



Gemeente Amsterdam  
Dienst Ruimtelijke Ordening

Juridische en Milieuzaken

# Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland

bestemmingsplan  
toelichting



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN  
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM  
VAN 11-9-2013, NR. 161/635  
DE RAADSGRIFFIER,

## Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>		<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Algemeen	5
1.2	Doelstelling	5
1.3	Ligging en begrenzing	5
1.4	Bevoegdheden	7
1.5	Crisis- en herstelwet	7
1.6	Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Plankader</b>	<b>9</b>
2.1	Beschrijving van het plangebied	9
2.2	Geschiedenis van het plangebied	9
2.3	Het vigerende bestemmingsplan	10
2.4	Overige plannen en besluiten	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>13</b>
3.1	Algemeen	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Het ruimtelijk kader</b>	<b>19</b>
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	19
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	19
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>21</b>
5.1	Algemeen	21
5.2	MER	21
5.3	Geluid	21
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Juridische planbeschrijving</b>	<b>25</b>
6.1	Algemeen	25
6.2	Artikelgewijze toelichting	25
<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>29</b>
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>31</b>
8.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	31
8.2	Ontwerpbestemmingsplan	31

# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Algemeen**

Het bestemmingsplan Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland geeft concrete invulling aan de ontwikkeling van dit gedeelte van het Zeeburgereiland. Op basis van het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost alsmede het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland geeft dit bestemmingsplan aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

### **1.2      Doelstelling**

Met de opzet van het stedenbouwkundig plan van RI-Oost is rekening gehouden met de geluidhinder van de wegen nabij het plangebied. Zo schermt de bebouwing langs de Zuiderzeeweg, de IJburglaan en de Kaap Kotweg het geluid af voor het achterliggend gebied waar de vrije kavels zijn gelegen. Door deze opzet blijft de geluidhinder van de hoofdwegen beperkt tot de buitenste schil/randbebouwing. Deze opzet houdt tevens een fasering in realisering in, namelijk eerst een de randbebouwing realiseren zodat een zodanig geluidsniveau wordt geschapen voor de achterliggende bebouwing waarvoor dan geen hogere waarden hoeven te worden vastgesteld. Het voorgaande is in het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland vastgelegd.

Door voortschrijdend inzicht is inmiddels duidelijk geworden dat de achterliggende bebouwing dat wil zeggen de bouwblokken aan de noordzijde van RI-Oost, eerder gerealiseerd gaan worden dan de randbebouwing. Doordat de randbebouwing vooralsnog niet gerealiseerd wordt, ondervindt voornoemd achterliggende bebouwing een hogere geluidsbelasting die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt en waarvoor dus hogere waarden moeten worden vastgesteld. Dit blijkt uit akoestisch onderzoek dat verricht is naar de gevolgen van het loslaten van de fasering.

Om de eerder voorgestane fasering voor een aantal blokken aan de noordzijde van RI-Oost planologisch gezien los te laten waardoor de achterliggende bebouwing/blokken aan de noordzijde een hogere geluidsbelasting gaat ondervinden, is een partiële herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk alsmede het vaststellen van hogere waarden. De procedure vaststellen hogere waarden zal tegelijkertijd met het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht.

De partiële herziening van het bestemmingsplan ziet enkel en alleen op het juridisch planologisch opheffen van de fasering voor de noordelijke blokken in RI-Oost met als gevolg dat er hogere waarden moeten worden vastgesteld. Hoewel de aanpassing marginaal is, is een bestemmingsplan toch noodzakelijk vanwege de hogere waarden die vastgesteld moeten worden.

### **1.3      Ligging en begrenzing**

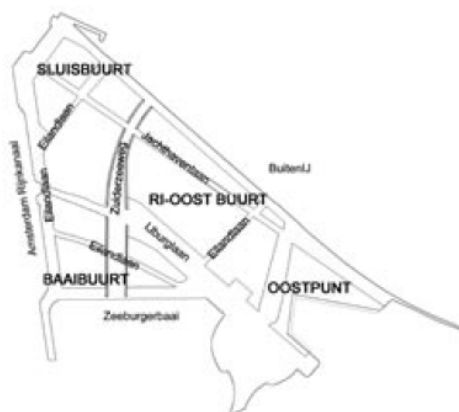
Zeeburgereiland ligt aan de westkant van Amsterdam aan het Buiten - IJ en ligt in stadsdeel Oost.



