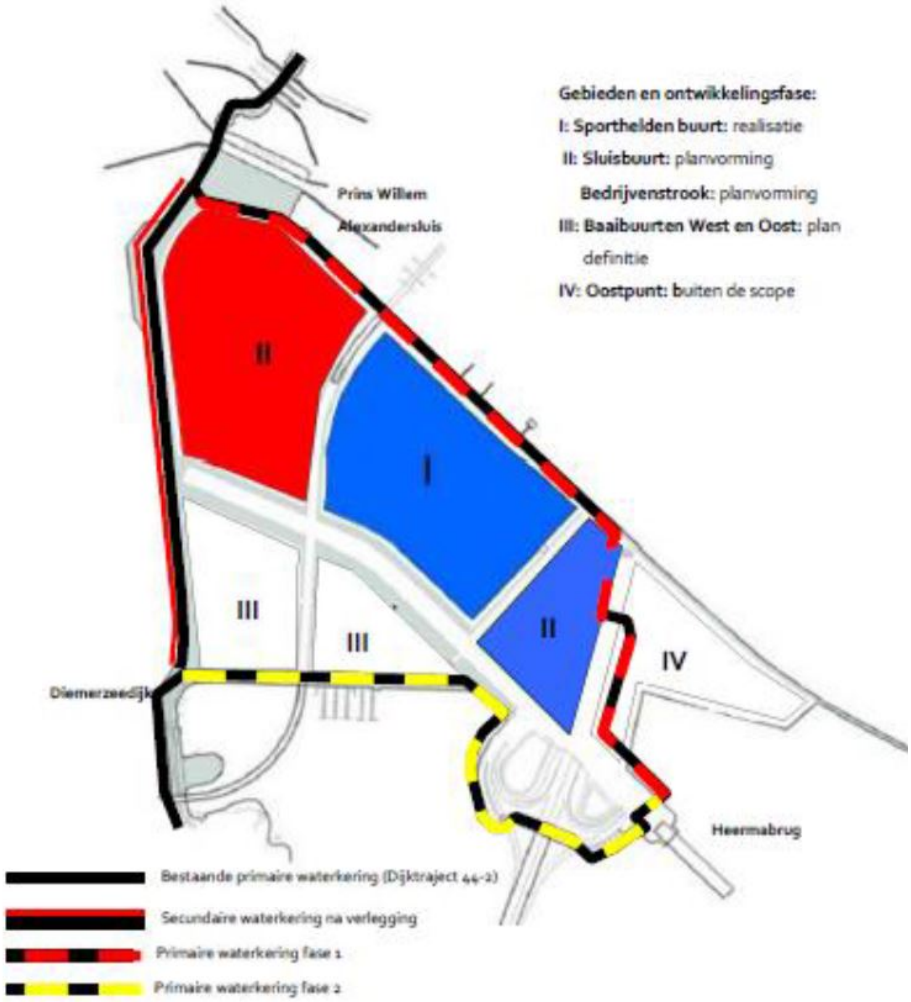
Het IJsselmeer en daarmee verbonden wateren (o.a. het Buiten-IJ en het Markermeer) en de Rijn en daarmee verbonden wateren (o.a. het Amsterdam -Rijnkanaal) zijn in het Waterbesluit aangewezen als oppervlaktewater dat in beheer is bij het Rijk (waterkwaliteit en drogere oevergebieden, waterkwantiteit en waterstaatkundig beheer). Het Amsterdam-Rijnkanaal en IJmeer heeft als waterbeheerder Rijkswaterstaat Midden-Nederland en het IJ heeft Rijkswaterstaat West-Nederland Noord als waterbeheerder. Hieronder wordt ingegaan op waterveiligheid (waterkering), waterberging en waterkwaliteit.

Waterveiligheid

De huidige waterkeringen bij Zeeburgereiland wordt verlegd. Dit is een grote ontwikkeling, die deels al heeft plaatsgevonden en in 2022 is afgerond. Dijkring 44 wordt zodanig uitgebreid dat het Zeeburgereiland erbinnen gaat vallen (zie figuur hieronder). Hiertoe wordt aan de noord- en zuidzijde van het Zeeburgereiland een primaire waterkering aangelegd. Dit heeft als consequentie dat de huidige waterkering aan de westzijde, langs het Amsterdam-Rijnkanaal, kan worden afgewaardeerd van primair naar secundair.



Afbeelding: Schematische weergave verlegging van primaire waterkeringdijkring 44 Zeeburgereiland (links huidige situatie, rechts: toekomstige situatie)

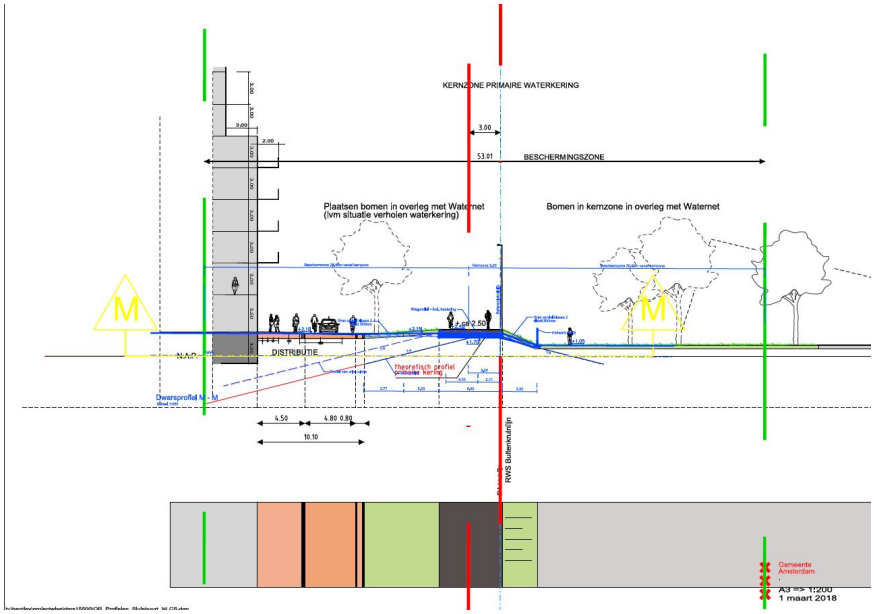


overzicht primaire en secundaire keringen Zeeburgereiland met fasering

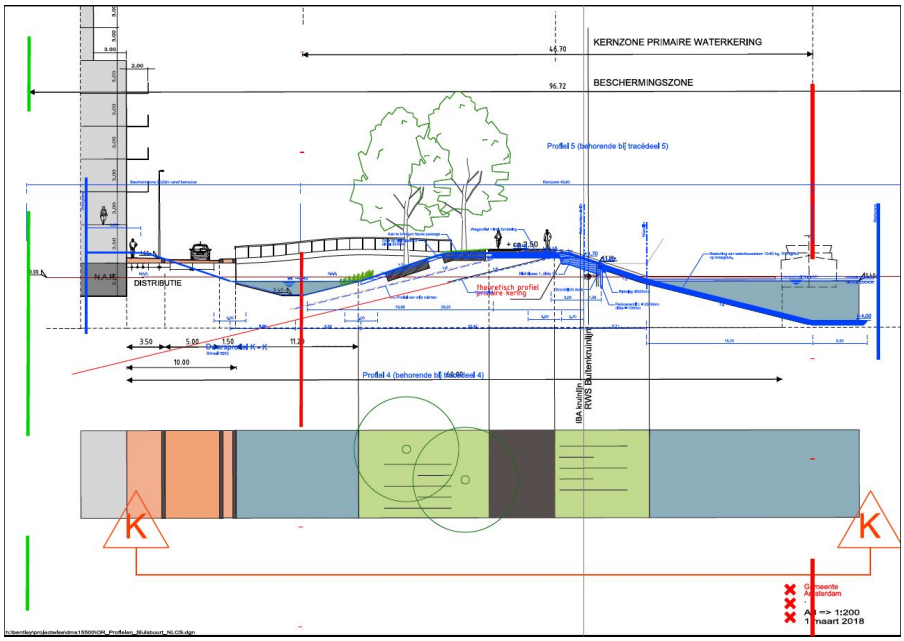
Door het binnendijks brengen van Zeeburgereiland verandert de status van de waterkeringen langs de randen van de Sluisbuurt. Deze statusverandering leidt na afronding tot een leggerwijziging. De voor de verlegging noodzakelijke projectplanprocedure wordt binnenkort opgestart met vaststelling van het projectplan door AGV. Doel is om de dijkversterking en de formele verlegging uiterlijk eind 2021 af te ronden. Het deel van de waterkering aan de noordoostrand is reeds opgewaardeerd tot primaire waterkering. Door de dijkverlegging verandert de status van primair naar regionaal (westrand) en van zomerkade naar primaire waterkering (noordrand). Het toetsen van de (toekomstige) ontwikkeling aan de bestaande normen leidt nabij de toekomstige regionale waterkering tot onnodige belemmeringen voor de ontwikkelingen in de Sluisbuurt.

Bovenstaande is aanleiding om vooruitlopend op de toekomstige statuswijziging van de waterkering voor de ontwikkelingen van de Sluisbuurt uit te gaan van kleinere zoneringen dan de huidige leggers. Het Dagelijks Bestuur van AGV heeft hiertoe besloten op 26 september 2017. Dit besluit biedt duidelijkheid aan de gemeente over de ontwikkelruimte. Voor AGV vermindert het vergunningverlening en toezicht op ontwikkelingen die de veiligheid of beheer en onderhoud van de waterkeringen op geen enkele wijze belemmeren.

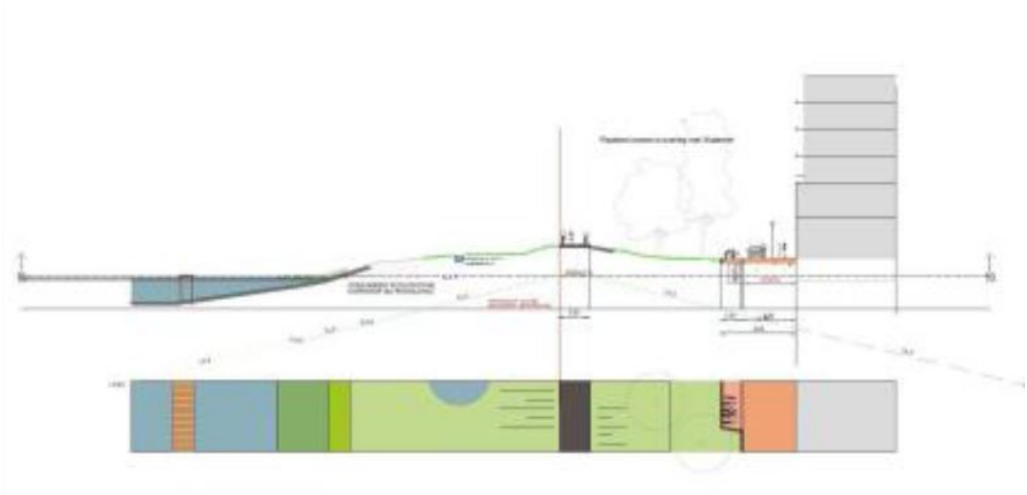
In overleg met AGV is een notitie opgesteld (Bepaling waterkeringszones secundaire en primaire waterkering, september 2017, gemeente Amsterdam zie bijlage). Doel van deze notitie is om op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht het toekomstig profiel van de afgewaardeerde waterkering te definiëren en op grondmechanisch stabiliteit te toetsen. De definitie van het profiel van de secundaire waterkering is nodig om de breedte van de waterkeringszones te kunnen bepalen en het ruimtebeslag van de secundaire waterkering in kaart te kunnen brengen, en om de breedte van de waterkeringszones aan de noordoost zijde van het eiland af te stemmen op de geplande ontwikkeling van de Sluisbuurt. De conclusie in de notitie luidt dat het profiel voor de toekomstige primaire en de secundaire waterkering geen conflict oplevert met de geplaande woningbouw in de Sluisbuurt. .
De beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering is confrom de gemaakte afspraken op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen met een dubbelbestemming Waterkering.



doorsnede profiel primaire kering noordzijde



doorsnede primaire kering noordzijde



doorsnede secundaire kering westzijde

Vanuit het oogpunt van overstromingsrobuust bouwen wordt het aanbevolen de aanpak voor meerlaagse waterveiligheid (zie kader) te hanteren en dat de woningen op Zeeburgereiland in beginsel vanaf de eerste verdieping veilig zullen zijn. Tevens kan door keuzes in de inrichting van infrastructuur en gebouwen het water buiten de deur gehouden worden of de schade beperkt worden.

Meerlaagse waterveiligheid
Voor de meerlaagse waterveiligheid wordt de volgende aanpak gehanteerd:

- Laag 1 Preventie (zoveel mogelijk voorkomen van een overstroming)
  - Waterkering rondom Zeeburgereiland wordt op orde gemaakt
- Laag 2 Ruimtelijke inrichting (Overstromingsgebied zo inrichten dat de effecten van een overstroming beperkt worden tot een aanvaardbaar niveau):
  - evacuatie bij dreigende dijkdoorbraak faciliteren door goede ontsluiting op de ontsluitingswegen;
  - evacuatie niet bemoeilijken door beperkt zelfredzame groepen op Zeeburgereiland te huisvesten;
  - zo min mogelijk woonbebouwing in de vorm van bungalows toepassen en altijd noodontsluiting mogelijk maken via dakramen;
  - niet bouwen in breszone dijk (circa 200 m vanaf de waterkering)
  - eventuele maatregelen ter beperking van schade in overleg met exploitanten van voorzieningen (gas, water, licht, riolering) e.d.
- Laag 3 Rampenbeheersing:
  - evacuatie bij dreigende dijkdoorbraak;
  - evacuatieplan opstellen

figuur: meerlaagse waterveiligheid (bron: MER Zeebugereiland, Antea, 2018)

In het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt zijn reeds verschillende watermaatregelen opgenomen. Hierbij valt te denken aan een verbetering van het interne waterstelsel in de Sluisbuurt, rainproof-maatregelen, de open verbinding met het ARK en de geplande ophogingen.

Watersysteem en oppervlaktewater

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Voor Zeeburgereiland is met AGV afgesproken dat het compensatie-percentage volgt uit de resultaten van een oppervlaktewatermodel; en kan dus afwijken van de standaardregel. Het oppervlaktewatermodel toetst of de maaivelden overstromen bij een herhalingstijd van 100 jaar (NBW-toetsing) en geeft de benodigde waterbergingsmaatregelen aan.

Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. Voor het plangebied geldt dat een deel van de bestaande watergang aan de noordzijde van de Sluisbuurt wordt gedempt. In de huidige situatie is het bebouwingsoppervlak zeer beperkt. Met de ontwikkeling van de Sluisbuurt neemt het oppervlakte aan verharding toe. Er is een waterbergingsboekhouding voor geheel Zeeburgereiland wordt opgesteld, waarin alle dempingen, water graven, wijzigingen in verhard oppervlak en waterbergingsvoorzieningen worden bijgehouden. De Sluisbuurt is hierin opgenomen. Er moet altijd een positief saldo zijn

Het Zeeburgereiland is omringd door open wateren. Het streefpeil voor het IJmeer bedraagt NAP -0,40 meter in de winter en NAP -0,20 meter in de zomer. Het streefpeil voor het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal is NAP -0,40 meter. Het huidige interne watersysteem op Zeeburgereiland bestaat uit drie deelsystemen:

- Ten westen van de A10 wordt met het gemaal aan de Zuider IJdijk (Baaibuurt West) een streefpeil van NAP -0,40 meter gehanteerd.
- De Oostpunt wordt bemalen via een poldergemaal op peil NAP -0,40 meter.
- Het gebied rond de Ringweg A10-Oost kan afwateren op het IJmeer, waarschijnlijk door middel van

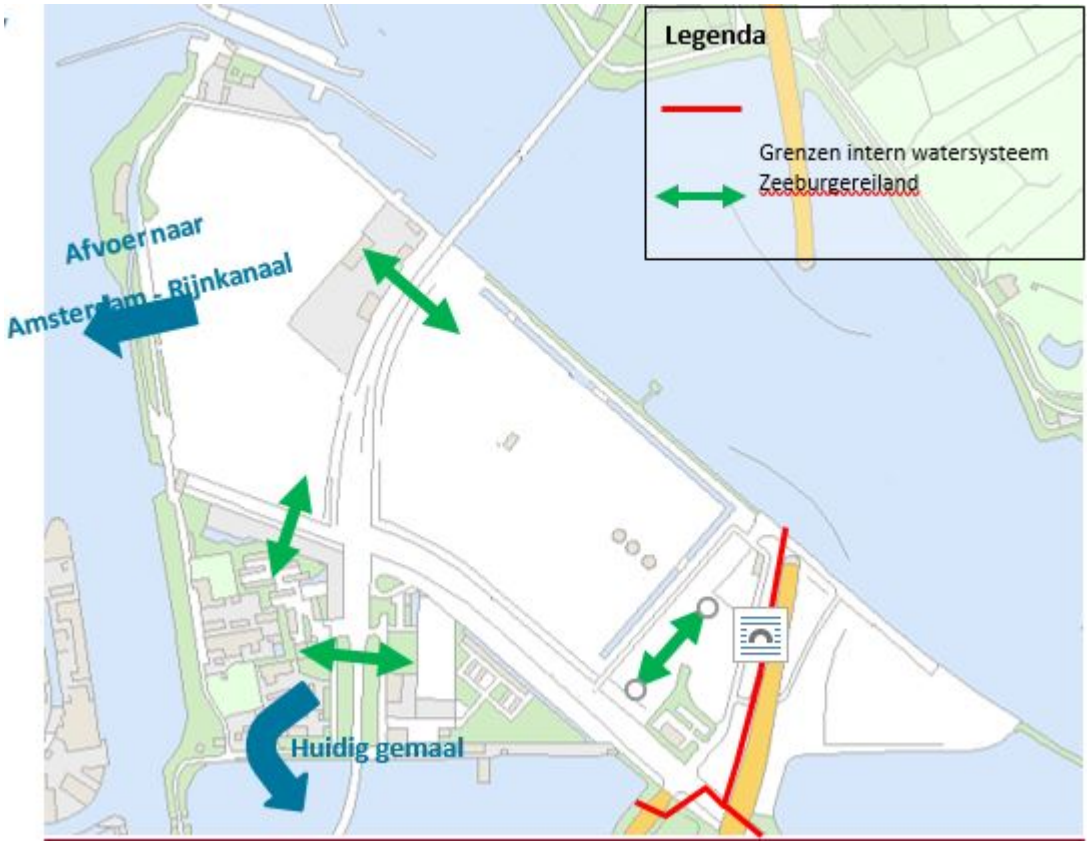
afsluitbare sluizen. Een deel van dit gebied wordt onderbemalen en loost op het hoger gelegen deel via een gemaal.

De waterlopen liggen op onregelmatige afstanden in het gebied. De reeds ontwikkelde Sportheldenbuurt heeft een 12 meter brede ringwatergang. Het extra water dat afstroomt vanuit Sportheldenbuurt moet via vrij kleine duikers en watergangen afstromen via de Baaibuurten naar het gemaal. Dit levert een aantal hydraulische knelpunten op met soms hoge waterstanden. Als korte termijn oplossing is in 2014 een verbinding gemaakt tussen de Sportheldenbuurt en de Sluisbuurt, onder de Schellingwouderbrug, die de situatie verbetert. Deze verbinding wordt in 2018 definitief ingericht.

In het kader van het MER is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd voor Zeeburgereiland (zie bijlage). Daarnaast is in het kader van het MER het oppervlaktewatersysteem en het hemelwatermanagement uitgewerkt (zie bijlage).

Er zijn drie planontwikkelingen in het oppervlaktewatersysteem bij Zeeburgereiland voorzien die ook relevant zijn voor de Sluisbuurt:

1. Een open verbinding (coupure) met het Amsterdam-Rijn Kanaal (ARK): Wanneer het watersysteem Zeeburgereiland integraal deel uitmaakt van dijkring 44 is het mogelijk om een open verbinding te maken tussen het binnenwater van de Sluisbuurt en het ARK, beide met een streefpeil van NAP -0,40 meter. Wanneer de kering secundaire status krijgt, moet de verbinding afsluitbaar zijn met een deur om het Zeeburgereiland te beschermen tegen een hoogwatersituatie op het ARK (waterpeil NAP -0,10 m), waarbij in geval van hoogwater binnen het Zeeburgereiland bij een gesloten deur mobiele noodgemalen worden ingezet. Op dit moment worden met Rijkswaterstaat (ontwer)voorwaarden voor de open verbinding besproken;
2. Opheffen van het gemaal: Het poldergemaal bevindt zich aan de zuidwestzijde van het Zeeburgereiland. Het opheffen van het gemaal wordt pas een optie nadat de afwaardering van de waterkering en de open verbinding met het ARK zijn gerealiseerd. Door deze planontwikkeling wordt het watersysteem eenduidiger en simpeler ten opzichte van de huidige situatie.
3. Hydrologische knelpunten verbeteren: Er is een aantal te krappe duikers aanwezig op Zeeburgereiland. De duikers die het grootste knelpunt vormen worden vervangen door grotere duikers. Dit gaat met name om de afstroomroute naar het gemaal en/of Amsterdam-Rijnkanaal en waarbij de verbindingen tussen de verschillende buurten/deelgebieden, onder de hoofdwegen door bepalend zijn.