ligging Zeeburgereiland ten opzichte van overige ontwikkelingen in het oosten van de stad

De globale begrenzing van het bestemmingsplan Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is als volgt:

- in het noorden door de Zuider IJdijk;
- in het westen door de Zuiderzeeweg;
- in het zuiden de IJburglaan en
- in het oosten door de Kaap Kotweg.



ligging plangebied op Zeeburgereiland



begrenzing plangebied

## 1.4 Bevoegdheden

De gemeenteraad heeft bij besluit van 26 januari 1994, no. 34, de Verordening op de Stadsdelen vastgesteld. Bij deze verordening is onder meer de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen aan de stadsdelen overgedragen met uitzondering van de gebieden die zijn aangewezen als grootstedelijk gebied.

In 2012 zijn bevoegdheden in het kader van de Wabo ten aanzien van een gedeelte van Zeeburgereiland overgedragen aan stadsdeel Oost. Zeeburgereiland is aangewezen als zijnde grootstedelijk gebied, waarbij de bevoegdheden op grond van in ieder geval de Wro - waaronder het vaststellen van een bestemmingsplan - bij de Centrale Stad liggen.

## 1.5 Crisis- en herstelwet

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

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

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

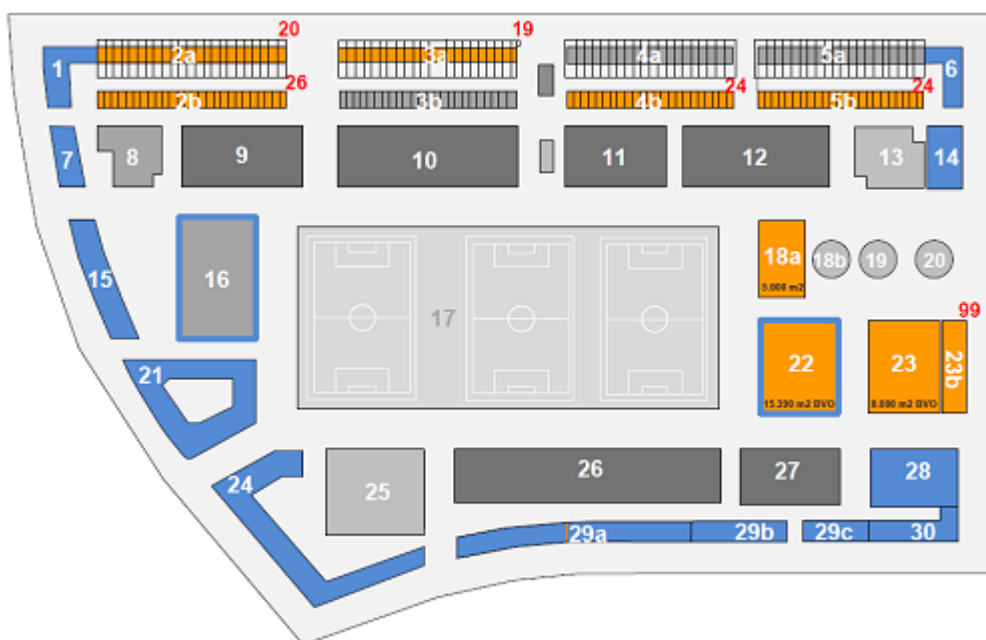
## 1.6 Leeswijzer

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

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

In hoofdstuk 2 en 3 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijk en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 5 worden de milieuaspecten beschreven. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze al het voorgaande is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 8 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Bij besprekingen met ontwikkelende partijen worden vaak kavel/bouwbloknummers gehanteerd. Voor de volledigheid worden de kavels met bijbehorende kavel/bouwbloknummers in het figuur hieronder weergegeven.



overzicht kavel/bouwbloknummers (in wit aangeduid) van de kavels op RI-Oost

In het voorliggende bestemmingsplan ziet enkel op de kavel/bouwbloknummers: 2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 5B, 18A, 18B, 19, 22, 23 en 23B.