Afbeelding: Schematisch watersysteem Zeeburgereiland (Gemeente Amsterdam, 2017)

Met betrekking tot de bovengenoemde coupure geldt dat de coupure twee doelen dient:

1. Verbinding tussen twee watersystemen;

2. Toegang voor onderhoudsmaterieel en blusboten.

Daarbij wordt opgemerkt dat het niet bedoeld is om met deze coupure de recreatievaart/waterrecreatie te faciliteren. De af te sluiten verbinding staat onder normale omstandigheden open en maakt wateruitwisseling mogelijk, maar is niet passeerbaar voor bootjes, kano's en andere vaartuigen dan wel zwemmers. Zwemmen in het ARK en gebruik door kleine bootjes op deze plaats is extreem gevaarlijk voor de gebruiker en voor de scheepvaart. De gemeente Amsterdam, Waternet en Rijkswaterstaat zijn in overleg over deze coupure. Dit heeft eind november 2017 geleid tot een notitie en vervolgafspraken. Het doel van deze notitie is het bevestigen van de gemaakte afspraken (voorafgaand aan een formeel akkoord) en het geven van informatie voor een eventuele aanpassing van het Waterakkoord, waarin de toevoeging van het Zeeburgereiland aan de boezem kan worden vastgelegd (indien nodig). In de Startnotitie Peilbesluit Zeeburgereiland van AGV, die begin 2018 wordt verwacht, zal AGV formeel goedkeuring vragen aan RWS op de open verbinding. In overleg met Rijkswaterstaat en AGV zijn de volgende afspraken gemaakt;

- De open verbinding is toegestaan en voldoet aan het Waterakkoord, onder de voorwaarde dat de deuren in de regionale waterkering worden gesloten bij een calamiteit. Rijkswaterstaat geeft bij calamiteiten een aanwijzing aan AGV om de deuren in de waterkering te sluiten en AGV voert dit vervolgens uit.

- Het Zeeburgereiland houdt op dat moment zijn eigen water vast. Wanneer er een risico ontstaat dat maaivelden overstromen, dan zet AGV mobiele noodgemalen in die uitmalen naar het IJmeer (De Kom)

- Het Zeeburgereiland wordt (indien nodig) toegevoegd aan de lijst met aan- en afvoeren in bijlage 3 van het Waterakkoord, met vermelding van bovenstaande afspraken.

Bij de projectvoorbereiding zal Rijkswaterstaat nog klanteisen afgeven voor de technische eisen die aan het afsluitmiddel gesteld gaan worden.

Het interne oppervlaktewatersysteem Zeeburgereiland wordt met het poldergemaal aan de Zuider IJdijk op een streefpeil van NAP -0,40 meter aangehouden. De diverse ontwikkelingen maken grote aanpassingen in het watersysteem noodzakelijk. Zo is bij de ontwikkeling van de Sluisbuurt in dat deelgebied een compleet vernieuwd stelstel van watergangen voorzien.

Het toekomstige oppervlaktewatersysteem is kwantitatief getoetst, waarbij alle ontwikkelingen zijn meegenomen in scenario's. De resultaten staan in het achtergrondrapport 'Oppervlaktewatersysteem Sluisbuurt en Zeeburgereiland (Gemeente Amsterdam, 2017). Het doel van de toetsing is te hoge waterstanden en inundatie van het maaiveld vanuit de watergangen te voorkomen. In bebouwd gebied mag het maaiveld slechts eens in de 100 jaar overstromen (NBW-toetsingsnormen). Tevens mag er geen verslechtering optreden.

Voor de Sluisbuurt geldt dat na de maaiveldophoging en demping van de huidige watergangen er een volledig nieuw watersysteem wordt aangelegd met 12 meter brede watergangen en een waterbassin. Deze watergangen worden geïntegreerd met de bouwblokken en er worden plekken ingericht waar het water beleefd kan worden. Er is een kleine afstand gepland tussen de watergangen om de grondwaterstand voldoende laag te houden. Na de afwaardering van de westelijke waterkering langs het ARK, is het plan een (afsluitbare) open verbinding te realiseren vanuit de sluisbuurt naar ARK. Er is een watergang en duiker nodig in het zuidelijk park, die de verbinding vormt tussen de Sluisbuurt en de Baaibuurt West. Deze watergang wordt gerealiseerd (minimaal 4 meter breed). Hiervoor is een plan gemaakt met een syphonduiker van 48 meter lengte. Het bestuur van AGV heeft 28-sept-2017 haat goedkeuring gegeven op dit plan. Het geplande watersysteem is weergegeven in de figuur hierboven. Om te voorkomen dat het gemaal Zeeburgereiland, dat op een aan-afslagpeil van NAP -0,40/-0,50 meter is afgesteld, teveel water naar zicht toetrekt vanuit het ARK (rondpompen), kan het nodig zijn het watersysteem Zeeburgereiland tijdelijk met stuwen te scheiden in twee peilvakken (ten noorden en ten zuiden van de IJburglaan). Wanneer uiteindelijk het gemaal wordt opgeheven en het hele eiland afstroomt via de Sluisbuurt op het ARK, moet de nood-/zuidverbinding tussen Sluisbuurt/Sportheldenbuurt en de Baaibuurten juist weer open zijn.

Afbeelding; geplande watergangen Sluisbuurt

Waterbergingsopgave

Er is een oppervlaktewatermodel opgesteld (Gemeente Amsterdam, 2017, zie bijlage) waarin de huidige situatie en de verschillende scenario's (fasen in de ontwikkeling van het watersysteem) zijn doorgerekend. Het model gaat uit van een maximaal percentage verharding, waarbij een maximale hoeveelheid hemelwater afstroomt naar het oppervlaktewater: dit is maatgevend voor de toetsing van het oppervlaktewatersysteem. In het landdeel van het te ontwikkelen gebied van de Sluisbuurt is met 90% verhard oppervlak rekening gehouden.

tabel; Verandering in verhard, onverhard en wateroppervlak tussen de huidige situatie en de alternatieven (gemeente Amsterdam, 2017)

	Huidige situatie				Plansituatie (Alternatief A en B)			
Buurt	Verhard	Onverhard	Water	Totaal	Verhard	Onverhard	Water	Totaal
Sportheldenbuurt	3,5	25,4	3,3	34,0	19,6	5,7	2,8	27,7
Sluisbuurt	1,3	20,8	1,0	27,7	19,2	4,7	3,3	27,6
Bedrijvenstrook	2,0	4,4	0,0	6,4	5,1	1,3	0,0	6,4
Baaibuurt West	3,1	6,5	0,6	10,2	7,2	2,0	1,0	10,2
Baaibuurt Oost	3,6	5,9	0,4	9,9	7,5	1,6	0,8	9,9
Totaal	***13,5***	***63,0***	***5,3***	***81,8***	***58,6***	***15,3***	***7,9***	***81,8***

In een aparte modellering is onderzocht wat het hydraulisch effect is van de kunstwerken/duikers op de waterstand. Hieruit blijkt een aantal hydraulische knelpunten in de vorm van te kleine duikers. Het gaat vooral om de duikers onder de hoofdwegen, die een belangrijke verbinding vormen tussen de deelwatersystemen van de verschillende buurten. De grootste hydraulische knelpunten dienen opgelost te worden, dit gaat om een aantal duikervergrotingen met name in de afstroomroute naar het gemaal en/of Amsterdam-Rijnkanaal waarbij de verbindingen tussen de buurten bepalend zijn. De exacte locaties zijn vermeld in het achtergrondrapport 'Oppervlaktewatersysteem Sluisbuurt en Zeeburgereiland' (Gemeente Amsterdam, 2017).

Een andere benodigde maatregel is het regelmatig maaien/baggeren van watergangen. In de tabel hieronder is per scenario (fase van planontwikkeling) chronologisch weergegeven welke maatregelen moeten worden uitgevoerd om een voldoende robuust watersysteem te hebben, met tweezijdige afstroming richting het afstroompunt.

tabel; Samenvatting advies voor maatregelen in het watersysteem

Scenario	Benodigde maatregelen in het watersysteem
Huidige - 2016	Maaien/opschonen watergangen
2018 met gemaal	Vier knelpuntduikers vergroten tot een diameter van 1.000 mm of vervangen door een watergang. Dit betreft: ▪ de duiker onder de inrit PietHeintunnel, ▪ twee duikers in de Sluisbuurt en ▪ een duiker in Baaibuurt West.
2018 met ARK en gemaal	▪ Volledige noord-zuidscheiding instellen met (tijdelijke) stuwen ▪ Knelpuntsduiker onder de zuiderzeegweg tussen Baaibuurt Oost en Baaibuurt West vergroten tot een diameter van 1.000 mm.
2022 met ARK en gemaal	Geen extra maatregelen, mits de bovenstaande maatregelen reeds zijn getroffen.
2025 alleen ARK (eindbeeld)	Geen extra maatregelen, mits de bovenstaande maatregelen reeds zijn getroffen

Met het oppervlaktemodel zijn de verschillende scenario's (met/zonder afwatering op ARK, en met/zonder gemaal) met het hele Zeeburgereiland ontwikkeld, doorgerekend en vervolgens getoetst aan de NBW-normen (normen voor wateroverlast conform het Nationaal Bestuursakkoord Water). In onderstaande tabel zijn de hoogst optredende waterstanden vermeld per scenario, of er voldaan wordt aan de NBW-toetsing en of er extra waterberging nodig is ten opzichte van de reeds gehanteerde uitgangspunten.

tabel; Hoogst optreden waterstanden Zeeburgereiland en toetsing aan de NBW-normen Zeeburgereiland (Alternatief A en B) (bron: gemeente Amsterdam, MER Zeeburgereiland 2017)

Scenario	Beschrijving	Hoogst optredende waterstand en locatie	Voldoen aan NBW-norm?	Welke maatregelen waterberging nodig?
Huidig – 2016	- het huidige watersysteem met gemaal - alleen Sportheldenbuurt is ontwikkeld	NAP – 0,26 m uniform	Ja	Geen
2018 met gemaal	- sluisbuurt is ontwikkeld met nieuw watersysteem - afvoer op gemaal	NAP -0,18 m uniform	Ja	Geen
2018 met ARK en gemaal	- Sluisbuurt is ontwikkeld met nieuw watersysteem - Sluisbuurt heeft open verbinding met ASK - Baaibuurten nog op gemaal	Met noord-zuidscheiding NAP – 0,05 (noord)/ NAP – 0,20 (zuid)	Ja	Geen
2022 met ARK en gemaal	- Sluisbuurt, Bedrijvenstrook en Baaibuurten zijn ontwikkeld met nieuwe watersystemen - Sluisbuurt heeft open verbinding met ARK - Baaibuurten nog op gemaal	Met noord-zuidscheiding NAP – 0,01 (noord)/ NAP – 0,19 (zuid)	Ja	Geen
2025 alleen ARK (eindbeeld)	- Sluisbuurt, Bedrijvenstrook en Baaibuurten zijn ontwikkeld - Sluisbuurt heeft open verbinding op ARK - Gemaal is opgeheven	NAP + 0,04 (Baaibuurt)	Ja	Geen

Geconcludeerd kan worden dat alle doorgerekende scenario's met de gefaseerde ontwikkeling van het Zeeburgereiland voldoen aan de NBW-normen voor bebouwd gebied, De scenario's voldoen dus uit het oogpunt van waterkwantiteit.Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Wel is gebleken dat het uitstroomdebiet naar het ARK in een pieksituatie (circa tien dagen in de eeuw) groter kan zijn dan het maximaal toegestane uitstroomdebiet onder het Waterakkoord. Dit is met RWS besproken en er is afgesproken, dat bij calamiteiten op aanwijzing van RWS de deur in de westelijke waterkering wordt gesloten. Het ZBE houdt dan tijdelijk zijn eigen water vast, waarbij zonodig mobiele noodgemalen worden ingezet dor AGV. Daarnaast kan het water in de Baaibuurt 6 tot 8 cm stijgen in de fase waarin de Sluisbuurt volledig is ontwikkeld, de Baaibuurten nog niet zijn ontwikkeld en het hele eiland afwatert op het gemaal. Hiervoor wordt onderzocht welke maatregel genomen kan worden (bijvoorbeeld waterneutrale kavels).

Hemelwater

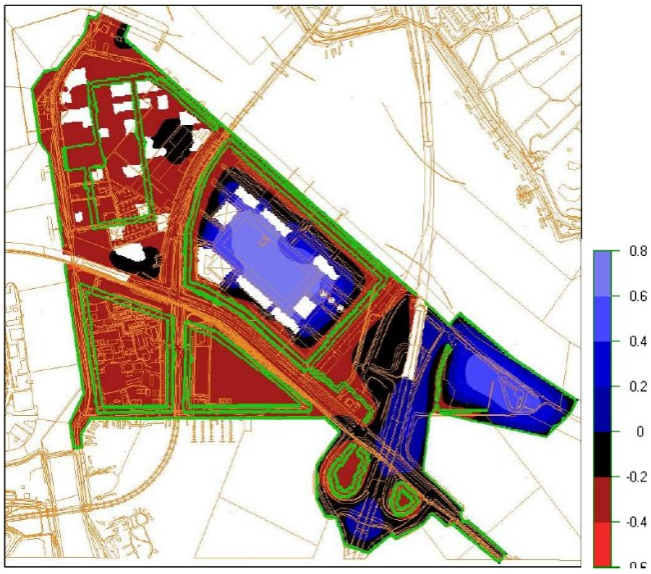
Onderdeel van de waterberging vormt de wije waarop de Sluisbuurt omgaat met kortdurende extreme hemelwatergebeurtenissen, die zeer infrequent voorkomen, maar vanwege klimaatverandering vaker gaan voorkomen. Het programma Amsterdam Rainproof en het beleid van het Gemeentelijk Rioleringsplan sturen aan op een zogeheten Rainproof inrichting. In de Sluisbuurt wordt dit bereikt door een combinatie van water vasthouden en water afvoeren. Water mag op maaiveld staan op plekken waar dit geen schade veroorzaakt. Overtollig water kan via een flauw verhang worden afgevoerd naar het stelsel van watergangen. Daarnaast wordt water vastgehouden en met een vertraging tot afvoer gebracht, zodat het oppervlaktewater wordt ontlast. Hemelwater wordt vastgehouden in groengebieden, binnentuinen en op/aan gebouwen, bijvoorbeeld in de vorm van een groen dak of groene gevel. Ten slotte komt het maaiveld dusdanig hoog te liggen, dat een deel van het hemelwater kan worden geinfiltreerd in de bodem. De kavelontwikkelaars kunnen het hemelwater afkomstig van dak en gebouw dus voor een deel in de bodem infiltreren. Door een Rainproof inrichting worden schades voorkomen.

Grondwater

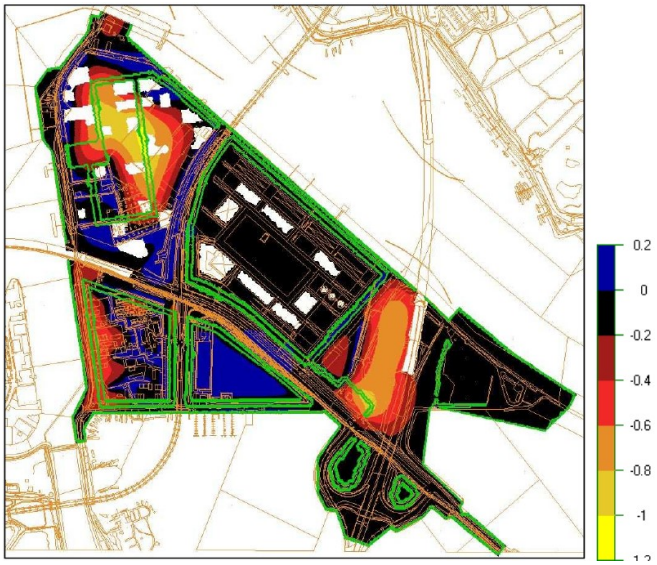
Het grondwater stroomt door het freatisch pakket (ophoogzand) af naar de watergangen en voor een deel naar het buitenwater (Gemeente Amsterdam, 2016). De grondwaterstanden worden gedomineerd door de matig doorlatende bodemopbouw. Dit levert relatief hoge grondwaterstanden op.

In het freatisch pakket is een aantal ondergrondse bouwwerken en kelders aanwezig. Dit betreft voornamelijk een aantal woningkelders in de Sportheldenbuurt, de ondoorlatende tunnelwand van de Zeeburgertunnel A10 en de Piet Heintunnel, de naastgelegen waterkering/damwand en de aeratietank op het RWZI-terrein. Deze objecten kunnen de grondwaterstroming belemmeren en daarmee de lokale grondwaterstand beïnvloeden. Het doorlaatvermogen van het eerste watervoerend pakket is geschat op 300 tot 1.200 m2/dag.

Er is een indicatief grondwatermodel opgezet voor het Zeeburgereiland. De berekende toekomstige grondwaterstanden en veranderingen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Afbeelding:Gemiddelde freatische grondwaterstanden (m NAP) in toekomstige situatie met huidige IJmeerpeil en klimaat, de witte delen zijn ondergrondse constructies, in groen de omtrek van de watergangen inclusief de grondwatermaatregel bedrijvenstrook (Gemeente Amsterdam, 2017)



Afbeelding: Veranderingen in gemiddelde freatische grondwaterstanden (m NAP) in toekomstige situatie met huidige IJmeerpeil en klimaat, de witte delen zijn ondergrondse constructies, in groen de omtrek van de watergangen inclusief de grondwatermaatregel bedrijvenstrook (Gemeente Amsterdam, 2017)

In de ontwikkelgebieden komt een vernieuw oppervlaktewatersysteem dat zorgt voor een betere ontwatering met maximaal 1,0 meter daling tot maximaal 0,2 meter stijging van grondwater tot gevolg. De grootste lokale verandering in de freatische grondwaterstand treedt op waar watergangen worden gedempt of gegraven. In de Sluisbuurt leidt dit tot grondwaterdalingen tot maximaal 1,0 meter rondom het nieuwe stelsel van watergangen, met name in het centrale deel waar nu geen watergangen zijn. Door ophoging van de ontwikkelgebieden wordt de bodem doorlatender en zorgt voor een verbeterde grondwateradstroming.

De conclusie is, dat er geen negatieve (omgevings)effecten optreden als gevolg van de grondwaterveranderingen. Er is een grondwatertoets uitgevoerd waarbij een ontwateringsnorm van 80 cm is gehanteerd die ook rekening houdt met bomen en faseringen. Kades zijn als waterdoorlatend meegenomen,en alle geplande parkeergarages zijn meegenomen (met de nodige grondverbeteringen). Als gevolg van de modelberekeningen wordt het maaiveld aangelegd op NAP +2,10 m. Hiermee wordt ruim voldaan aan de grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen uit het gemeentelijk Rioleringsplan.

Waterkwaliteit

De waterkwaliteit van het oppervlaktewatersysteem Zeeburgereiland is matig. Er zijn hoge concentraties nutriënten, het zuurstofgehalte is laag en het doorzicht is beperkt. Een aantalwatergangen heeft een relatief dikke laag baggerslib en zijn doodlopende watergangen. Er zijn waterkwaliteitsmetingen gedaan door Waternet bij de instroom van het gemaal Zuider IJdijk in de periode 2005-2017. De concentraties van de meeste stoffen blijven in die periode gelijk. Ammonium en Stikstof hebben een licht afnemende trend (terwijl het doorzicht licht verbetert). Bij Zwevende Stof en Fosfor lijken de piekconcentraties in de zomermaanden af te nemen.
De conclusie is dat er een lichte, maar nog slecht meetbare verbetering van de waterkwaliteit lijkt op te treden, vermoedelijk als gevolg van de eerste ontwikkelingen op het eiland en het baggeren en opschonen van watergangen en uitvoeren van saneringen. De verbetering zet door wanneer de rest van het eiland wordt ontwikkeld en het watersysteem mee-ontwikkelt. Daarbij is van belang dat de bronbelasting laag is en bronnen worden voorkomen of weggenomen; bij de ontwikkeling worden

gemengde riolen vervangen door gescheiden riolen, geen uitlogende materialen toegepast en dat bladval van bomen en andere bronnen als hondepoep en zwerfvuil wordt geminimaliseerd. Ook goed beheer om zwefvuil te voorkomen is relevant.
Momenteel is de kwaliteit van het buitenwater rond het Zeeburgereiland, het ARK/Noordzeekanaal (respectievelijk IJmeer) beperkt. De ecologische kwaliteit is als matig geclassificeerd en de chemische kwaliteit zelfs als slecht. De fysisch chemische kwaliteit van het ARK is matig en die van het IJmeer zelfs ontoereikend.

Afstromend hemelwater

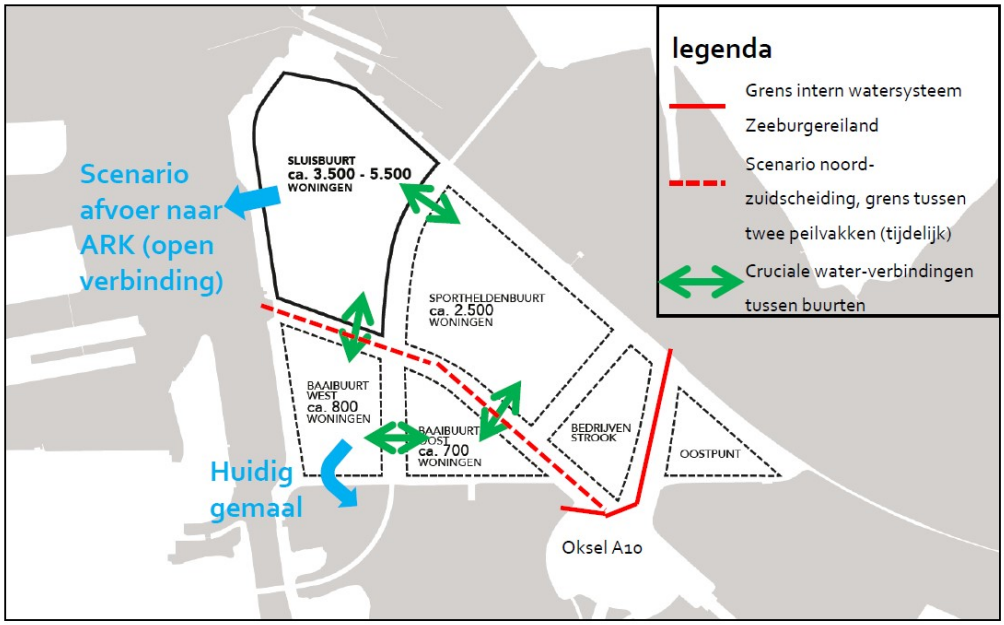
Afstromend hemelwater vanaf verhardingen kan vervuild zijn. Bij de ontwikkeling zullen de eisen van Duurzaam Bouwen betreffende de uitloogbaarheid van materialen en dergelijke worden gehanteerd: het hemelwater dat terecht komt op de bebouwing en terreinverharding wordt beschouwd als relatief schoon wanneer uitgegaan wordt van het gebruik van niet-uitlogende bouwmaterialen. Dit water kan waarschijnlijk direct worden afgevoerd naar het nieuw te graven oppervlaktewater.

Neerslag van de nieuw aan te leggen wegen of te verbreden wegen zoals de A10 (wegwater) bevat veelal verhoogde gehalten aan verontreinigingen zoals minerale olie, PAK en zware metalen. Bij de toepassing van ZOAB wordt een groot deel van de verontreinigingen nog in de poriën van de weg afgevangen en bereiken deze niet de omgeving. Bij de toepassing van afwatering via de berm blijkt bovendien dat de resterende verontreinigingen hooguit tot enkele meters afstand vanaf de verharding komen.

In de Sluisbuurt wordt een gescheiden riool aangelegd. Dit betekent dat er een apart hemelwater- en vuilwaterriool komt waardoor schoon en vuilwater worden gescheiden. Van de wegen, waar veel en/of zwaar verkeer over rijdt en waar meer vervuiling kan worden verwacht, wordt het hemelwater apart ingezameld. Hierdoor kunnen gericht (beheer)maatregelen worden getroffen als het nodig en doelmatig is om de waterkwaliteit van het watersysteem te verbeteren. Op alle wegen worden kolken geplaatst voor de inzameling van hemelwater. Deze zullen worden voorzien van een zandvang die periodiek wordt geleegd en waardoor de hieraan gehechte vervuiling wordt afgevoerd.

Watersysteem

Het watersysteem zal anders worden ingericht. Onder andere is een open verbinding tussen de sluisbuurt en het Amsterdams Rijnkanaal voorzien. Indien het water van het Amsterdams Rijnkanaal in een directe open verbinding staat met het binnenwater van het Zeeburgereiland, zou dat de waterkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden. Momenteel is het water uit het Amsterdam-Rijnkanaal te prefereren. Of dit in de toekomst ook zo is hangt af van de mate waarin de huidige waterkwaliteit verbeterd. Het installeren van een terugslagklep is een maatregel die in dat geval een dergelijke beïnvloeding kan voorkomen. Monitoring van de waterkwaliteit rond de open verbinding is dan nodig om de waterkwaliteitseffecten in beeld te hebben. Het nieuwe watersysteem krijgt bovendien het karakter van een systeem met veel doorstroming en een grotere waterberging in de vorm van een sterk toegenomen wateroppervlak. Het ontbeken van doodlopende watergangen met minder stilstaand water en het vergrote wateroppervlak met bredere watergangen zorgen voor een robuuster watersysteem wat een positief effect heeft op de waterkwaliteit. De waterkwaliteit hangt echter met name af van de bronbelasting. Tijdens de ontwikkelingen worden duikers en watergangen vergroot en worden doodlopende watergangen opgeheven, met uitzondering van de tocht richting het gemaal die eenzijdig blijft afwateren. Door de duikervergroting krijgt het water meerdere ruime afstroomroutes richting het gemaal of het uitstroompunt.



Figuur 3 Schematisch watersysteem Zeeburgereiland en woningaantallen per buurt

Natuurlijke watergangen

De aanleg van natuurvriendelijke oevers, op de juiste plaatsen, levert naast een verhoging van de natuurwaarden en extra leefgebied voor water- en oeverdieren met mogelijk ook een verbetering van de biologische en chemische waterkwaliteit.

Bovenstaande factoren moeten worden meegewogen in een nadere planuitwerking. Het relatieve oeveroppervlak bedraagt een substantieel deel van het totale wateroppervlak (>20%). Dit heeft een neutrale of licht positieve invloed op het zuiverend vermogen van het water en het borgen van het ecologisch evenwicht in het water (STOWA, 2011). Per 100 meter watergang zal 20% van 1m breed = 20 m2 uit begroeide oever moeten bestaan. Een verminderde nutriëntenbelasting door de bronnen leidt, wanneer de kritische belasting wordt onderschreden, op termijn tot een verbeterd doorzicht en minder algengroei, waardoor er meer zonlichttoetreding is en waterplanten beter kunnen groeien, waar weer vissen en macrofauna op af komen. Eventueel kunnen waterplanten en/of riet in het begin worden aangeplant. De vispasseerbaarheid wordt door de watersysteemverruiming en eventuele open verbinding met het ARK verbeterd.

Ten slotte wordt de aanleg van beroepsvaart en bunkerschepen in het ARK gehandhaafd. Het advies is het risico op een eventuele calamiteit en het effect op het watersysteem Zeeburgereiland te onderzoeken; eventuele beheersmaatregelen (bijvoorbeeld snel sluiten van de open verbinding) kunnen worden meegenomen in het ontwerp van de open verbinding tussen ARK en Zeeburgereiland.

Natuurvriendelijke oevers

In het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) zal het geplande water aan bepaalde richtlijnen moeten voldoen. In de KRW zijn afspraken gemaakt die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk in 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon (chemisch op orde) en gezond (ecologisch in evenwicht) is. Om deze doelen te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Zowel om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, als om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden

veroorzaken. De KRW vormt vanaf 2009 het toetsings- en monitoringsmoment voor de waterkwaliteit en de ecologische toestand. Bij de inrichting van het water zal dus om het ecologische evenwicht in het water te borgen, het aanbrengen van (of het mogelijk maken) van oever- en waterbeplanting een KWR vereiste zijn. Per 100 meter watergang zal 20% van 1m breed = 20m2 uit begroeide oever moeten bestaan. Hiermee wordt in het Stedenbouwkundig Plan rekening mee gehouden.

In het MER Zeeburgereiland worden nog een tweetal optimaliserende maatregelen voorgesteld;

- Plaatsen van peilbuizen voor een goede monitoring van de grondwaterstand; Het advies is om in de bestaande straten één of twee peilbuizen te plaatsen in het eerste watervoerend pakket, om een goede meetbasis te houden voor de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland.
- Combineer ecologie, recreatie en waterveiligheid; als vervolgstap dient het watersysteem zodanig ontworpen en ingericht te worden, dat wordt voldaan aan de eisen van waterkwaliteit, ecologie (natuurvriendelijke oevers), waterbouwkundige eisen, zoals golfslag door schepen in het ARK.

Woonboten

In het plangebied liggen woonschepen. Naast de gemeente heeft ook Waternet/AGV beleid t.a.v. woonboten. Het beleid van Waternet/AGV voor woonboten is vastgelegd in de Nota Vaarwater op orde van 2006. De belangrijkste punten uit het beleid zijn hieronder genoemd:

- Onder de woonboten moet minimaal 0,60 m water staan ten opzichte van de minimale diepte van de watergang om vastzuigen te voorkomen;
- Aanlegsteigers en woonboten moeten buiten de vaargeul worden geplaatst;
- Woonboten mogen niet dusdanig aan bodem of oever worden vastgeklonken dat ze niet meer kunnen mee bewegen met het waterpeil, om te voorkomen dat het bergend vermogen van het watersysteem afneemt. Als woonboten worden gefixeerd is feitelijk sprake van een demping en zijn de regels uit het dempingenbeleid van kracht (Beleidsnota Inrichting, Gebruik en Onderhoud);
- Om onderhoudswerkzaamheden te verrichten of in geval van calamiteiten zijn woonbooteigenaren verplicht de boot tijdelijk te verplaatsen op aangeven van Waternet.

5.3 Flora en fauna en ecologie

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. Vanaf 1 januari 2017 is niet de minister, maar de provincie bevoegd gezag voor het verlenen van een ontheffing voor overtreding van verbodsbepalingen (uitgezonderd ontheffingen en vergunningen die dienen te worden aangevraagd bij de Rijksoverheid) en het vaststellen van vrijstellingsregelingen ten aanzien van beschermde soorten. De provincie blijft bevoegd gezag voor het afgeven van vergunningen voor plannen of projecten met effecten op een Natura 2000-gebied.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebieden zijn Europees beschermde gebieden. Per gebied zijn hiervoor specifieke instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Significant negatieve effecten op deze doelstellingen zijn in beginsel niet toegestaan.

Natuurnetwerk Nederland

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, PRV, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving. Binnen de NNN kan de uitwisseling van soorten plaatsvinden en wordt de instandhouding van de biodiversiteit ondersteund. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan, als deze ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken of waarden van het NNN aantasten. Voor wat betreft het NNN is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie.

Beschermde soorten

In hoofdstuk 3 'Soorten' van de Wnb is soortbescherming opgenomen en opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv, 2014-2015)

Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv). Deze documenten bevatten de begrenzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), de ecologische verbindingszones (EVZ) en het weidevogelleefgebied.

Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Ingrepen in de EHS, ecologische verbindingszones en weidevogelleefgebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op deze gebieden, of als negatieve effecten kunnen worden tegengegaan door het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken). Heeft een ingreep wel een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS gebied, dan geldt het 'nee, tenzij-regime'. Een project kan dan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven zijn en als sprake is van een groot openbaar belang. Als een ingreep wordt toegestaan moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit beschermingsregime is verankerd in de Structuurvisie, de Provinciale Ruimtelijke Verordening (Prv) en de Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland. Onder wezenlijke kenmerken en waarden worden verstaan:

- de bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteit;
- geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- de waterhuishouding;
- de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- rust, stilte, donkerte en openheid;
- de landschapsstructuur;
- de belevingswaarde;
- de recreatieve mogelijkheden in het gebied.

Voor de ecologische hoofdstructuur geldt op basis van artikel 19 van de Prv:

- dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd;
- een bestemmingsplan geen bestemmingen en regels bevat die omzetting naar de natuurfunctie onomkeerbaar belemmeren en de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur en de Ecologische Verbindingszone significant aantasten.

De Ecologische Hoofdstructuur wordt tegenwoordig het Natuurnetwerk Nederland (NNN) genoemd: het Nederlandse netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden.

Beleidsregel compensatie natuur en recreatie Noord-Holland (2008)

De provinciale regels voor natuurcompensatie staan in de Prv en zijn verder uitgewerkt in de beleid. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben op 27 november 2007 de beleidsregel vastgesteld. Als een ingreep wordt toegestaan, moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren. Dit uitgangspunt wordt 'natuurcompensatie' (het 'nee, tenzij' principe) genoemd.

De beleidsregel wordt vervangen door de Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben de ontwerp-Uitvoeringsregeling Natuurcompensatie Noord-Holland vastgesteld. De uitvoeringsregeling is 18 december 2014 in werking getreden.

De uitvoeringsregeling geeft aan hoe gecompenseerd moet worden als er aantasting is van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ecologische verbindingszones (EVZ) of weidevogelleefgebied. In de Prv is aangegeven wanneer ingrepen in de EHS, EVZ en weidevogelleefgebied toegestaan zijn en dat ingrepen gecompenseerd moeten worden. De uitvoeringsregeling betreft een uitwerking van de Prv.

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de 'Gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam' te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

- de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
- het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

Er is inmiddels een concept Gedragscode Wet natuurbescherming Amsterdam 2018 beschikbaar, die ter goedkeuring is voorgelegd aan de Rijksoverheid en binnen afzienbare tijd in werking zal treden. Tot die tijd blijft de huidige gedragscode geldig.

Natuurbeheerplan 2018, Noord-Holland

De Wet natuurbescherming verplicht de provincie zorg te dragen voor realisatie van het Natuur Netwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur). De provincies zijn verantwoordelijk voor de Natura 2000-gebieden en het soortenbeleid. Het Natuurbeheerplan is een uitwerking van de Agenda Groen op het onderdeel beheren: beheer dat zich richt op duurzaam, effectief en efficiënt realiseren van beheerdoelen die zijn vastgelegd in het Natuurbeheerplan. Het Natuurbeheerplan bevat de natuurdoelen met betrekking tot het Natuur Netwerk Nederland (NNN en de doelen en begrenzing van de zoekgebieden voor agrarisch natuur- en waterbeheer. De doelen zijn gerelateerd aan de internationale biodiversiteitsdoelen en de internationale natuurgerichte agromilieu-, water- en klimaatdoelen. De provincie wijst de natuurdoelen in het NNN aan. Een natuurdoel beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit

en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied. De beheerdoelen binnen het NNN zijn aangeduid op twee kaarten; de beheertypenkaart en de ambitiekaart. Op de beheertypenkaart staat de actuele natuursituatie voor het natuurbeheer. Op de ambitiekaart staat de ambitie van de provincie voor de natuur.

Het Natuurbeheerplan heeft geen planologische consequenties. Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS). De NNN gebieden van de provincie Noord-Holland rond Amsterdam zijn ook opgenomen in de Hoofdgroenstructuur (HGS), groentype corridor.Deze documenten bevatten ook de begrenzing van de NNN, de ecologische verbindingszones en het weidevogelleefgebied.

Voor gebieden die zijn begrensd als NNN, ecologische verbindingszones en weidevogelleefgebied geldt een planologisch beschermingsregime. Ingrepen in de NNN, ecologische verbindingszones en weidevogelleefgebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op deze gebieden, of als negatieve effecten kunnen worden tegengegaan door het nemen van mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten zoveel mogelijk beperken).

Het natuurbeheerplan geeft per gebiedsbeschrijvingen een nadere invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Dit betekent echter niet dat voor elk gebied in Noord-Holland uitputtend is vastgelegd wat de wezenlijke kenmerken en waarden zijn. Van de initiatiefnemer van het plan waarvoor gecompenseerd moet worden, wordt daarom verwacht dat hij/zij een eigen inschatting geeft van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Gedeputeerde Staten beoordelen deze inschatting.

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam (2011).

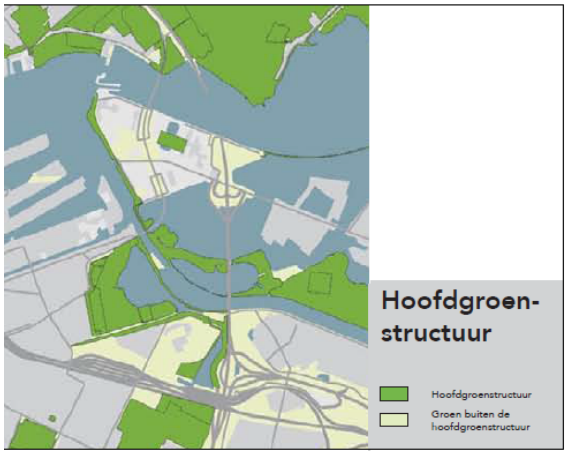
Hoofdgroenstructuur

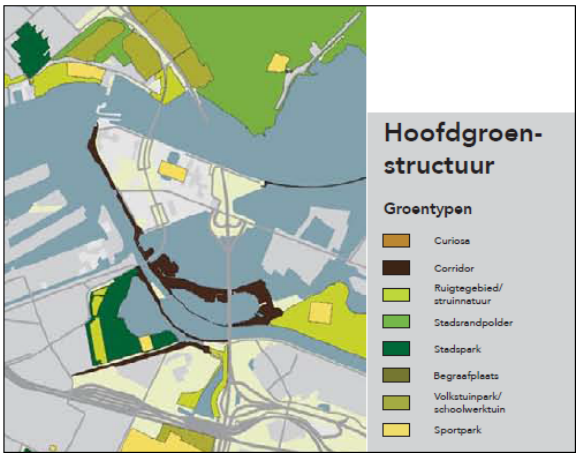
De hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering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

Ieder initiatief in de hoofdgroenstructuur wordt beoordeeld op inpasbaarheid. Uitgangspunt daarbij is behoud van het groene karakter en typologie van het betreffende gebied. De beoordeling of nieuwe functies naar aard, omvang en locatie inpasbaar zijn vindt plaats op basis van de richtlijnen die zijn uitgewerkt per groentype. Daarvoor geldt globaal het onderstaande:

1. Inpasbaar: kleinschalige bebouwing en verharding die het specifieke groentype ondersteunt en die voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.
2. Niet inpasbaar: bebouwing en verharding die het specifieke groentype niet ondersteunt of niet voortvloeit uit het streven naar verbetering van het functioneren van het groen.

Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld.





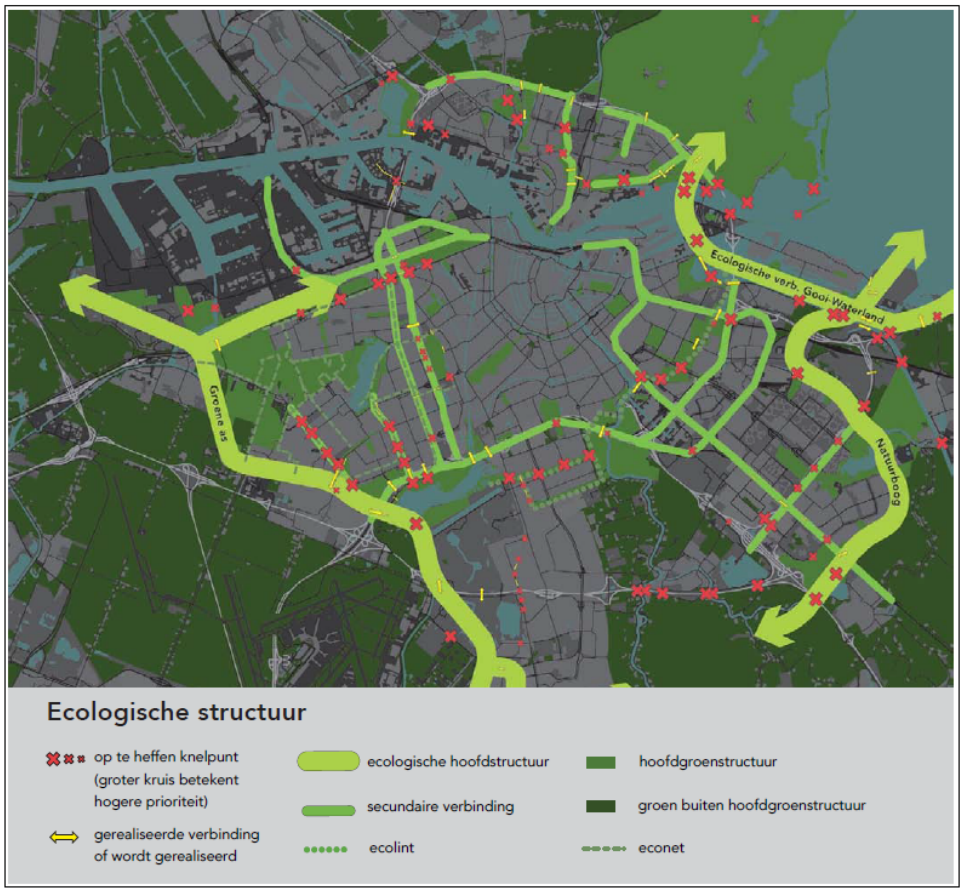
Ligging hoofdgroenstructuur

Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur in de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur

In de Structuurvisie staat voorgeschreven dat het bestemmingsplan geen ingreep mogelijk maakt die een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van een NNN-gebied heeft. Indien er gedurende de planperiode zo'n project zich wel voordoet, dan geldt het 'nee, tenzij-regime'. Ontwikkelingen in de EVZ Bovendiep kunnen alleen plaatsvinden als deze geen negatief effect hebben op de verbindende functie en de doelsoorten van de NNN.