## Hoofdstuk 2 Plankader

### 2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied wordt (globaal) begrensd aan de noordwest-zijde door de Zuiderzeeweg, aan de zuidwest-zijde door de IJburglaan, aan de zuidoost-zijde door de toekomstige Kaap Kot weg en aan de noordzijde door de grens van het stadsdeel Noord in het Buiten-IJ. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



*het gehele Zeeburgereiland, gezien vanuit het oosten*

### 2.2 Geschiedenis van het plangebied

#### *Ontstaansgeschiedenis*

Het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost) is gelegen op het Zeeburgereiland, in het oosten van de stad. Dit eiland is ontstaan tussen 1892 en 1899 door de aanleg van de Oranjesluizen, de bijbehorende strekdam en de voltooiing van de zuidelijke dijk vanaf wat nu het Amsterdam-Rijnkanaal is. Het westelijk deel is tussen 1908 en 1913 volgestort met bagger en was vanaf 1929 begaanbaar. Op 30 november 1957 ontstond een vaste oeververbinding tussen Amsterdam en Amsterdam-Noord door de aanleg van de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug.

#### *Gewijzigde omstandigheden*

De positie van het Zeeburgereiland binnen de stad is in de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. Twintig jaar geleden was het eiland nog de oostelijke stadsrand van Amsterdam. Aan de overkant van het Amsterdam Rijnkanaal, ten westen van het eiland, lag het Oostelijk Havengebied, dat in de loop der jaren in onbruik was geraakt als havengebied en was veranderd in een extensief gebruikte rommelzone.

Ten oosten van het Zeeburgereiland lag het open water van het IJmeer.

Het Oostelijk Havengebied is in de jaren tachtig en negentig geherstructureerd tot een populaire stedelijke woonwijk. In 1996 is de Piet Heintunnel geopend, de verbinding tussen het Oostelijk Havengebied en de ringweg A10 op het Zeeburgereiland. Ten oosten van het Zeeburgereiland wordt IJburg gebouwd. Sinds 2003 rijdt de IJtram over het Zeeburgereiland, die IJburg verbindt met de binnenstad. Het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, is geen stadsrand meer, maar ligt midden tussen de nieuwste Amsterdamse wijken. Die positie vraagt om een transformatie van het gebied.

#### *De keuze voor (hoofdzakelijk woningbouw)*

Een belangrijke reden voor de keuze voor woningbouw is de blijvend grote vraag naar woonruimte. Die vraag is niet alleen een gevolg van de bevolkingsgroei, maar vooral ook van de groei van het aantal huishoudens en de individuele ruimtebehoefte. De doorstroming op de Amsterdamse woningmarkt is de afgelopen jaren afgenomen.

De woningmarkt raakt verstopt en er is een aanzienlijke hoeveelheid nieuwbouw noodzakelijk om de doorstroming weer op gang te brengen. Met het besluit de Rioolwaterzuiveringsinstallatie te sluiten en te verplaatsen naar het westelijk havengebied is een grote blokkade voor woningbouw op het Zeeburgereiland opgeheven. Door de herontwikkeling kunnen 5.000 tot 6.000 woningen worden gerealiseerd op het Zeeburgereiland. Naast woningbouw, is een bovenwijkse voorzieningenprogramma onderdeel van de plannen. Redenen voor het opnemen van dat programma zijn de ligging van het eiland op een knooppunt van infrastructuur, de goede bereikbaarheid vanaf het Centraal Station met het openbaar vervoer en vooral de toevoeging van circa 30.500 woningen aan de oostkant van de stad (het Oostelijk Havengebied, IJburg en het Zeeburgereiland samen). Dit alles vraagt om de toevoeging van nieuwe, buurtoverstijgende voorzieningen.

De transformatie van het Zeeburgereiland zal gefaseerd plaatsvinden. Voor de gehele ontwikkeling is een milieueffectrapportage doorlopen. Voor elke fase zal een apart bestemmingsplan worden opgesteld. Als eerste werd een bestemmingsplan opgesteld voor het RI-Oostterrein omdat dit deelgebied het eerst vrij is gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan is een partiële herziening van dat laatstgenoemde bestemmingsplan.