De NNN gebieden rond Amsterdam zijn ook opgenomen in de Hoofdgroenstructuur (HGS), groentype corridor. Groen en groene recreatie staan hierbij voorop. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is tevens vastgesteld dat de corridors hun kwaliteit als ecologische verbindingszone niet mogen verliezen. In 2012 is de toelichting en uitwerking van de ecologische visie door de raad vastgesteld (zie hieronder).

De ecologische hoofdstructuur loopt aan de westkant en de oostkant van Amsterdam. Aan de westzijde verbindt de groene As Amstelland en Spaarnwoude met elkaar. Aan de oostzijde doet de Natuurboog hetzelfde met de Vechtstreek en Waterland. Om goed te functioneren moeten barrières in de ecologische structuur, zoals kruisingen met wegen, spoorlijnen en kanalen, met faunapassages en vistrappen worden overwonnen. Op de kaart zijn de belangrijkste op te heffen barrières (knelpunten) in beeld gebracht. De ecologische hoofdstructuur kan worden verstevigd door ook in de stad taluds van wegen en spoorbanen zo in te richten dat ze aantrekkelijk zijn voor kleine dieren. Daarnaast zorgt dit netwerk voor hogere natuurwaarden in de parken en woonwijken, omdat planten en dieren vanuit de grote groengebieden diep in de stad kunnen doordringen. Dit netwerk kan pas goed functioneren als de nodige knelpunten worden opgelost. Vaak zijn dat onderdoorgangen van grote infrastructuur waar de groene taluds ruw worden onderbroken. Zoveel mogelijk van het groen in en om de Sluisbuurt wordt onderdeel van de Amsterdamse Hoofdgroenstructuur.



Ligging ecologische structuur (Bron: Structuurvisie 2040)

Ecologische visie. Ecologie, biodiversiteit en groene verbindingen in Amsterdam (2012).

In de gemeentelijke structuurvisie is een globale kaart opgenomen van een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en als aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur. Bij de behandeling van de structuurvisie in de Amsterdamse gemeenteraad werden meerdere moties aangenomen waarin werd gevraagd om nadere precisering van deze ecologische structuur. De Amsterdamse ecologische visie met bijhorende kaart (zie https://maps.amsterdam.nl/ecopassages/) door de Gemeenteraad vastgesteld in 2012, is daarvan de uitwerking.

De Amsterdamse ecologische visie (ecovisie) is een uitwerking en aanvulling op, en verfijning van, het provinciale netwerk. Amsterdam voegt een aantal dwars- en parallelverbindingen toe om het geheel sterker te maken. Het omvat de volgende elementen:

- de indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie wordt vertaald naar concrete kaartvlakken,

- de ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader,

- de knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, worden verder uitgewerkt en per knelpunt wordt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost,

- speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

Deze ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt een belangrijk toetsingskader voor ruimtelijke plannen: het is een richting bepalend beleidsdocument. Daarbij is het uitgangspunt dat plannen niet mogen leiden tot verzwakking van de ecologische structuur die in deze visie staat omschreven.

Ecologische passages en structuur

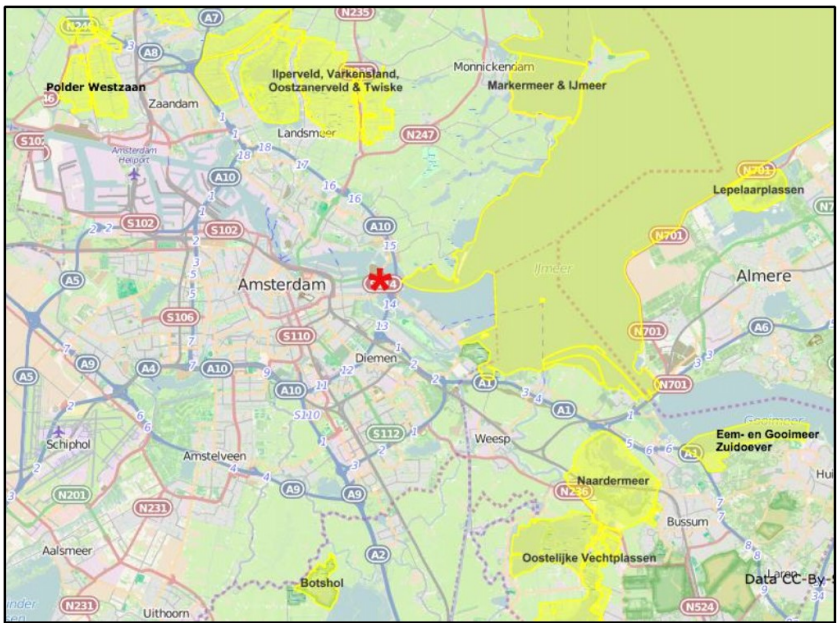
Het beleidsuitgangspunt van deze ecovisie is: "de ecologische hoofdstructuur wordt gerespecteerd, knelpunten worden aangepakt en voor het wijzigen van de ecologische hoofdstructuur is een besluit van de gemeenteraad nodig." De beleidsintentie is dat knelpunt worden opgelost en meegenomen worden in het budget van het projectplan.

5.3.2 Plangebied

5.3.2.1 Natura 2000 en beschermde natuurmonumenten

Natura 2000-gebieden

In de nabije omgeving van het plangebied ligt op circa 200 meter het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer (zie figuur hieronder). Op ruim 6 km afstand ligt het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske. Op grotere afstand liggen Polder Westzaan, Botshol, Naardermeer en Oostelijke Vechtplassen.



*Afbeelding: Ligging van het plangebied (rode *) en Natura 2000-gebieden (Bureau Waardenburg, 2017)*

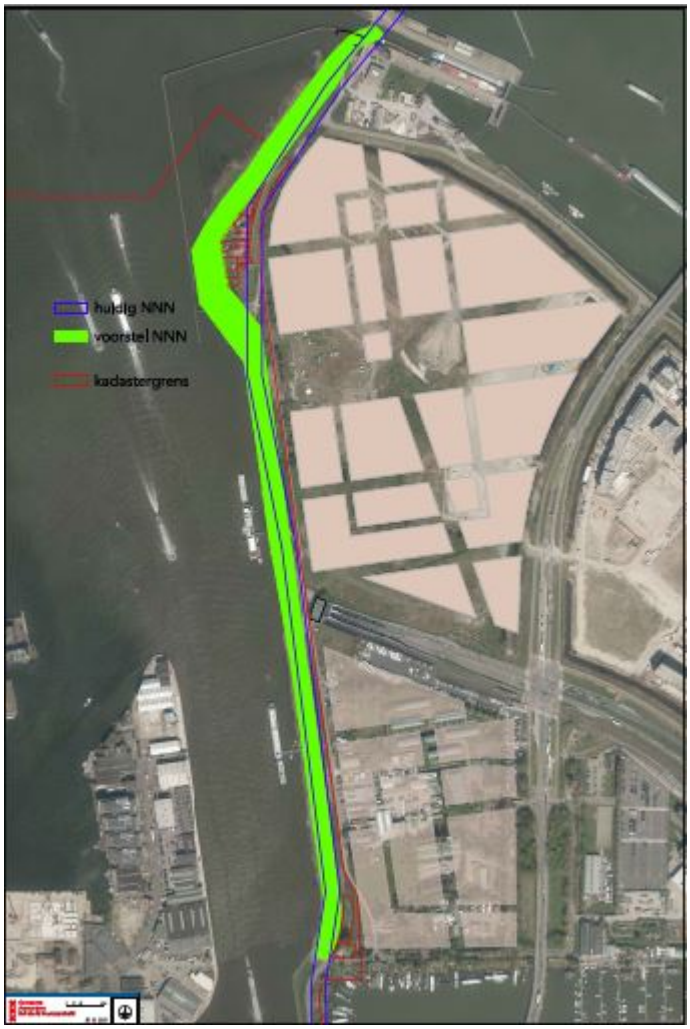
Voor de Natura 2000-gebieden gelden verschillende instandhoudingsdoelen voor habitattypen, habitatsoorten, broedvogels en niet-broedvogels. De effecten op Natura 2000-gebieden zijn als gevolg van de gehele ontwikkeling van Zeeburgereiland - inclusief de Sluisbuurt en voor de Sluisbuurt separaat - in beeld gebracht in de Natuurtoets (Waardenburg, Natuurtoets Zeeburgereiland 2018, zie bijlage). De conclusie luidt dat de ontwikkelingen geen directe of indirecte fysieke effecten hebben op de Natura 2000-gebieden. Effecten op habitattypen en habitats van soorten zijn uitgesloten.

Beschermde natuurmonumenten

In de omgeving van het plangebied liggen enkele Beschermde Natuurmonumenten. Op circa 3,5 km ten noordoosten van het plangebied ligt Waterland, Aeeën en Drieën, op circa 5,5 km ten noordwesten ligt Waterland Varkensland dat deels samenvalt met het Natura 2000-gebied. Deze natuurwaarden zijn gebiedsgebonden. Zeeburgereiland heeft geen functie voor de weidevogels en habitats van deze gebieden. De status van Beschermde Natuurmonumenten onder de Natuurbeschermingswet 1998 is met ingang van 1 januari 2017 vervallen. Voor zover natuurmonumenten niet binnen Natura 2000-gebied liggen, liggen ze binnen Natuurnetwerk Nederland.

5.3.2.2 Natuurnetwerk Nederland

De Sluisbuurt ligt op circa 800 meter van het Natuurnetwerk 'Grote wateren', hierdoor zijn directe effecten op het Natuurnetwerk uitgesloten. In het plangebied loopt langs de Zuider IJdijk de (te ontwikkelen) Ecologische Verbindingszone 'Westoever', die onderdeel is van de ecologische verbinding Vechtstreek-Waterland (zie figuur hieronder). De ecologische verbindingszone is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven is aan de provincie een verzoek gedaan om de ligging van de NNN aan te passen zodat deze direct grenst aan het Amsterdam Rijnkanaal/IJ. Hier bestaan goede kansen voor een robuuste(re) ecologische structuur.



Afbeelding: beoogde ligging Natuurnetwerk Nederland

De doelsoorten van de Ecologische verbindingszone zijn meervleermuis, waterspitsmuis, noordse woelmuis, ringslang, rietvogels en libellen. Vanuit deze doelsoorten dient de zone een zekere breedte te hebben, mogen er geen moeilijk passeerbare knelpunten zijn en moet het habitat bestaan uit een afwisseling van rietmoeras en drogere delen ten behoeve van de ringslang, waterspitsmuis en noorse woelmuis. De nieuwe poelen zijn ook aangelegd voor rugstreeppad, in het beheerplan staat deze soort ook benoemd als doelsoort. De te realiseren natuurverbinding mag niet verlicht worden, met name in verband met de functie van jachtgebied voor de meervleermuis. Voor de ecologische verbindingszone is een inrichtingsplan in voorbereiding.

Ecologische verbindingszone

De verbindingszone loopt langs de westrand van de Zuider IJdijk tot aan en deels over het aangrenzende open water. De verbindingszone ligt langs een intensief stedelijk gebied en zal gedeeltelijk toegankelijk zijn voor wandelaars. Dit hoeft het functioneren van de verbindingszone niet in de weg te staan, daar de genoemde doelsoorten reeds allemaal binnen het stedelijk gebied van Amsterdam voorkomen.

Voor het uiteindelijk functioneren van de verbindingszone zal detaillering van de uitvoering en beheer van

belang zijn. Voor de doelsoorten waterspitsmuis, noordse woelmuis en ringslang geldt een zekere minimale breedte. Welke breedte functioneel is, is mede afhankelijk van de directe omgeving. Bij een groene omgeving kan een smallere breedte worden aangehouden dan waar de omgeving ongeschikt is als leefgebied. Voor noordse woelmuis bestaat een verbindingszone uit een zonering van nat rietland naar ruig vochtig grasland. De hogere delen van de dijk maken geen deel uit van het leefgebied voor noordse woelmuis maar dragen met een geschikte inrichting wel bij aan het leefgebied voor waterspitsmuis en ringslang.

Met de voorgenomen autonome inrichting van de Ecologische verbindingszone (zie ook Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt) en een verlichtingsplan dat rekening houdt met een functie van de verbindingzone voor de meervleermuis zijn significante effecten op de wezenlijke kenmerken en waarde van de verbindingszone uitgesloten.

5.3.2.3 Beschermde soorten

Planten

Binnen Sluisbuurt zijn geen groeiplaatsen van beschermde vaatplanten bekend. Effecten op beschermde soorten zijn derhalve uitgesloten.

Ongewervelden

Binnen het plangebied komen geen beschermde soorten ongewervelden voor. Effecten op beschermde soorten ongewervelden zijn uitgesloten.

Vissen

Binnen het plangebied is de rivierdonderpad bekend van de oeverzone van het Buiten-IJ. De rivierdonderpad staat op Bijlage II van de Habitatrichtlijn, maar valt niet onder de beschermingsregimes voor soorten van de Wnb. De rivierdonderpad heeft buiten Natura 2000-gebieden geen beschermde status. Met werkzaamheden langs of aan de oevers van Sluisbuurt worden geen verbodsbepalingen van de Wnb overtreden.

Amfibieën

De rugstreeppad is voor het laatst in 2009 aangetroffen op Zeeburgereiland. Ondanks meerdere recente onderzoeken is de soort daarna niet meer aangetroffen. Op basis van deze onderzoeken is de rugstreeppad binnen het plangebied als afwezig beoordeeld. Dichtstbijzijnde populatie rugstreeppadden bevindt zich op circa 3 km afstand van het plangebied in het Diemerpark, Kleine Rietland en het Haveneiland. Ter voorkoming van vestiging van rugstreeppad tijdens de werkzaamheden in het plangebied kunnen maatregelen worden getroffen. De nieuwe poelen in de ecologische verbindingszone langs de Zuider IJdijk zijn ingericht voor deze soort. Zwervende exemplaren kunnen verplaatst worden door een ecologische deskundige naar deze poelen direct grenzend aan de Sluisbuurt.

Reptielen

Sluisbuurt heeft momenteel geen betekenis voor ringslangen en effecten zijn dan ook uitgesloten. Aan de westrand van Sluisbuurt worden maatregelen voorbereid voor de ontwikkeling van een ecologische zone waar de ringslang op termijn van kan profiteren. Bij toekomstige ontwikkelingen wordt hier rekening mee gehouden

Zoogdieren

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied komen geen strikt beschermde soorten grondgebonden zoogdieren voor. Effecten op deze soorten zijn derhalve uitgesloten. Uit recent onderzoek (Ecoresult, zie bijlage) naar de kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn en wezel) blijkt dat deze soorten niet aanwezig zijn in de Sluisbuurt. Het plangebied heeft geen functie voor deze soorten. Voor de andere soorten geldt binnen de provincie een vrijstelling voor werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling.

Vleermuizen

Binnen het plangebied Sluisbuurt zijn geen voortplantingsplaatsen of vaste rust- en verblijfplaatsen voor vleermuizen aanwezig. De vleermuizen maken gebruik van de bomen en struikbeplanting om vanuit het zuiden richting het noorden te vliegen. Vanuit het noorden van het plangebied verspreiden de vleermuizen zich diffuus. Direct buiten het plangebied, langs de parallelweg Zuiderzeeweg is één vliegroute voor circa 10 gewone dwergvleermuizen aanwezig. Hier maken de vleermuizen gebruiken van de bomenlaan om zich te verspreiden. Hoewel geen van beide vliegroutes op zichzelf staand essentieel is zijn de twee vliegroutes gezamenlijk van essentieel belang om het gebied te kunnen bereiken. Negatieve effecten zijn uitgesloten nu de vliegroute aan de oostzijde (buiten het plangebied) behouden blijft. De Ecologische verbindingszone en bomenlanen in de Sluisbuurt zullen onderdeel worden van dit nieuwe netwerk aan vliegroutes voor de gewone dwergvleermuis.

De oevers van het IJ maken deel uit van het foerageergebied van de meervleermuis dat ook het gehele wateroppervlak van Het IJ en aangrenzende wateren beslaat. Op winderige dagen zullen de dieren meer de luwte in de oeverzone opzoeken om te jagen. Meervleermuizen mijden verlichte wateren en hier zal rekening mee moeten worden gehouden als het gaat om lichtverstoring als gevolg van het aanbrengen van openbare verlichting nabij de oever. Voor de openbare verlichting langs de oevers zal een verlichtingsplan nodig zijn om de uitstraling van licht naar de oeverzone te beperken.

Vogels met jaarrond beschermde nestplaats

Uit recent onderzoek blijkt dat binnen het plangebied essentieel functioneel leefgebied voor 15- 20 huismussen aanwezig is in de vorm van een dichte bramenstruweel ter hoogte van de Zuider IJdijk 29. Deze structuur is de enige die door de huismus wordt gebruikt om te foerageren en als schuilplaats. Tijdens het onderzoek is niet waargenomen dat huismussen gebruik maakten van enige andere groenstructuur waardoor aantasting van de bramenstruweel kan lijden tot een negatief effect op de gunstige staat van instandhouding van de huismus. Het bramenstruweel dient verwijderd te worden ten behoeve van de realisatie van de Sluisbuurt. De gemeente Amsterdam is voornemens om een ontheffing Wnb aan te vragen. Maatregelen ter compensatie en mitigatie worden geïntegreerd in het ontwerp en de werkwijze tijdens de fase van realisatie. De aanwezigheid van andere vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen zijn op basis van recent onderzoek uitgesloten.

Overige broedvogels

In het plangebied komen verschillende soorten vogels tot broeden. Ter voorbereiding op het saneren en bouwrijp maken is het terrein het afgelopen jaar frequent gecontroleerd door een ecologisch deskundige op broedvogels. Tijdens de gehele bouwfase wordt dit gemonitord zodat hier tijdig op geanticipeerd kan worden. Door tijdens het bouwrijp maken maatregelen te treffen (voorkomen dat bij gronddepots steilwanden ontstaan) kan voorkomen worden dat oeverzwaluwen zich tijdelijk vestigen.

Conclusie

Gebiedsbescherming

De Sluisbuurt ligt buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden. De mogelijke externe werking van de ontwikkeling van de Zeeburgereiland en de Sluisbuurt afzonderlijk op Natura 2000-gebieden is in samenhang passend beoordeeld. Er is geen sprake van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen.

Soortenbescherming

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- In deelgebied Sluisbuurt zijn geen groeiplaatsen van beschermde vaatplanten bekend. Effecten op beschermde soorten zijn derhalve uitgesloten.
- De oevers van Sluisbuurt zijn geschikt als leefgebied voor rivierdonderpad. Sinds 1 januari 2017 is het beschermingsregime voor deze soort niet meer van toepassing.
- De rugstreeppad is recent niet meer aangetroffen in Sluisbuurt.
- In deelgebied Sluisbuurt komen algemeen voorkomende soorten beschermde zoogdieren voor. Sinds 1 januari 2017 vallen deze onder het ‘beschermingsregime andere soorten’. Met uitzondering van kleine marterachtigen is voor deze soorten in Provincie Noord-Holland een vrijstellingsregeling van toepassing. De wezel, hermelijn en bunzing zijn tijdens recent soortgericht onderzoek niet aangetroffen.
- De huidige betekenis van Sluisbuurt voor vleermuizen is beperkt, vaste rust- en verblijfplaatsen zijn niet aangetroffen. De beplanting aan de flanken (oost-west) van de Sluisbuurt functioneren als vliegroute. Hoewel geen van beide vliegroutes op zichzelf staand essentieel is zijn de twee vliegroutes gezamenlijk van essentieel belang om het gebied te kunnen bereiken.
- De huismus heeft essentieel functioneel leefgebied in de Sluisbuurt. Hiervoor is een ontheffingsaanvraag Wnb in voorbereiding voor het mogen verwijderen van het betreffende braamstruweel. Een ontheffing kan redelijkerwijs worden verkregen. Verder zijn er algemene soorten waar in de realisatie middels mitigerende maatregelen rekening mee wordt gehouden.

Tijdens de ontwikkeling van het gebied wordt gewerkt conform de gedragscode Amsterdam zodat rekening wordt gehouden met de beschermde soorten, en worden waar nodig ecologisch deskundigen betrokken. Daarnaast wordt in de ontwikkeling en realisatie van de Sluisbuurt rekening gehouden met natuur- en groeninclusief ontwerpen en bouwen.

De NNN en Hoofdgroenstructuur is op de verbeelding van het bestemmingsplan voorzien van een dubbelbestemming om werkzaamheden in dit gebied te kunnen toetsen op ecologische effecten. Voor verlichting worden in de regels van het bestemmingsplan eisen gesteld in verband met de gevoeligheid voor vleermuizen. Bestaande verhardingen zijn bestemd.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat binnen en direct grenzend aan de Sluisbuurt de Japanse duizendknoop is aangetroffen op de bouwlocatie, in de ecologische verbindingszone en in een tuin van een dijkwoning. Deze plant is zeer ongewenst vanwege het grote risico op schade aan constructies en verhardingen. In de nazomer van 2017 zijn de groeiplaatsen van deze soort op de bouwlocatie gesaneerd, wat wil zeggen dat de groeiplaatsen tot net onder het grondwater zijn afgegraven en afgevoerd. De gesaneerde groeiplaats wordt gemonitord en de plant is niet meer aangetroffen. Dit geeft geen 100% garantie. Gedurende de verdere realisatie van de Sluisbuurt zal deze plant blijvend gemonitord worden. Indien de plant nog niet helemaal verdwenen is dan zal direct worden gehandeld en zal de plant worden verwijderd op aanwijzen van een deskundige. Voor de ecologische verbindingszone en de tuin bij de woning wordt nog naar een definitieve oplossing worden gezocht.

5.4 Bomen

In het kader van het bouwrijp maken van het plangebied zijn de aanwezige bomen geïnventariseerd (Boomtechnisch onderzoek, Bomenwacht Nederland, zie bijlage). Er zijn 256 individueel groeiende bomen beoordeeld en circa 194 bomen in 6 groenvlakken. De aanwezige bomen in het plangebied zijn overwegend in slechte conditie, in verband met de natte bodemgesteldheid Binnen het projectgebied zijn geen bomen aanwezig die op de monumentale bomenlijst staan vermeld, of binnen beleidsmatig beschermende regels of richtlijnen passen. De populierenlaan aan de westzijde niet onder de bomenhoofdstructuur. Op de dijk (westzijde Sluisbuurt) staan aan de oostzijde twee bomen (populier en walnoot) waarvoor de mogelijk van behoud in het project nader kan worden onderzocht.

Inmiddels zijn 92 bomen - met name in het zuidelijk en westelijk deel van het plangebied -gekapt (2016). In eerste instantie zal gekeken worden naar het 1 op 1 herplanten van de te kappen bomen binnen het projectgebied. De kap van de overige bomen worden in een later stadium aangevraagd afhankelijk van planontwikkeling en fasering van de uitvoering.

Bomen

Het plan voor de Sluisbuurt voorziet in aanplant van nieuwe bomen. Het aanplanten van bomen heeft niet alleen ruimtelijke- en belevingswaarde, maar is ook belangrijk voor de luchtkwaliteit en verkoeling in de zomer. In totaal worden in de Sluisbuurt ongeveer 900 bomen worden geplant.

Een voorlopig voorstel voor boomsoorten is:

- Hoogstraat: Amsterdamse iepen, die benadrukken dat deze straat onderdeel is van de stad Amsterdam;
- Dwarsstraten: nader te bepalen boomsoorten, eventueel thematisch per straat;
- Dijkzone: voornamelijk essen, voortbordurend op de dijk van de Sportheldenbuurt. Een gedeeltelijke ophoging van de grond (in de zuidelijke helft van de westelijke dijk) met circa 0,3 tot 0,5 meter zou daarvoor voldoende worteldiepte moeten bieden. Aanplanting van bomen in de dijkzone geschied in overleg met de dijkbeheerder;
- Piet Heinpark: bomen van bijzonder ecologische waarde, zoals de grauwe/witte abeel en de esp. Het plantplan moet nog exact worden bepaald, in verband met de tunnelbuizen en het tracé van kabels en leidingen;
- Zuiderzeeweg: grauwe abelen, voortbouwend op reeds staande bomen;
- Sluispark: zwarte populier.

De keuze van de boomsoorten zal in het VO ontwerp Openbare Ruimte definitief worden gemaakt. De bomen krijgen in een natte situatie een ontwateringsdiepte van minimaal 80 cm, zodat ze goed kunnen wortelen boven het grondwater en tot volwassen exemplaren kunnen uitgroeien. Bomen zijn belangrijk in het tegengaan van hittestress in een veranderend klimaat.

Voorstel bomenplan Sluisbuurt

1. Hoogstraat: Amsterdamse lep
2. Dwarsstraten: diverse boomsoorten
3. Dijkzone: es
4. Zuiderzeeweg: grauwe abeel
5. Sluispark: zwarte populier
6. Piet Heinpark: diverse boomsoorten

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Beleid

Het archeologische erfgoed bestaat uit structuren en voorwerpen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving. Het beleid voor het archeologisch erfgoed heeft dan ook veel raakvlak met dat van de ruimtelijke ordening. Voor een optimale integratie van archeologie in de ruimtelijke ordening heeft het rijk onder andere de Monumentenwet 1988 en de Wet ruimtelijke ordening aangepast, en de Erfgoedwet geïntroduceerd. De Monumentenwet is per 1 juli 2016 vervallen, maar het deel dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving blijft via het Overgangsrecht in de Erfgoedwet van toepassing.

Rijk

In 1992 hebben de Europese ministers van Cultuur het Verdrag van Valletta opgesteld (ook bekend als het Verdrag van Malta). Deze culturele overeenkomst had tot doel om meer bewustzijn van het Europese erfgoed te creëren en in het bijzonder het Europese archeologische erfgoed voor toekomstige generaties beter in stand te houden. In Nederland wordt aan dit uitgangspunt invulling gegeven door behoud van archeologisch erfgoed in de bodem *(in situ)* tijdens de planontwikkeling mee te wegen. Als behoud in de bodem (bijvoorbeeld door middel van technische maatregelen of planaanpassing) geen optie is, dan worden archeologische resten opgegraven (behoud *ex situ*). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dat bodemverstoring tot gevolg heeft, is verantwoordelijk voor de planologische en de

financiële inpassing van het archeologisch onderzoek. In de Monumentenwet is een bepaling opgenomen dat in elk bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met de in de grond aanwezige, dan wel te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bevat een verplichting om toevalsvondsten te melden (de zogenaamde meldingsplicht).

Provincie Noord-Holland

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (ILC). Op grond van de Wro dienen gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie in acht te nemen. Op de ILC zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen. Naast de ILC beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis. De waardestellingen van de ILC en AMK zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering nodig hebben.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat archeologie vroegtijdig in ruimtelijke ordeningsprocessen wordt geïntegreerd. Hiermee worden twee doelen gediend. Ten eerste een efficiënte voortgang en kostenbeheersing van bouwprocessen. En ten tweede een kwalitatief goed en stadsbreed uniform beheer van het archeologische erfgoed. Op basis van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen. De Monumentenwet biedt een tweetal mogelijkheden (artikelen 39-40) die Monumenten en Archeologie heeft uitgewerkt in de modelregels archeologie.

De bescherming van (verwachte) archeologische waarden in een bestemmingsplan wordt geregeld met een omgevingsgunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Aan een omgevingsvergunning zijn bouwregels verbonden: die bepalen dat in het belang van de archeologische monumentenzorg de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport met selectiebesluit dient te overleggen. Daarnaast kan in het bestemmingsplan worden opgenomen dat een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd voor het uitvoeren van aanlegwerkzaamheden.

Aan een omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden. Dit houdt in dat aan de vergunning de verplichting wordt gekoppeld om technische maatregelen tot behoud te treffen, om de archeologische resten op te graven of om de werkzaamheden te laten begeleiden door een archeoloog.

De bouwregels en de omgevingsvergunning voor aanlegwerkzaamheden bevatten daarnaast uitzonderingen die duidelijk maken in welke gevallen archeologisch onderzoek niet nodig is. In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 10.000 m^2 of ondieper dan de 19de- of 20ste-eeuwse ophogingen (Appendix: Beleidsvarianten). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Erfgoed voor de stad

Amsterdam is permanent in verandering en ontwikkeling. Erfgoed is een bron van inspiratie en een drijvende kracht bij die ontwikkeling: monumentale gebouwen en archeologische vindplaatsen, maar ook tradities en verhalen bepalen de identiteit en de kwaliteit van de bestaande stad. Omgekeerd dankt erfgoed haar voortbestaan aan verandering en groei. Actuele ontwikkelingen in de economie en het verkeer, in het wonen, de culturele sector, het onderwijs en het sociale domein zijn bepalend voor de

toekomst van zowel het materiële als het immateriële erfgoed. Nieuwkomers en zittende bewoners, jonge starters en gevestigde (internationale) bedrijven zoeken steeds opnieuw passende ruimte in de stad. En zorgen voor een vitale mix van wonen, werken en recreëren in de bijzondere buurten en monumentale gebouwcomplexen van Amsterdam.

In de Erfgoedagenda (Erfgoed voor de stad, 2016) worden de hoofdlijnen, aandachtspunten en acties voor de komende jaren uiteengezet. Rode draad is het optimaal inzetten van erfgoed bij de transformatie en groei van de stad.Erfgoed vertegenwoordigt een brede cultuurhistorische, sociaal-maatschappelijke, economische en ook een ecologische waarde. Deze waarden worden kwalitatief en steeds meer ook kwantitatief in beeld gebracht.

Via permanent onderzoek ontdekken en duiden architectuurhistorici, bouwhistorici en archeologen de elementen van de stad die het verhaal vertellen van haar ontwikkelingsgeschiedenis. Zij geven aan wat de waarden ervan zijn en waarom. Het voor iedereen vindbaar en begrijpelijk maken van deze kennis wordt steeds belangrijker.

De bestaande ruimtelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, bepalend voor de identiteit van een gebied, vragen erom te worden ingezet als bron van inspiratie bij ontwikkeling en transformatie. Monumenten en Archeologie levert daarvoor de gegevens en de analyse.

Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie

De uitvoering van archeologisch onderzoek is gebonden aan de Beoordelingsrichtlijn Archeologie (BRL SIKB 4000) en daarmee samenhangend de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA). De KNA gaat uit van een gefaseerde aanpak. Er wordt onder meer onderscheid gemaakt tussen Bureauonderzoek, een Inventariserend Veldonderzoek, en het doen van Opgravingen (Appendix: stroomschema).

Het inventariserend veldonderzoek is bedoeld om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Een opgraving wordt uitgevoerd wanneer er sprake is van een vindplaats met waardevolle archeologische resten. Archeologisch veldonderzoek wordt, afhankelijk van de bodemingreep en de verwachting, voorafgaand aan of tijdens de civieltechnische werkzaamheden (variant archeologische begeleiding) uitgevoerd. Elke onderzoeksfase wordt afgesloten met een selectiebesluit. Hierin wordt vastgesteld welke delen van een plangebied in aanmerking komen voor verder archeologisch onderzoek of voor bescherming en welke delen van het plangebied worden vrijgegeven.

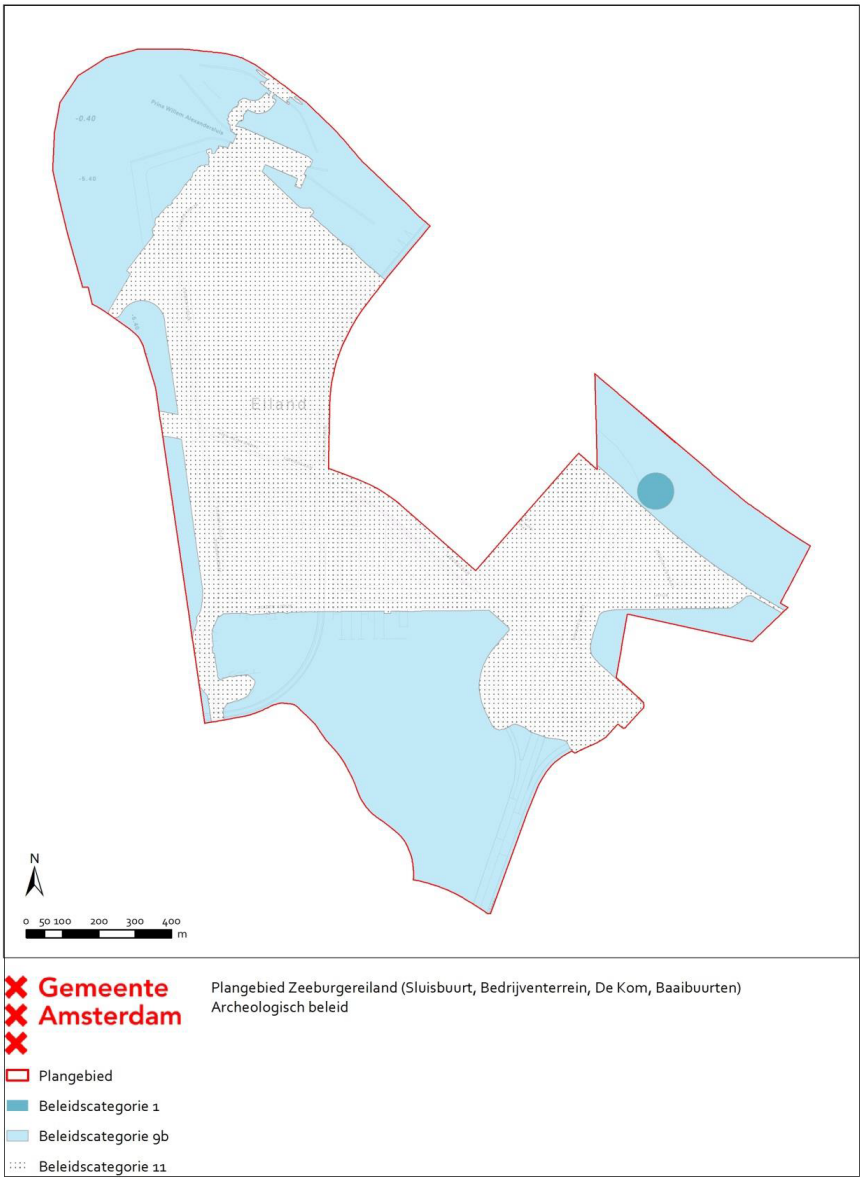
Voor archeologisch veldonderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Plangebied

Het gehele plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen (Gemeente Amsterdam, 2015, zie bijlage). Voor het onderzochte gebied gelden drie archeologische beleidszones:

a. voor de eerste zone geldt dat alle ingrepen in de waterbodem, ongeacht de oppervlakte of de diepte, archeologisch onderzoek behoeven (beleidsvariant 1, verwachtingszone B);
b. voor de tweede zone geldt vrijstelling van archeologisch onderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m2 (beleidsvariant 9b, verwachtingszone A);
c. voor de derde zone geldt vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en

diepte van de bodemingreep (beleidsvariant 11, verwachtingszone C).



In het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten of zones met een archeologische waarde aangewezen.Uit het bovengenoemde onderzoek blijkt ook dat op Zeeburgereiland geen archeologische waarden te verwachten zijn.

Wel kunnen in delen van de waterbodem rond het eiland materiële overblijfselen voorkomen die samenhangen met de historische scheepvaart op het IJ. Voor één locatie is vastgesteld dat in geval van bodemverstoring nadere waardestelling op basis van een archeologische duikinspectie noodzakelijk is. Voor het gehele plangebied geldt conform de Erfgoedwet een vondstmeldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten van archeologische waarde worden aangetroffen, dit aan de gemeente wordt gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

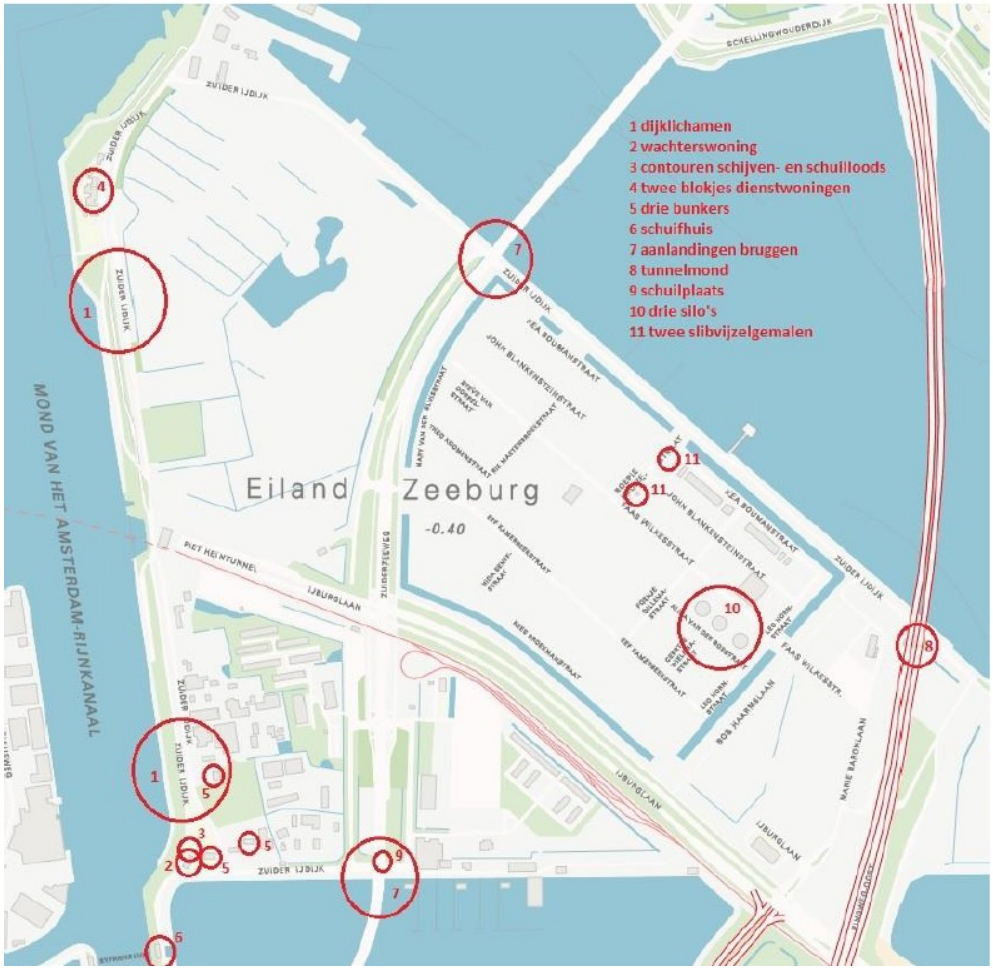
Conclusie

Voor de Sluisbuurt geldt met uitzondering van een deel van het water grenzend aan Zeeburgereiland, een vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en diepte van de bodemingreep. Archeologie vormt daarmee geen beperking voor de ontwikkeling van de Sluisbuurt.

5.5.2 Cultuurhistorie

Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Het Zeeburgereiland is nog relatief jong. Er zijnenkele karakteristieke waardevolle elementen die stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis hebben (zie figuur hieronder). Zij getuigen van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland (omdijking, enkele woonhuizen en bunkers, het schuifhuis, silo's en slibvijzelgemalen) of zijn deels 'gewoon' onderdeel van de omvangrijke wegenstructuur die op het eiland bij elkaar komt (brugaanlandingen, tunnelmond). Met name de Zuider IJdijk is van belang als cultuurhistorisch waardevol element.



Afbeelding: Waardevolle elementen Zeeburgereiland (gemeente Amsterdam, Monumenten en Archeologie, 2016)

In de Sluisbuurt vormen de te handhaven dijkwoningen aan de westrand samen met de Zuider IJdijk de

cultuurhistorisch waardevolle elementen die refereren aan de geschiedenis van het eiland. In de planvorming blijven de dijkwoningen behouden en zijn in dit bestemmingsplan planologisch ingepast. Bij het opwaarderen van de waterkeringen mag de cultuurhistorische waarde van de Zuider IJdijk niet aangetast worden. Hiermee wordt in de planvorming rekening gehouden. Gezien de bepeekte aanwezigheid van de cultuurhistorisch waardevolle elementen en het behoud van de waardevolle elementen, zoals de dijkwoningen en de Zuider IJdijk, zijn er geen effecten van het plan op cultuurhistorisch waardevolle elementen. Aanpassing van de aanlanding van de Schellingwouderbrug is niet voorzien.

Beschermde stads- en dorpsgezichten en monumenten

Zeeburgereiland ligt in de omgeving van de Amsterdamse grachtengordel die in 2010 een plaats kreeg op de UNESCO Werelderfgoedlijst. De Amsterdamse grachtengordel is uniek door zijn bouwkunst en fysieke verschijning van de grote economische, politieke en culturele ontwikkeling die Amsterdam doormaakte in de Gouden Eeuw. De erkenning van de grachten en grachtenpanden als uniek erfgoed zorgt voor internationale bekendheid voor de stad. Daarnaast wordt hiermee het behoud en de conservering gestimuleerd, waardoor huidige en toekomstige generaties kunnen blijven genieten van de unieke manier van leven op de grachten

De grachtengordel is door UNESCO verdeeld in twee zones: de zogenaamde kern met daaromheen een bufferzone (zie figuur hieronder). De kern bestaat uit het daadwerkelijke Werelderfgoed, waaraan de bufferzone direct grenst. Deze buffer dient ter bescherming van de kern, die grotendeels bestaat uit 17e en 18e-eeuwse panden in redelijk tot goede conditie. Zeeburgereiland ligt buiten de bufferzone.