In 2010 zijn naar aanleiding van de economische crisis en de tekorten in het Vereveningsfonds een tweetal projectenschouwen gehouden. Per project is in beeld gebracht of die kan worden voortgezet en zo ja, of dat dan met een gewijzigd bouwprogramma zal moeten gebeuren. Voor het plangebied van het voorliggende plan is besloten dat het programma volledig kan worden uitgevoerd. In de fasering van de uitvoering is niets gewijzigd. De raad heeft op 15 en 16 december 2010 met de projectenschouwen ingestemd.

### **2.3 Het vigerende bestemmingsplan**

Het vigerende bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost is op 30 september 2009 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en is sinds maart 2010 onherroepelijk. Het plan heeft betrekking op de eerste fase van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en beslaat het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost). Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van:

- maximaal 1.950 woningen,
- 20.000 m<sup>2</sup> basisvoorzieningen en
- maximaal 68.500 m<sup>2</sup> bovenwijkse voorzieningen.

Het bestemmingsplan is een vertaling van het stedenbouwkundig plan RI-Oost, maar biedt meer

flexibiliteit, welke nodig is voor de verdere planontwikkeling.

Om woningbouw te kunnen realiseren wordt de primaire waterkering langs de westrand van het eiland verlegd naar de noord-oostelijke en zuidelijke kant.

Op 13 juli 2010 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland vastgesteld en is sinds oktober 2011 onherroepelijk. Wegens enkele stedenbouwkundige correcties is het onherroepelijke bestemmingsplan RI-Oost (moederplan) op onderdelen herzien. De stedenbouwkundige correcties zijn naar aard en omvang gering. In grote lijnen blijven de stedenbouwkundige uitgangspunten uit het moederplan in tact. Qua programma en de verdeling van het programma over het gebied zijn beide plannen nagenoeg identiek.

## **2.4 Overige plannen en besluiten**

### *Schellingwoude*

Op 30 mei 2012 heeft de stadsdeelraad van stadsdeel Noord het bestemmingsplan Schellingwoude vastgesteld. In dit bestemmingsplan heeft het stadsdeel de aanwezige bebouwing en functies vastgelegd. Van enige strijd van het voorliggende bestemmingsplan met de toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam Noord is geen sprake.

### *Zonebesluit industrielawaai*

In 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam voor het Oostelijk Havengebied- Zeeburgereiland op basis van de Wet geluidhinder, onderdeel industrielawaai, een geluidzone vastgesteld door middel van een zonebesluit. Dit zonebesluit heeft, zoals de naam al zegt, betrekking op het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland. De hierin vastgestelde geluidzone omvat het gebied vanaf het Centraal Station tot het werkgebied Cruquius en het Zeeburgereiland.

In dit besluit zijn de volgende gezoneerde industrieterreinen aangewezen: het werkgebied Cruquius, de noordwestpunt van het Zeeburgereiland (het noordelijk deel van de Sluisbuurt) en het deel van het Zeeburgereiland ten oosten van de Zuiderzeeweg ligt (het voormalige RI-Oost terrein, de Oostpunt en de Baaibuurt-Oost). Het onderhavige bestemmingsplan bestrijkt, zoals reeds hiervoor opgemerkt, uitsluitend het terrein van de voormalige RI-Oost.

### *Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg*

Op 7 juli 2010 heeft de gemeenteraad de Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg vastgesteld. Dat bestemmingsplan beoogt uitsluitend te voorzien in de actualisatie (verkleining) van de oorspronkelijke geluidzone uit 1986 (zie paragraaf hierboven). Na actualisatie heeft de geluidzone alleen nog betrekking op het werkgebied Cruquius. Bij de ligging van deze nieuwe zone zijn de huidige geluidrechten van de bedrijven uit hun milieuvergunningen en de volgens de algemene voorschriften uit het Activiteitenbesluit in acht genomen. Het plangebied van het voorliggende plan maakt geen deel (meer) uit van een Zonebesluit industrielawaai.