Afbeelding: UNESCO werelderfgoed grachtengrodel Amsterdam in twee zones (Gemeente Amsterdam, 2016)

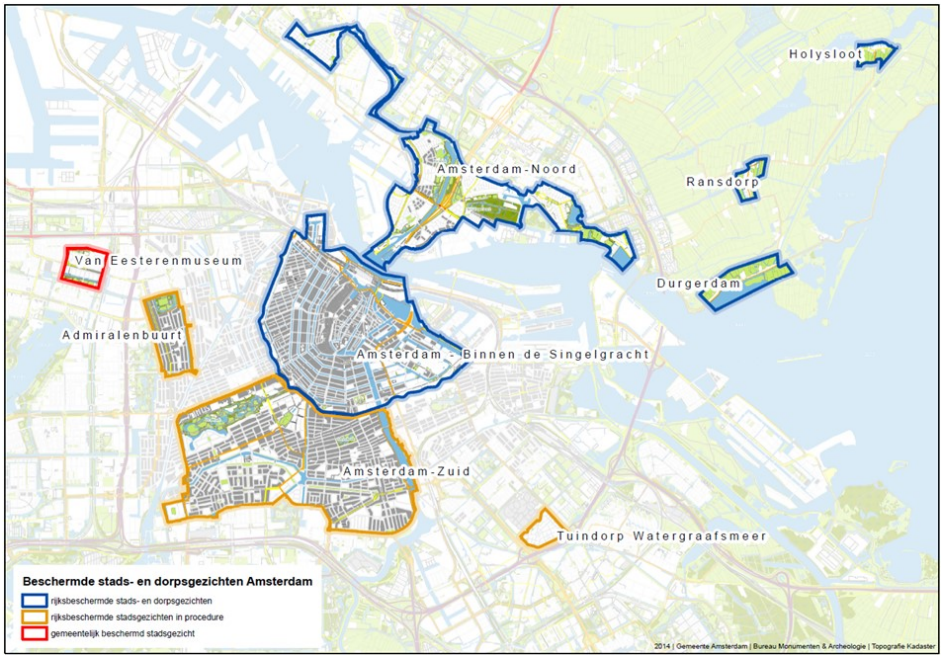
Zeeburgereiland ligt daarnaast in de omgeving van diverse beschermde stadsgezichten, namelijk

Amsterdam Noord, Durgerdam en Amsterdam-Binnen de Singelgracht (zie figuur hieronder).

- Op 3 maart 2014 is Amsterdam-Noord door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het beschermd stadsgezicht omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling die dit gebied in de periode 1850-1940 doormaakte: ten eerste de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk; daarnaast het 19e-eeuwse ontwikkelingsgebied, met name de Volewijk en delen van de Nieuwendammer- en Buiksloterhampolder, met het Noordhollands Kanaal als belangrijkste as. Tenslotte de reeks tuindorpen die in de eerste helft van de 20e eeuw binnen deze structuur tot stand kwam, ook wel de '20-40 gordel' van Noord genoemd. Hierbij wordt de visuele relatie met het IJ als een van de belangrijke kwaliteiten gezien.
- Het rijksbeschermd dorpsgezicht Durgerdam wordt gekarakteriseerd door dijkbebouwing die bestaat uit vrijstaande houten vissershuisjes. De haven is een belangrijk element in het geheel. De kerk en het oude dorpshuis vormen door de ligging en de markante vorm van de klokkentoren het hart van het dorp. Het dorp is in 1976 als beschermd dorpsgezicht aangewezen.
- Op 1 februari 1999 is de gehele Amsterdamse binnenstad (binnen de Singelgracht) aangewezen als beschermd stadsgezicht. De stedenbouwkundige structuur, bebouwing en publieke ruimten vormen samen één van de mooiste, grootste en best bewaarde historische binnensteden van Europa. De omvang van het beschermd stadsgezicht is gelijk aan de omvang van het Unesco werelderfgoed.

De aanwijzingsbesluiten van de beschermde stadsgezichten gaan uit van het onderkennen van de historische karakteristieke structuur en ruimtelijke kwaliteiten van de gebieden. Dit is een zwaarwegend belang bij toekomstige ontwikkelingen binnen dit gebied. Dit geldt dus niet voor de ontwikkeling van Zeeburgereiland, hiervoor gelden geen belemmeringen als gevolg van de beschermde stadsgezichten.

Tot slot geldt dat op Zeeburgereiland geen monumenten aanwezig zijn.



Afbeelding: Beschermde stadsgezichten Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2014)

De ontwikkeling van Zeeburgereiland is niet gelegen in het UNESCO werelderfgoedgebied grachtengordel en niet in een beschermd stads- of dorpsgezicht. Er worden fysiek dan ook geen werelderfgoed of beschermd stads- of dorpsgezicht aangetast. Unesco heeft in het kader van het

Stedenbouwkundig Plan een reactie gegeven op de plannen voor de Sluisbuurt (zie bijlage). De organisatie geeft aan bekend te zijn met het gemeentelijk hoogbouwbeleid en vertrouwen te hebben in de afwegingen van de gemeente en verwijst naar het instrument van de hoogbouweffectrapportage (HER).

De afstand tot het Unesco gebied is groot, waardoor de torens vanuit de historische binnenstad niet te zien zullen zijn door de bestaande bebouwing en bomen. Uit de HER blijkt dat de skyline wel duidelijk zichtbaar is vanuit de beschermde stadsgezichten Amsterdam Noord en Durgerdam en ook vanuit overige gebieden. De beschermde stads- en dorpsgezichten worden zelf niet aangetast en ook de beleving van de beschermde stads- en dorpsgezichten vanuit het IJ wordt niet anders. Van belang is dat de relatie met het IJ voor enkele dorpsgezichten intact blijft, dit verandert niet door de plannen.

Wel is sprake van een ander uitzicht vanaf deze locaties, dit staat echter los van de bescherming van de stads- en dorpsgezichten (zie hierboven).

Gemeentelijk beleid

Met de aanwijzing van een beschermd stadsgezicht wordt een erkenning gegeven aan de uitzonderlijke cultuurhistorische en stedenbouwkundige waarden van een gebied. Het gaat om waardevol erfgoed waarvan de bijzondere waarden voor nu en in de toekomst behouden zouden moeten blijven. De bestaande kwaliteiten zijn vaak een belangrijke reden dat men graag in deze wijken of gebieden woont en werkt, bewoners zijn vaak trots op hun omgeving en voelen zich ermee verbonden. De bescherming van een gezicht heeft betrekking op de historisch waardevolle structuren. Dat betekent dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en kleinere ingrepen die passen in de historische omgeving, mogelijk blijven. Ook kan het gebruik van een gebouw veranderen, wanneer dit past in het historisch gegroeide karakter. Het is dus niet de bedoeling dat er na de aanwijzing niets meer mag veranderen in het gebied.

De Sluisbuurt en het veranderende landschap

De geschiedenis van het Zeeburgereiland is nauw verbonden met de relatie tussen de stad en het IJ-meer, bouw van de Oranjesluizen en de Zuider-IJdijk en later het doortrekken van het Amsterdam-Rijnkanaal en wegeninfrastructuur. Tot de 19e eeuw was het IJsselmeer dé watertoegang tot de stad en de verbinding met zowel het Noord-Hollandse landschap als de grote wereld voorbij de Wadden. De plek van het huidige Zeeburgereiland was open water met een wisselend peil en onzekere bevaarbaarheid voor grote schepen. Met de bouw van nieuwe sluizen bij IJmuiden en het openen van het Noord-Hollandskanaal was het noodzakelijk om het water van het IJsselmeer te scheiden van het binnen-IJ. Hiervoor zijn de Oranjesluizen gebouwd, aangevuld met twee dammen die later de oevers van het Zeeburgereiland zijn geworden. Hiermee is een periode van stapsgewijze verandering begonnen in de relatie tussen de stad en het landschap. Het ontstaan van het Zeeburgereiland, eerst als een slibdepot en later als de plek voor in de stad ongewenste, gevaarlijke of vervuilende functies, werd vervolgd door ingrepen in het IJsselmeer: Flevopolder, Houtenribdijk en uiteindelijk IJburg. Het landschap ten oosten van de stad is onderdeel geworden van een uitgestrekte metropool in vorming met, naast ecologische waarden, wonen en recreatie als belangrijkste, vormgevende functies. Het landschap ten noorden van het IJ heeft met de aanleg van de ring A10 een harde grens gekregen. Binnen de ring werd de stad verder ontwikkeld, met woonbuurten en winkelcentra en als laatste het Waterlandplein met twee woontorens. Buiten de ring, in Landelijk Noord, is het landschap van het Waterland beschermd en bewaard gebleven. Openheid van het landschap heeft een grote waarde voor zowel de lokale bewoners als voor de bewoners van de groeiende en steeds drukker wordende stad. Waterland maakt onderdeel uit van het metropolitane landschap, een groene tegenpool van verdichting binnen de stadscontouren. Het wordt steeds meer een recreatiegebied voor fietsers en wandelaars. Openheid van het Waterland is beschermd tegen het bouwen, maar de stad is zichtbaar en voelbaar. Vanaf de Uitdammerdijk geven de contouren van IJburg en het Zeeburgereiland daarachter richting aan de stad.

Net buiten Ransdorp is vanaf de eerste brug de bebouwing rondom het Amstelstation alsmede bebouwing op het Zeeburgereiland en Waterlandplein zichtbaar boven de laag van bomen en lagere bebouwing. Komend vanuit het Waterland richting de stad wordt de stad door deze hoogteaccenten steeds duidelijker aangekondigd. Hoogspanningskabels ten westen van de ring A10 kruisen bij Durgerdam het IJ en deels het Zeeburgereiland. Over het Zeeburgereiland zijn (snel)wegen en een tramlijn gerealiseerd. Het eiland is met drie bruggen een belangrijke infrastructurele schakel in de stad geworden.

Woningbouw op het Zeeburgereiland draagt bij aan het versterken van de relatie tussen het centrum van de stad en de nieuwste, oostelijke lob met 10.000 gebouwde en nog eens 20.000 geplande woningen. In relatie tot het landschap zijn op het Zeeburgereiland drie zones met verschillende gradiënten te onderscheiden: de Oostpunt als onbebouwd en groen uitkijkpost aan de voet van de Strekdam, het middelste gedeelte (tussen de A10 en Zuiderzeeweg) met ontspannen stedelijke milieus van beperkte bouwhoogtes en brede groene overgangszones richting het buiten-IJ, en het westelijke deel ten westen van de Schellingwoudebrug gericht op het binnen-IJ dat steeds meer onderdeel uitmaakt van het uitbreidende centrum van de stad.

Het plan voor de Sluisbuurt voorziet in het bouwen in hoogstedelijke dichtheden, met bijbehorende voorzieningen en verbindingen. Hier geplande hoogbouw, tot 125 meter, vormt één van de hoogbouwclusters op bijzondere plekken aan het binnen-IJ. Gezien vanuit het omliggende landschap vormen deze clusters samen met hoogbouw elders in de stad een samenhangende, stedelijke contour. Voor de relatie met het Waterland betekent het bouwen van de Sluisbuurt dat de aanwezigheid van de stad kijkend in de westelijke richting nog sterker zal zijn. Hoewel de bebouwing in de Sluisbuurt lager blijft dan de hoogspanningsmasten op de voorgrond, zal het volledige silhouet een duidelijke en prominente voorpost van de stad aan het IJ worden. Deze ontwikkeling kan gezien worden als de volgende stap in een al eeuwen gaande proces van veranderingen in de relatie tussen de stad en het landschap.

Anders dan in het verleden kiest Amsterdam in deze periode van groei voor de verdichting binnen de bestaande grenzen, waarmee het contrast met het omliggende landschap verder versterkt wordt. De visuele beleving van het landschap verandert hiermee, maar het karakter blijft bewaard. De betekenis van het metropolitane landschap in relatie tot de stad, ook van Waterland in relatie tot Noord, het Zeeburgereiland en de Sluisbuurt, heeft grote waardering voor de cultuurhistorie, gebruik en belevenis ervan ter grondslag. Basis voor het behouden en ontwikkelen van deze waarden is een steeds opnieuw gezocht balans tussen de stad en het landschap. De Sluisbuurt, als onderdeel van grote ontwikkelingen rondom het IJ, herdefinieert deze relatie. Hoogbouwclusters en accenten aan het IJ bouwen voort op de Structuurvisie en de ingezette strategie van Koers 2025 en zullen samen een nieuw silhouet van de stad vormen, zichtbaar vanuit de verte; een aankondiging van de stad komend vanuit het ommeland en een versterking van het gevoel en waarde van het open landschap.

Plangebied

Het plangebied zelf is geen beschermd stadsgezicht en ligt op enige afstand van het UNESCO gebied, en het beschermd stadsgezicht Centrum en nabij Amsterdam-Noord. Zowel het UNESCO gebied als de beschermde stadsgezichten worden niet aangetast door de ontwikkeling van de Sluisbuurt.

Conclusie

De genoemde waardevolle elementen zijn vooral van stedenbouwkundige en cultuurhistorische betekenis. Zij getuigen van de ontstaans- en gebruiksgeschiedenis van het Zeeburgereiland (omdijking, enkele woonhuizen en bunkers, het schuifhuis, silo’s en slibvijzelgemalen) of zijn deels ‘gewoon’ onderdeel van de omvangrijke wegenstructuur die op het eiland bij elkaar komt (brugaanlandingen,

tunnelmond). Monumenten en Archeologie adviseert deze elementen te behouden en in de verdere transformatie van het Zeeburgereiland als cultuurhistorisch waardevolle ankerpunten op te nemen. Nadere aandacht is ook nodig voor het groen en dan met name voor de bomenrijen langs de Zuiderzeeweg die als onderdeel van dit tracé zijn mee ontworpen. De ontwikkeling van de Sluisbuurt in de beoogde vorm past binnen de ingezette koers voor de ontwikkeling van de stad.

5.6 Duurzaamheid

Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO_2-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990)

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO_2-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO_2. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

A. Gebouwde omgeving
    1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
    2. klimaatneutraal bouwen;
    3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven

B. Schoon vervoer
   1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
   2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
   3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);
C. Haven en industrie
   1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
   2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
   3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
   4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector
D. Duurzame energie
   1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
   2. zonnepanelen plaatsen;
   3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
   4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

De Sluisbuurt wordt een duurzame buurt. Aan de basis van duurzaamheid staat de keuze voor hoge dichtheid, een stedelijk en compact woonmilieu binnen de ring van Amsterdam. Dit leidt tot efficiënt grondgebruik en tot kansen voor uitwisseling en delen. Daarnaast is zowel in de realisatie van de gebouwen en openbare ruimte als in het gebruik van de wijk, duurzaamheid een belangrijk onderdeel.

De wijk wordt nu gebouwd, maar duurzaamheid is in beweging. Wetgeving, maatschappelijk draagvlak, technologie, betaalbaarheid etc. ontwikkelen zich in een hoog tempo. Een goede basis met impact nu en flexibiliteit in de toekomst is een belangrijk uitgangspunt bij de keuzes voor de invulling van het Amsterdamse duurzaamheidsbeleid in de Sluisbuurt.

Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Amsterdam heeft vijf pijlers: klimaatbestendige stad, circulaire economie, schone lucht, duurzame energie en gemeente duurzaam. Voor de Sluisbuurt is gekozen voor de onderstaande uitgangspunten.

Klimaatbestendige stad

De Sluisbuurt wordt 'Rainproof' opgezet. Water-opvang van extreme buien wordt opgelost door een robuust systeem van een Waterbassin en een daarop aangesloten watercircuit met een open verbinding met het Amsterdam Rijnkanaal; voor extreem hoog water en het voorkomen van in-/uitvaren van van pleziervaart dienen voorzieningen getroffen te worden. Er wordt gestreefd naar zo veel mogelijk rechtstreekse waterafvoer naar oppervlaktewater. Daarnaast wordt vasthouden van water op kavels gestimuleerd. Ophoging van het maaiveld met waterdoorlatend zand biedt een goede basis voor waterberging (ook op kavels). Het straatprofiel van de dwarsstraten begeleidt (in verdere uitwerking) waterafvoer richting het oppervlaktewatersysteem.

Groene gevels en daken dragen bij aan een water-vertragend effect. De focus van Agenda Groen 2015-2018 ligt onder andere op toevoeging van 50.000 m² groen dak in Amsterdam, vergroening voor opvang van regenwater en verkoeling. Daken kunnen tevens gebruikt worden voor een (collectieve) daktuin of zonnepanelen (geel dak). Hierbij gaat aandacht uit naar integratie van gele en groene daken.

De plantsoenen zijn van toegevoegde waarde wat betreft van vermindering/voorkoming van nadelige effecten van hevige regenval. Zo kunnen de plantsoenen ontworpen worden met attractieve (innovatieve) toepassingen, mogelijk uitgevoerd als speelelement zoals een waterplein.

Circulaire economie

Circulaire economie wordt voor gebiedsontwikkeling vertaald in aanpasbaar bouwen en het scheiden van afval voor de winning van grondstoffen uit (schone) fracties. In de Sluisbuurt, met hoogbouw en hoge dichtheid, wordt voorzien dat gebouwen voor langere periode blijven bestaan. Wat betreft circulair bouwen is de inzet daarom toekomstbestendig bouwen: het gebouwcasco is zodanig aanpasbaar dat functie-menging en aanpassing van woning-typologie eenvoudig is te realiseren. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is het streven naar een hogere verdiepingshoogte in de plinten (in ieder geval in

de Hoogstraat) zodat uitwisselbaarheid van woon- en niet-woonfuncties in de toekomst mogelijk blijft. De plinten zijn multifunctioneel in gebruik en hebben een uitnodigend (transparant) karakter.

Daarnaast wordt tijdens de ontwikkelfase ingezet op tijdelijke functies, zoals creatieve broedplaatsen, en is ervoor gekozen om 10% van het gebied voorlopig niet in te vullen. Hierdoor kan ingespeeld worden op toekomstige wensen en behoeften.

Afval

Landelijk en in Amsterdam geldt de doelstelling om 65% van het huishoudelijk afval te scheiden vanaf 2020. De gemeente kiest voor het makkelijk maken van afval scheiden door de fracties, die nuttig hergebruikt kunnen worden, dicht bij de woningen in te zamelen. Afval wordt (conform gemeentelijk beleid) gescheiden ingezameld in fracties: papier, glas, plastic, groente/fruit, textiel en restafval.

Vanwege de beoogde hoge dichtheden in de Sluisbuurt is een investeringsbesluit genomen voor een (voor Amsterdam) nieuw type inzamelsysteem: Ondergronds Afval Transport (OAT). In een verdichtende stad ontstaat meer afval binnen een kleiner gebied, met als gevolg dat afvalinzameling een nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte heeft wanneer het traditionele systeem van ondergrondse containers wordt toegepast: kwantitatief meer vierkante meters voor afvalcontainers, meer vervoersbewegingen om deze te legen en kwalitatief grotere kans op negatieve effecten als zwerfafval en bijplaatsing anderzijds.

Het OAT-systeem bestaat uit een stelsel van ondergrondse buizen waardoor afval wordt getransporteerd vanuit een inwerpopening (in gebouwen, niet in de openbare ruimte). Het afval gaat vervolgens naar een inzamellocatie, de terminal. Het systeem wordt zo ontworpen dat scheiden van meerdere fracties in de toekomst mogelijk is.

Schone lucht

In de Sluisbuurt wordt de mobiliteit van auto's beperkt en gebruik van schone voertuigen gefaciliteerd, ter bevordering van schone lucht. Het gebied wordt ingericht conform gemeentelijke ambities van de Bewegende Stad, waarbij ingezet wordt op een lage parkeernorm, focus op langzaam verkeer (o.a. fietsverbinding) en gebruik van openbaar vervoer. Mobiliteitsconcepten om autobezit en -gebruik te verminderen, worden nader onderzocht en ontwikkeld. Dit gebeurt in samenhang met de uitvraag aan marktpartijen in gebouwtenders. Zo leent de buurt zich goed voor een flexibel systeem van elektrische deelauto's. Voor bezoekers van de Sluisbuurt worden in de openbare ruimte elektrische laadpalen aangeboden. In samenwerking met Amsterdam Elektrisch worden mogelijkheden hiervoor bekeken aangaande locaties, aantallen en techniek.

Duurzame energie

De energievraag in de Sluisbuurt zal zoveel mogelijk worden beperkt door ontwikkeling van energiezuinige gebouwen: gestreefd wordt naar een EPC van 0,15 of lager. Naar verwachting zullen rond 2020 de Rijksrichtlijnen voor Bijna Energie Neutrale Gebouwen (BENG) gaan gelden. Naast een

maximum voor energieverbruik stelt BENG ook minimaal 50% lokaal, duurzame opwek. Vooralsnog kunnen bestaande richtlijnen als Energie Maatregelen op Gebiedsniveau (EMG) worden gebruikt om energiebronnen buiten de Sluisbuurt in te zetten voor de 50% norm. Stadsverwarming draagt zo voor een groot deel bij aan het percentage duurzaam opgewekte energie. De Sluisbuurt wordt aangesloten op stads-verwarming: een aardgasloze buurt. Aansluitplicht van woningen op het stads-warmtenet wordt vastgelegd in een warmteplan (gelijktijdige vaststelling met het Investeringsbesluit). Daarbij wordt met Westpoort Warmte een concessie overeengekomen met leveringsvoorwaarden.

Voor de warmtevoorziening wordt een warmteplan opgesteld dat uitgaat van het gebruik van restwarmte. De Sluisbuurt wordt niet aangesloten op het gasnet.

Panden kunnen individueel of gezamenlijk per blok aangesloten worden. Daarbij zijn zelfbouwers bij wet niet verplicht aan te sluiten op een distri-butienet voor energie. Het warmteplan staat toe gebouweigenaren af te zien van verplichte aansluiting op het stadswarmtenet, mits de alternatieve verwarming even duurzaam/duur-zamer is dan het collectieve systeem (conform de Warmtewet). Op deze manier is ruimte voor innovatieve energie-concepten op blokniveau.

Duurzame elektriciteit kan lokaal worden opgewekt op daken en gevels met zonnepanelen (aandacht voor goede balans gele en groene daken). Omdat de combinatie hoogbouw en hoge dichtheid de ruimte voor lokale opwek beperkt, worden via de EMG collectieve opwekvoorzieningen buiten het plangebied mogelijk gemaakt, mits goed handhaafbaar. In het warmteplan is bepaald in welke mate duurzame elektriciteit hiervoor kan worden gebruikt. Het Beeldkwalitetisplan voor de Sluisbuurt geeft sturing aan zonnepanelen in relatie tot ruimtelijke en architectonische kwaliteit.

Vrijstaande windmolens zijn (momenteel) niet mogelijk op het Zeeburgereiland, niet alleen ruimtelijk maar ook door regelgeving vanuit het Luchthaven Indelingsbesluit (LIB). Omdat windenergie hier wel veel potentie heeft, is nader onderzoek denkbaar naar geavanceerde toe-passingen, geïntegreerd in gebouwen. Dit wordt nader uitgewerkt en komt terug in bijzondere gebouwtenders voor hoogbouw.

Gemeente duurzaam, duurzame openbare ruimte

Grote delen van de Sluisbuurt kennen een gemengd milieu van wonen en andere voorzieningen.

Voorzieningen en bouwen in hoge dichtheid beïnvloeden het lichtniveau op straat. Om te anticiperen op het lichtniveau van de omgeving wordt energiebesparende verlichting (LED) toegepast: een benodigd verlichtingsniveau op straat, dimbaar, met zo min mogelijk energieverbruik. Dimbare verlichting is ook wenselijk voor de ecologische zone aan de westoever, mogelijkheden nader te onderzoeken.

Naast de Amsterdamse standaard voor materialen met lange levensduur, wordt indien mogelijk gekozen voor hergebruik van klinkers in parkeer-stroken (circulaire economie) conform het Puccini beleid. Nader onderzocht wordt of funderingslagen onder bestrating uitgevoerd kunnen worden met andere materialen dan hoogwaardig puin, zodat dit materiaal vrijkomt voor andere vormen van hergebruik.

Gronduitgifte en duurzaamheid

In de tenders voor gebouwen wordt duurzaamheid voor minimaal 30% meegewogen als gunnings-criterium, met een afwegingskader aangaande alle genoemde aspecten zoals Rainproof en circulair bouwen. Meetmethoden zijn bijvoorbeeld BREEAM, GPR-gebouw en DPC. Per gronduitgifte wordt bezien op welke duurzaamheidseisen wordt getenderd. In verdere uitwerking van gebouw-tenders worden meetmethoden en criteria bepaald.

Op alle uitgangspunten geldt dat de normen van vandaag als minimale ondergrens gelden. Dit betekent

dat de gemeente in elke opeenvolgende tender de duurzaamheidsambities voor de Sluisbuurt stapsgewijs zal verhogen, steeds hogere duurzaamheidseisen zal stellen en aan zal sluiten bij de nieuwste innovaties en ontwikkelingen.

5.7 Gezondheid

De gemeente ambieert om van Zeeburgereiland een aantrekkelijke stadswijk met een gezonde en prettige woon- en leefomgeving te creëren. Naast het terugdringen van automobiliteit binnen de toekomstige wijk en het bevorderen van het fietsgebruik, wil de gemeente Zeeburgereiland in het kader van het programma 'Bewegende Stad' veel ruimte reserveren voor bewegen en sporten ter bevordering van de gezondheid en leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers van het gebied

Het thema 'gezondheid' omvat de aspecten, die de fysieke gezondheid van mensen in het gebied bepaalt en/of bevordert. Het gaat daarbij om concentraties luchtverontreinigende stoffen en de hoogte van geluid door wegverkeer, industrie of scheepvaart, maar ook over de mogelijkheden en maatregelen die bewoners en gebruikers in het gebied bevorderen (zelf) te bewegen en de kwaliteit van groen en openbare ruimte in het gebied. Gezondheid is het MER Zeeburgereiland– in navolging van het Amsterdamse beleid – dus breder beschouwd dan alleen focus op luchtkwaliteit- en geluidseffecten beneden de normen, maar ook op ruimte voor bewegen en andere aspecten. Deze aanpak komt ook voort uit het meedenken van de GGD en de advisering van de Commissie m.e.r. omtrent dit thema.

In het opgestelde MER is een GES (gezondheidseffectscreening) opgenomen. Voor de aspecten geluid en lucht is sprake van een score van 4 tot 6 respectievelijk 3 tot 4. Gevoelige bestemmingen worden op basis van de lokale richtlijn luchtkwaliteit in een zone langs de Zuiderzeeweg en IJburglaan uitgesloten. Scheepvaartlawaai kan bij de uitwerking van de plannen een aandachtspunt zijn (zie hoofdstuk 4). Bij de planuitwerking is op het niveau van bouwenveloppen specifiek aandacht voor de situering van stille zijden aan groene plekken ter bevordering van het woon- en leefklimaat.

Op basis van bestaand beleid worden bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland al de nodige maatregelen getroffen om de gezondheid te bevorderen. Als bestaand beleid dat bij de ontwikkeling wordt gevolgd kan worden genoemd het Amsterdamse geluidbeleid, de richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, Kadernota Volksgezondheid Amsterdam 2012-2015 'Preventief verbinden', Amsterdamse Beweeglogica, De Bewegende Stad, Sportvisie 2025 'De Sportieve Stad', Amsterdamse Aanpak Gezond Gewicht 2015 -2018, subsidieregeling Amsterdamse Impuls Schoolpleinen .

Met name de Amsterdamse beweeglogica biedt kansen. De Sluisbuurt wordt ingericht met behulp van het programma 'Bewegende Stad'; bewoners en gebruikers van het gebied worden gestimuleerd om te bewegen. De Sluisbuurt wordt in het programma van de Bewegende Stad als lopende proeftuin aangemerkt. De Bewegende stad kent een aantal pijlers:

Ruim baan voor de fietser en de voetganger

Gemeente Amsterdam streeft ernaar om de Sluisbuurt als fietsbuurt te creëren. Een geheel autovrije wijk is niet mogelijk, omdat voorzieningen per (vracht)auto bereikbaar moeten zijn. Het autogebruik wordt binnen de wijk ontmoedigd door een lage parkeernorm en een maximaal aantal openbare parkeerplaatsen in het gebied.

De Sluisbuurt wordt een 30 km/uur gebied geschikt en aantrekkelijk voor fietsen en lopen. Auto's zijn in deze straten te gast. Dit bevordert de aantrekkelijkheid en veiligheid van het gebied voor kinderen om zelf naar de speelplekken te kunnen lopen of fietsen. Alle straten in de Sluisbuurt zijn befietsbaar. Ingezet wordt op aantrekkelijke, directe fietsroutes naar de omgeving (o.a. door de realisatie van een fietsverbinding met de binnenstad) en spreiding van verschillende functies zodat lopen en fietsen wordt

gestimuleerd. Ook wordt aandacht besteed aan directe en aantrekkelijke loop-/fietsroutes zoals de Hoogstraat tussen openbaar vervoershaltes en voorzieningen. Nabij de haltes wordt gestreefd naar een (relatief) hoge woondichtheid waardoor veel bewoners kunnen profiteren van korte loopafstanden. Drie centrale openbare plekken worden voorzien van hoogwaardige fietsenstallingen. Overige fietsenstallingen worden verspreid door de buurt en zijn voldoende aanwezig in de aanwezige openbare ruimte. Deze goede fietsvoorzieningen, alsmede de invoering van betaald parkeren, bevorderen voor bewoners om per fiets te bewegen. Dit heeft positieve effecten op de gezondheid van de bewoners en gebruikers in het gebied.

Sport om de hoek

In de naastgelegen Sportheldenbuurt zijn op fietsafstand twee sportvelden gepland, een sporthal en één van de grootste outdoor skatebanen van Nederland. Veel takken van sport kunnen daar straks goed terecht. Daarnaast leent het Zeeburgereiland zich uitstekend voor een 'rondje Zeeburg' langs de oevers van het eiland, ideaal voor hardlopen, wandelen, fietsen of skeeleren. Het is een aantrekkelijke route van ongeveer vijf kilometer, vrij van gemotoriseerd verkeer en makkelijk te bereiken met de fiets.

Maar de Sluisbuurt zelf nodigt uit tot bewegen. Een fijnmazig netwerk van buurtstraten, informele routes en plantsoenen maakt het aantrekkelijk om lopend of fietsend boodschappen te doen, een ommetje te maken, wat rond te zwerven, of ergens in een plantsoen te sporten of spelen.

De plantsoenen worden gevarieerd ingericht, aansluitend op de wensen van diverse leeftijds-groepen. Ontwerpcriteria zoals veiligheid, identiteit, bezonning en kwaliteit stimuleren het gebruik ervan.

De Bewegende Stad is een speeltuin

Brede stoepen en schoolpleinen, die ook na schooltijd openbaar toegankelijk zijn, lokken kinderen uit om naar buiten te gaan en te spelen. Het interne waternetwerk nodigt uit om met een bootje te varen. In een strenge winter kan er worden geschaatst in het Waterbassin bij de mogelijke nieuwe fietsverbinding. Daar kan 's zomers ook worden gezwommen. Ook komt er een grote speeltuin met een buurt overstijgend niveau (liefst inclusief beheerder).

Een speeltuin waar buurtbewoners elkaar ontmoeten en kinderen zich uren lang kunnen vermaken en waar ook bewoners van IJburg en het Oostelijk Havengebied gebruik van gaan maken.

In De Bewegende Stad wordt niet stil gezeten

Ook gebouwen en hun directe omgeving kunnen bewegen uitlokken of juist ontmoedigen. Denk aan bijvoorbeeld sporten op het dak, de plek van trappen en liften, de routing in een gebouw of garages op loopafstand. Deze aandachtspunten worden later meegegeven aan de uitwerking per bouwenvelop.

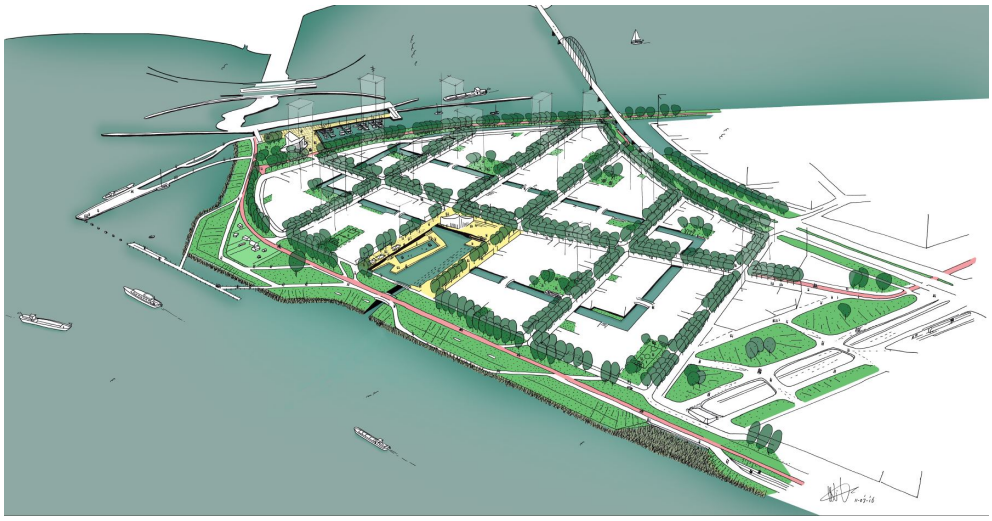
De torens van de Sluisbuurt zullen tot slot een handzame markering worden voor fietsers in de wijde omtrek. Dit brengt het eiland gevoelsmatig dichterbij de stad en bevordert het gebruik van de fiets.

Evenementen rondom De Bewegende Stad

Om het belang van de Bewegende Stad in deze buurt te benadrukken, biedt de Sluisbuurt als proeftuin voor de stad voldoende mogelijkheden voor (jaarlijkse) evenementen binnen dit thema.

figuur 9-3 Sportvoorzieningen op het Zeeburgereiland (bron: Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt, 2017)

Bewegende stad



Groene ruimten in Sluisbuurt

Groen

De straten, de plantsoenen en het water vormen samen de basis voor de openbare ruimte voor de buurt en zijn essentieel voor een gezonde leefomgeving. Per woonblok is een groene buitenruimte voorzien. De plantsoenen zijn kleinschalige, openbare buitenruimten met elk een andere invulling zoals urban sports, ontmoeting in de buurt en ontspanning aan het water. De groene open ruimtes langs de straten voegen tevens licht en ruimte toe aan het straatbeeld. Op deze manier wordt een aangenaam, stedelijke sfeer gecreëerd in de dwarsstraten.Drie bijzondere plekken in het gebied: het entreegebied, het waterbassin en het Sluisplein, zijn gelegen langs de high-street en verbinden de buurt met de omgeving. In tegenstelling tot het omringende water van het IJ is het water hier wel toegankelijk voor de bewoners van de stad voor diverse vormen van waterrecreatie. Langs de randen van de

Sluisbuurt liggen ook bijzondere groene ruimtes: de dijken, het buitendijks groen en het te realiseren Piet Heinpark.

Naast de plantsoenen zal in de Sluisbuurt ook aandacht besteed worden aan groene daken en gevels. Deze dragen bij aan de groenbeleving in het gebied en zijn van toegevoegde waarde voor het woon- en leefmilieu. De openbare ruimte en groenvoorzieningen bevorderen de leefomgevingskwaliteit in grote mate. Randvoorwaarde bij uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan is een kwalitatief hoogwaardige groene openbare ruimte gerealiseerd. Gezien het hoogstedelijk karakter met een hoge dichtheid zullen de ruimten intensief worden gebruikt door de bewoners en bezoekers. Frequent beheer is noodzakelijk om de hoogwaardige kwaliteit te behouden.

5.8 Hoogbouweffectrapportage

Om de landschappelijke inpasssing te beoordelen, en het woon- en leefklimaat in de Sluisbuurt en daarbuiten in beeld te brengen is een Hoogbouweffectrapportage opgesteld (HER Sluisbuurt, gemeente Amsterdam, 2018, zie bijlage). De HER geeft een beschrijving van de stedenbouwkundige opzet van het plangebied, het perspectief van het veranderende landschap en geeft inzicht in de landschappelijke inpassing, de bezonning en het windklimaat.

Landschappelijke inpassing

Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het Unesco gebied. Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten, de Singelgracht die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed' moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed.

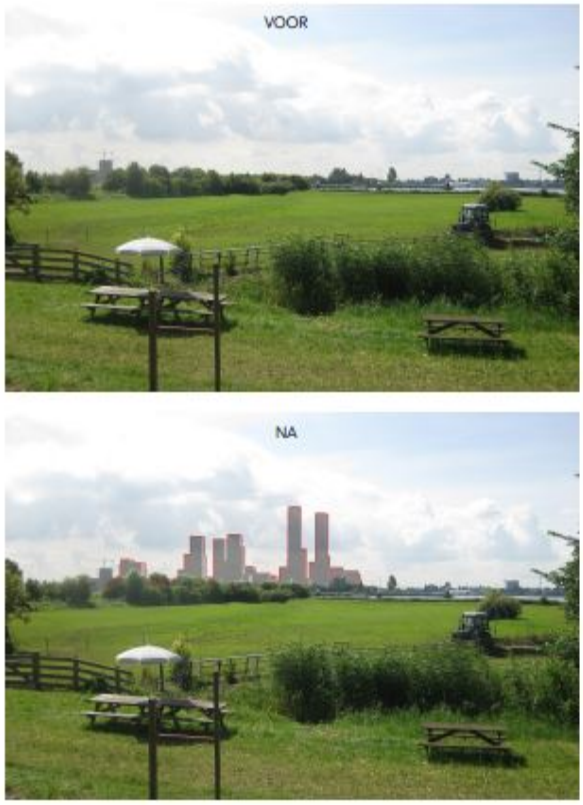
Rondom het Unesco gebied (kerngebied en bufferzone) is op de kaart een zone van 2km opgenomen. De Sluisbuurt ligt buiten deze 2km zone. Wel is de mate van zichtbaarheid vanuit Unesco gebied in beeld gebracht.

Verder dient rekening gehouden te worden met het open landschap en de groene scheggen. De Sluisbuurt grenst niet direct aan de groene scheggen, maar hoogbouw in de Sluisbuurt verandert wel de ervaring van openheid in het metropolitane landschap (Waterland). Het plan gaat echter uit van slanke torens met variërende hoogtes en op voldoende afstand van elkaar, zodat een nieuw silhouet zowel vanuit het landschap als vanaf het waterfront (Binnen-IJ) transparant blijft. Vanuit het deel van het landelijk Noord dat dichtbij de Sluisbuurt ligt, omgeving van Ransdorp en Durgerdam, zijn de hoogspanningsmasten dominante verticale elementen. Hoogbouw van de Sluisbuurt blijft lager (tot maximaal 125 meter) en minder dominant dan de hoogste masten (135 meter). Vanuit het Buiten-IJ worden ook beperkingen aan hoogbouw opgelegd.

De Sluisbuurt grenst aan de noordkant aan het Buiten-IJ en aan de westkant aan het Amsterdam - Rijnkanaal en het Binnen-IJ. Het Zeeburgereiland is in de kaart Hoogbouwvisie in de Structuurvisie 2040 opgenomen als onderdeel van het Waterfront, en IJburg als Buiten-IJ.

Aansluitend op het ruimtelijk beleid voor hoogbouw in Amsterdam zijn standpunten bepaald rondom Sluisbuurt om een goed beeld te vormen van de impact van de ontwikkeling van het gebied op het stedelijk landschap. Er is vooral aandacht voor de IJ-oevers, de groene scheggen, het beschermd stadsgezicht en entree van het gebied. De standpunten bevinden zich zowel nabij de locatie als op enige afstand van het plangebied, zodat de inpassing van de Sluisbuurt volledig in beeld gebracht wordt, van directe omgeving tot stadslandschap. Fotomontages tonen de bestaande situatie (VOOR) en het beeld na realisatie van de geplande hoogbouw (NA). Voor een uitgebreide weergave wordt verwezen naar de HER.

A. Hamerstraatgebied



B. Schellingwouderdijk Binnen-IJ

E. Liergouw

F. Groene scheg

Herengracht

Bezonning

De schaduwwerking van een hoogbouwplan wordt gemeten met behulp van een schaalmodel van het gebouw en de directe omgeving (of met een computersimulatie daarvan). Onderzocht worden de effecten van de hoogbouw op de bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten, al dan niet openbaar.

De gemeentelijke hoogbouwvisie geeft aan dat metingen worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, en vervolgens op kaarten inzichtelijk gemaakt. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegewogen. Een bezonningsonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Veelal wordt bij bezonningsstudies in stedelijk gebied aansluiting gezocht bij de 'lichte TNO norm'; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8

maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

De effecten van de bebouwing in de Sluisbuurt is onderzocht (Hoogbouweffectrapportage). Verschillende tijdstippen en data zijn getoetst. De effecten zijn beschouwd voor de woningen in het plangebied, de openbare ruimte en de directe omgeving van het plangebied.

Woningen

De hoogste torens worden voornamelijk in het noordelijke deel van de Sluisbuurt geplaatst, zodat de bezonning in het gebied optimaal is. Door de hoogbouw op afstand van elkaar te positioneren en verjonging in de hoogte toe te passen, wordt de impact van schaduw verminderd. De verkavelingsstructuur van de Sluisbuurt stimuleert de ontwikkeling van half open blokken. In vergelijking met volledig gesloten blokken is de bezonning in dergelijke bebouwingstypen gunstiger.

Openbare ruimte

In het straatprofiel van de oost-west georiënteerde dwarsstraten wordt geanticipeerd op bezonning door het toepassen van terugspringing aan de zuidzijde en het toelaten van uitkragingen aan de noordzijde.

Het trottoir aan de zonzijde is tevens breder gedimensioneerd. In het voor- en najaar scoort de openbare ruimte van het gebied (dijkzone en de drie plekken) grotendeels gunstig qua bezonning gedurende de dag. De schaduwen beslaan een groter oppervlak waarbij de dijkzone en het Waterbassin in de ochtend in de schaduw zullen liggen en de noordelijke dijk vooral in de namiddag.

Toch kan men een groot deel van de dag in de openbare ruimte van de Sluisbuurt van de zon genieten. In de zomer valt rond 18:00 uur de schaduw van de torens vrijwel parallel met de dwarsstraten, waardoor in deze woonstraten geen schaduw voorkomt. Dan kunnen bewoners voor de deur vollop genieten van de zon.

Directe omgeving

Het Oostelijk Havengebied ondervindt mogelijke hinder van schaduw bij de vroege zonsopgang. In de Sportheldenbuurt is er vooral rond zonsondergang kans op schaduw van de Sluisbuurt. Voor Schellingwoude geldt dat het grootste deel van het jaar (ca. 9 maanden) er geen schaduweffect optreedt. Alleen in de wintermaanden is kans op schaduw ten gevolge van de hoogbouw in de Sluisbuurt. Mits de zon schijnt, gemiddeld één uur per dag in december, zullen de schaduwen dan door de slankheid van de torens continu verplaatsen; op deze manier is er geen sprake van aanhoudende schaduwhinder. Hierbij is schaduweffect van de hoogste toren in de Sluisbuurt op de dijkwoningen van Schellingwoude minder dan het effect ten gevolge van eenzelfde soort grondgebonden woning op 30 meter afstand, door de afstand dat het water van het IJ creëert.

De effecten op de bezonning van de bestaande omgeving worden vanuit goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht. Het bestemmingsplan voorziet in een regeling om nadere eisen te stellen bij de bouwplanuitwerking ten behoeve van een goede bezonning.

Windhinder

Met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) is een indicatief onderzoek verricht naar de te ver-wachten windklimaatsituatie rondom de geplande bebouwing in het plangebied (Peutz, windhinder Sluisbuurt, 2017, zie bijlage bij de HER). Doel van het onderzoek is het geven van een eerste beoordeling van het te verwachten windklimaat in het plangebied.

De situatie is zonder bomen berekend. Verbetering van het windklimaat is mogelijk door het plaatsen van (bestendige) begroeiing, zoals de geplande volwassen bomen. Uit de resultaten blijkt onder meer dat op een aantal plaatsen een als matig of slecht tebeoordelen windklimaat voor loopgebied te verwachten is. Op enkele plaatsen gaat dit samen met een beperkt risico op windgevaar. Bij de hoekpunt van noordelijke gebouwdeel en bij de onderdoorgang van het zuidelijke bouwdeel wordt lokaal de gevaardrempel overschreden. Deze windsituatie is het directe gevolg van de situering aan het water en de bouwhoogte. In dat perspectief gezien is de vastgestelde windsituatie, ondanks plaatselijk hogere waarden, relatief gunstig. Bij gebouwentrees of andere windgevoelige functies kunnen lokale windafschermende maatregelen nodig zijn. Voorbeelden hiervan zijn het plaatsen van schermen of een in de gevel terugliggende situering van gebouwentrees.

De zuidwestenwind is bepalend voor het windklimaat op de planlocatie. Gezien de uiterst westelijke ligging van de betreffende woningen mag worden verwacht dat het plan geen toename van de wind geeft bij deze windrichting. Doordat de windafvoer belemmerd wordt, neemt de wind waarschijnlijk zelfs af ten opzichte van de bestaande situatie. Bij een beperkt aantal minder voor komende windrichtingen, zoals noord, kan er door ‘omstroming’ een geringe toename van de wind zijn. Aangezien de windsnelheid bij deze windrichtingen al lager is dan die bij de zuidwestenwind en gezien er bij andere windrichtingen geen verslechtering of zelfs een verbetering optreedt, wordt er per saldo geen verslechtering van het windklimaat verwacht bij deze woningen.

Het bestemmingsplan voorziet in een regeling om de effecten van windhinder per bouwplan te toetsen en nadere eisen te stellen. De situatie zoals die nu berekend is in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening - al dan niet met inachtneming van de nadere eisenregeling.

Plinten

Het Stedenbouwkundig Plan kent veel aandacht voor de invulling van de plinten van de gebouwen. Dit heeft zijn vertaling gevonden in het voorliggende bestemmingsplan. Zo sluit het bestemmingsplan in zones de woonfunctie op de eerste bouwlaag uit en wordt een grotere verdiepingshoogte voorgeschreven. Op deze manier wordt gezorgd voor een optimale aansluiting van de gebouwen op het openbaar gebied.

Overig

Zoals in hoofdstuk 3.1 aangegeven verzet het LIB zich niet tegen de in het bestemmingsplan opgenomen maximale bouwhoogten.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden bezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

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 meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén 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 bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouwmogelijkheden zijn.

6.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 van de regels bevatten de begripsbepalingen en de wijze van meten. Belangrijke definities zijn hier opgenomen.

De verschillende bestemmingen zijn in hoofdstuk 2 van de regels opgenomen.

Bedrijf

Deze bestemming is opgenomen voor het sluizencomplex aan de noordzijde van het plangebied. Hierbij is aansluiting gezocht bij de bestemming van het complex in het aangrenzende bestemmingsplan. De bestaande bebouwing is in het bouwvlak opgenomen. Er zijn bouwregels opgenomen voor bouwwerken.

Gemengd

De ontwikkelclusters van de Sluisbuurt hebben de bestemming Gemengd 1 tot en met 10 gekregen. De

doeleindenomschrijving geven de toegelaten functies aan. Naast wonen zijn verschillende niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. Voor detailhandel en horeca is clustering langs de Hoogstraat gewenst; daarvoor is op de verbeelding een zone aangegeven waarbinnen deze functies zich moeten bevinden. Voor het overige mogen voorzieningen zich overal in het plangebied vestigen. Door middel van afwijkingsbevoegdheden is flexibiliteit aangebracht.

In de algemene regels (hoofdstuk 3) is het maximale woon- en voorzieningenprogramma vastgelegd. Om een goede overgang tussen openbaar gebied en de gebouwen te waarborgen is langs de Hoogstraat een woonfunctie op de eerste bouwlaag niet toegestaan en zijn hogere plinten voorgeschreven. Binnen de verschillende clusters zijn met de aanduiding 'Groen' voorgeschreven aaneengesloten groenvoorzieningen aangeduid, met een minimale omvang. De situering van deze groene gebieden is van groot belang voor het functioneren van de verschillende cluster op zichzelf en in samenhang met de wijk. De invulling van de groene gebieden kan variëren van een rustplek tot een trapveldje of basketbalveld.

Voor de toegelaten functies zijn de zones 'milieuzone' en 'externe veiligheid' van belang. Binnen deze zones zijn gevoelige bestemmingen respectievelijk minder redzame groepen niet toegestaan.

In de bouwregels is opgenomen dat de maximale (basis) bouwhoogte ten hoogste 20 meter mag bedragen. Mogelijkheden voor bebouwing hoger dan 20 meter zijn door middel van maatvoeringvlakken op de verbeelding opgenomen. Het gaat hierbij om zones langs de hoofdstraat en om de locaties van de hoogbouw, welke zorgvuldig zijn bepaald. Voor bebouwing hoger dan 30 meter zijn nadere voorwaarden opgenomen: door een maximale footprint vast te leggen wordt - in combinatie met de maatvoeringsvlakken - de rankheid van de hoogbouw gewaarborgd. Geringe afwijking van het maatvoeringsvlak is onder voorwaarden mogelijk. Afwijken van de maximale footprint is ook onder voorwaarden mogelijk. Het behoud van de ruimtelijke opzet en kwaliteit is daarbij voorwaardelijk; zo kan toepassing van de afwijking bijvoorbeeld aanvaardbaar zijn als dit leidt tot ruimere woningen, een grotere verdiepingshoogte of een extra lift.

Bebouwing is toegestaan binnen het bouwvlak. De margestroken die een goede overgang naar het openbaar gebied mogelijk maken liggen buiten het bouwvlak. Bij een aantal bouwclusters zijn gevellijnen opgenomen; hier dient de bebouwing in gebouwd te worden. Er zijn twee soorten gevellijnen die zijn aangeduid met 'gevellijn' en een specifieke bouwaanduiding (dwarsstraten).

De regels bevatten voor een aantal thema's de mogelijkheid om nadere eisen te stellen in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning. Deze nadere eisen maken sturing mogelijk op onder andere het optimaliseren van het windklimaat en de bezonning.

Groen

De west- en noordzijde van het plangebied zijn voorzien van de bestemming Groen. De zone aan de westzijde heeft ook een ecologische functie (corridor) in de hoofdgroenstructuur. De hoofdgroenstructuur (tevens gedeeltelijk NNN) heeft de dubbelbestemming Waarde-ecologie gekregen. Het groen kan tevens worden gebruikt ten behoeve van recreatie (bijvoorbeeld een promenade). Gebouwen zijn in de groenbestemming uitgesloten. Aandachtspunt in de zone langs het Amsterdam-Rijnkanaal in bestemming Groen is een verlichtingsplan: voorkomen moet worden dat het functioneren van de ecologische zone wordt belemmert door negatieve effecten van verlichting. Hiervoor is een beschermende regeling opgenomen. Gebouwen zijn in de groenbestemming niet toegelaten; uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zoals bijvoorbeeld speeltoestellen en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Uitgangspunt is dat bestaande voet- en fietspaden, en onderhoudspaden zijn toegelaten. Omdat het ook mogelijk moet zijn om bestaande paden iets aan te passen, wordt dit door middel van een afwijking mogelijk gemaakt. Zo is er grip op de wijze van inpassen en mate van

verharding.

Voor de bereikbaarheid van het bunkerschip, de dijkwoningen en het sluizencomplex is een aanduiding op de verbeelding opgenomen.

Aan de zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal is door middel van een aanduiding de mogelijkheid opgenomen om een coupure te maken tussen het Amstardam-Rijnkanaal en het interne water van de Sluibuurt. In de regels is de doorvaarbaarheid voor recreatieboten en gebruik als zwemwater, expliciet uitgesloten.

Tuin

Deze bestemming is opgenomen aan de voorzijde van de bestaande dijkwoningen aan de Zuider IJdijk. Voor wat de bebouwingsmogelijkheden is aangesloten bij de de (landelijke) regeling voor vergunningvrij bouwen.

Verkeer

De regels kennen een tweetal verkeersbestemmingen. In de bestemming Verkeer-1 ligt de nadruk op het doorgaande (auto)verkeer (Zuiderzeeweg en IJburglaan). Bij de bestemming Verkeer-2 gaat het om het verkeers- en verblijfgebied (interne wegenstructuur). Voor het beoogde gebouw aan het waterplein is een specifieke bepaling opgenomen voor de functie en bouwmogelijkheden.

Water

Ook voor water is een tweetal bestemmingen opgenomen. Het buitenwater heeft de bestemming Water-1 gekregen, waarbinnen ook het bestaande sluizencomplex van Rijkswaterstaat is aangeduid met de bestaande bouwwerken. Het interne watersysteem is voorzien van de bestemming Water-2. In de bestemming Water-1 zijn de (twee) ligplaatsen van de woonschepen opgenomen en het bunkerschip aan de westzijde van de Sluisbuurt. In verband met de waterbergingsfunctie van het interne watersysteem dient terughoudend te worden omgegaan met bouwwerken. Een uitzondering geldt voor het waterplein. Hier zijn vlonders en steigers toelaatbaar. In samenhang met de specifieke aanduiding in de bestemming Verkeer-2 is aan het waterplein een gebouw mogelijk gemaakt.

Wonen

De bestaande dijkwoningen aan de Zuider IJdijk hebben een woonbestemming gekregen. De goot- en bouwhoogte is in de bouwregels vastgelegd. Voor uitbreiding van het hoofdgebouw geldt dat wordt aangesloten bij de mogelijkheden van vergunningvrij bouwen op grond van de Wabo.

Leiding

De bestaande hoofdleidingen (warmte en riool) die door het plangebied lopen zijn op de verbeelding aangegeven en voorzien van een beschermingszone. In die zone mag niet worden gebouwd, tenzij hier overeenstemming over is met de leidingbeheerder.

Waarde-ecologie, Waarde-archeologie, Waterstaat-waterkering

In de regels zijn drie dubbelbestemmingen voor zones met specifieke waarden opgenomen. Voor ecologie gaat het hier om de NNN aan de westzijde van het plangebied. De aanleg van de NNN en daarmee het ecologisch functioneren van de verbindingszone mag door gebruik en/of maatregelen niet onmogelijk worden gemaakt. Om die reden is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Voor

archeologie geldt dat in delen van het water om de Sluisbuurt het aantreffen van archeologische vondsten niet geheel kan worden uitgesloten. Het beschermingsregime ziet op grote ingrepen.

Tenslotte is de primaire waterkering voorzien van een beschermende regeling. Met de opgenomen beschermingszones wordt aan de westzijde geanticipeerd op de afwaardering van de huidige primaire kering.

Aanduidingsregels

Op de verbeelding is een drietal gebiedsaanduidingen opgenomen. De zone externe veiligheid (80 meter) langs de Zuiderzeeweg sluit bepaalde functies binnen deze zone uit vanwege de beperkte zelfredzaamheid van deze groepen. De milieuzone (50 meter) ziet eveneens op het uitsluiten van gevoelige functies vanuit luchtkwaliteit. Tenslotte ziet de vrijwaringszone Vaarweg (25 meter) op het beschermen van de belangen van de vaarwegen die langs de Sluisbuurt aanwezig zijn.

In hoofdstuk 3 zijn de algemene regels opgenomen. Deze bevatten flexibiliteitsbepalingen, het maximale programma voor de Sluisbuurt en de wettelijk voorgeschreven overgangsbepalingen.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 onder f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet de toelichting van het bestemmingsplan inzicht geven in de uitvoerbaarheid van het plan. Daaronder wordt ook de economische uitvoerbaarheid begrepen. Bij het beoordelen van de economische uitvoerbaarheid speelt de verplichting om een exploitatieplan vast te stellen een belangrijke rol. In dit hoofdstuk wordt naast het kostenverhaal op grond van de Wro ingegaan op de grondexploitatie Sluisbuurt.

Wet- en regelgeving

Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wro moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld. Afdeling 6 van de Wro (grondexploitatie) is erop gericht dat de gemeente kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, kunnen deze ook niet worden verhaald. Een exploitatieplan is verbonden aan het bestemmingsplan en gaat mee in het besluitvormingstraject van een bestemmingsplan. Een bestemmingsplan kan een of meerdere exploitatieplannen omvatten. Het achteraf vaststellen van een exploitatieplan is niet mogelijk.

Voor een te wijzigen bestemming is een eventueel exploitatieplan gekoppeld aan de wijzigingsbevoegdheid en dient dus gelijk met het wijzigingsplan te worden vastgesteld.

Bouwplannen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang om te weten of het plangebied particuliere gronden bevat en of in het bestemmingsplan op deze gronden de realisatie van bouwplannen mogelijk wordt gemaakt. Het onderdeel grondexploitatie in de Wro heeft namelijk alleen gevolgen voor particuliere grondeigenaren die een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro kunnen realiseren en hiervoor een omgevingsvergunning aanvragen. Volgens artikel 6.2.1 Bro betreft een bouwplan onder andere:

4. De bouw van een of meer woningen of hoofdgebouwen;
5. De uitbreiding van een gebouw met minimaal 1.000 m2 of een of meer woningen;
6. De verbouwing van een of meer gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd of voor detailhandel/dienstverlening/kantoor of horecadoeleinden mits de cumulatieve oppervlakte minimaal 1.500 m2 bedraagt.

Grondexploitatie

De gemeente financiert het plan met een grondexploitatie, die op 27 september 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. Dit betekent dat de ontwikkeling zichzelf terugverdient en niet ten laste komt van de algemene middelen van de gemeente Amsterdam. Door de gronden in erfpacht uit te geven aan ontwikkelende partijen (dit kunnen professionele partijen zijn of particulieren) ontvangt de gemeente nieuwe (erfpacht)inkomsten. Deze inkomsten moeten de kosten dekken van het bouw- en woonrijp maken van het gebied. Ook verwerving van gronden en eventuele vergoedingen aan de huidige gebruikers worden hieruit gedekt. De basis voor vergoedingen zijn de bestaande individuele contracten en de daarbij geldende wetgeving. Als er meer grondopbrengsten zijn dan kosten, dan wordt de meeropbrengst ten gunste gebracht van het stedelijk Vereveningsfonds, waar het dekking kan bieden voor tegenvallers bij andere projecten in de stad. De grondexploitatiebegroting bij het Investeringsbesluit heeft een positief saldo, wat betekent dat het project de stad geen geld gaat kosten, maar juist gaat

opleveren.

In de grondexploitatie is een reservering gemaakt voor de dekking van de kosten van de fiets- en voetgangersverbinding naar het Oostelijk Havengebied. Deze verbinding is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

De grondexploitatie voorziet in eventuele kosten van planschade. De kosten van de aanleg van de ecologische zone aan de westzijde van de Sluisbuurt zijn opgenomen in een aparte grondexploitatie, waarbij ook een andere dekkingsbron beschikbaar is.

Het grootste deel van het plangebied is in eigendom van de gemeente Amsterdam. Het Sluispark aan de noordzijde en het perceel aan de westzijde, ten westen van de waterkering, zijn eigendom van Rijkswaterstaat. Deze gebieden krijgen de bestemming groen / waarde - ecologie.

Kostenverhaal

Op basis van artikel 6.12, lid 2 Wro kan de gemeenteraad bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan echter besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. Het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
2. Het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, onder c 4°, onderscheidenlijk 5°, niet noodzakelijk is;
3. Het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onderscheidenlijk b, c of d, niet noodzakelijk is.

De verplichting tot vaststelling van een exploitatieplan geldt niet als het kostenverhaal van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (zoals bedoeld in artikel 6.12 lid 2 Wro). Dat is bijvoorbeeld het geval als de gemeente zelf eigenaar is van de grond of als de gemeente over het kostenverhaal anterieure overeenkomsten heeft gesloten met eigenaren van de binnen het exploitatiegebied gelegen gronden. Het grootste deel van het plangebied is in eigendom van de gemeente Amsterdam.

Omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen kosten op particuliere grondeigenaar verhaald kunnen worden, is het vaststellen van een exploitatieplan niet nodig. De gemeenteraad zal daartoe bij het vaststellen van het bestemmingsplan expliciet besluiten.

Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is aangetoond. De projectkosten worden gedekt via de bij het investeringsbesluit behorende grondexploitatie die op 27 september 2017 is vastgesteld. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet nodig.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

Het bestemmingsplan Sluisbuurt is de juridisch planologische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 september 2017. Voor het Stedenbouwkundig Plan is voor vaststelling een traject doorlopen van participatie en inspraak. Er zijn algemene discussiebijeenkomsten georganiseerd (Publieksdebat) en diverse informatiebijeenkomsten. Het concept Stedenbouwkundig Plan heeft 6 weken ter inzage gelegen. De Nota van beantwoording op de ingekomen reacties heeft onderdeel uitgemaakt van het raadsbesluit. Bij de vaststelling van het SP is een aantal moties en amendementen aangenomen.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een informatie bijeenkomst georganiseerd.

8.3 Vooroverleg

Het plan is in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Provincie Noord-Holland;
- Provincie Flevoland;
- Waternet;
- Rijksvastgoedbedrijf;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Alliander;
- Liander;
- Gasunie;
- KPN;
- Port of Amsterdam;
- Centraal Nautisch Beheer;
- Inspectie Leefomgeving en Transport;
- Rijkswaterstaat;
- GGD Amsterdam;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Gemeenten Diemen;
- Gemeente Weesp;
- Gemeente Gooische Meren;
- Gemeente Waterland;
- Gemeente Landsmeer;
- Gemeente Ouder Amstel;

- Gemeente Almere.

Een aantal instanties heeft gereageerd. De ingekomen reacties zijn samengevat en van een reactie voorien in de Nota van beantwoording vooroverleg (zie bijlage). Daarnaast zijn adviezen ontvangen van de bestuurscommissie Oost, de commissie Hoogbouw en de TAC. Deze reacties zijn eveneens opgenomen in de Nota van beantwoording vooroverleg.

8.4 Zienwijzen

PM

8.5 Ambtshalve wijzigingen

PM