## Hoofdstuk 3      Beleidskader

### 3.1      Algemeen

Zoals reeds gesteld in paragraaf 1.1, behelst het voorliggende bestemmingsplan ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan geen toevoeging van functies en ook geen locatiewijziging van de reeds toegelaten functies. Om deze reden ontbreekt de noodzaak om het voorliggende plan aan het vigerende beleid van het rijk, de provincie, de regio, de gemeente en het stadsdeel Oost te toetsen. Op welke wijze de reeds toegestane functies passen in het vigerende beleid, is aangegeven in de toelichting van het Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

Tijdens de voorbereiding van het voorliggende plan is ten aanzien van enkele aspecten nieuw beleid van kracht geworden, dan wel in voorbereiding. Met nieuw beleid wordt bedoeld: beleid dat sinds de vaststelling van de vorige plannen van kracht is; beleid van voor die datum is reeds in dat plan opgenomen. Welk nieuw beleid er is, en welke gevolgen dat beleid voor het voorliggende plan heeft, wordt hieronder aangegeven. Daarbij moet vermeld worden dat het meeste nieuwe beleid betrekking heeft op nieuwe ontwikkelingen, die het voorliggende plan niet bevat. Op reeds mogelijk gemaakte ontwikkelingen heeft nieuw beleid vaak geen betrekking, omdat dat zou kunnen leiden tot bijvoorbeeld niet te financieren saneringsoperaties.

### 3.2      Rijksbeleid

#### 3.2.1    Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;

- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende bestemmingsplan het onderwerp rijksvaarweg van toepassing. Bij de rijksvaarweg gaat het om het IJ. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. Ten aanzien van de rijksvaarwegen wordt opgemerkt dat het Barro niet de verplichting oplegt om de vrijwaringszones op de verbeelding behorende bij een bestemmingsplan op te nemen. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat met dit bestemmingsplan de vigerende planologisch juridische mogelijkheden opnieuw worden vastgelegd met dien verstande dat de akoestische gevolgen van het loslaten van de randbebouwing in deze herziening wordt vastgelegd. In deze zin worden er geen nieuwe bestemmingen toegestaan anders dan reeds op grond van een bestemmingsplan direct is toegestaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, tweede lid, Bro is nu voorgescreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat in op een uit te werken bestemming die is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

### **3.2.2 Nationaal Waterplan**

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21<sup>ste</sup> eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

1. een goede bescherming tegen overstrooming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Voor dit bestemmingsplan is geen watertoets uitgevoerd daar de herziening geen gevolgen heeft voor het omgevingsaspect water..

## **3.3 Provinciaal beleid**

### **3.3.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040**

Op 21 juni 2010 heeft Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoog stedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd. De drie hoofdbelangen zijn:

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

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

### **3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie**

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) in werking getreden (november 2010). De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Waar in het provinciaal planbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door Gedeputeerde Staten (GS) of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Daarnaast zijn in de bijlage toetsingskader voor de toepassing van regels opgenomen. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS nu het gericht is op de bundeling van activiteiten met de vereiste ruimtelijke kwaliteit en bundeling.

## **3.4 Gemeentelijk beleid**

### **3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'**

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJeuvers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlothaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJeuvers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;



- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.



## Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

### 4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

#### *Zeeburgereiland*

Sinds 2 maart 2010 vigeerde voor het voorliggende plangebied het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost (verder genoemd in deze paragraaf: het voorgaande bestemmingsplan) en in oktober 2011 is het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland onherroepelijk geworden. Het voorliggende plan moet beschouwd worden als de opvolger van dat plan. Zoals in de toelichting bij het voorgaande bestemmingsplan is beschreven, is het de ambitie om het Zeeburgereiland te transformeren van een typisch stadsrandgebied in een gebied voor stedelijk wonen en werken. In alle te ontwikkelen deelgebieden wordt gestreefd naar een gemengd gebied waar het wonen de belangrijkste bestemming is, met ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen die passen in een stedelijk milieu.

Zoals eerder gesteld, behelst het voorliggende bestemmingsplan ten aanzien van het voorgaande bestemmingsplan geen toevoeging van bestemmingen aan de reeds vastgelegde bestemmingen. Derhalve wordt hier niet nader ingegaan op de voorkomende functies in het plangebied.

### 4.2 Stedenbouwkundige aspecten

#### *Zeeburgereiland*

Het Zeeburgereiland ligt aan de oostzijde van Amsterdam, tussen het Oostelijk Havengebied en de nieuwe wijk IJburg in het IJmeer. Met de verstedelijking van het Zeeburgereiland wordt het een belangrijke schakel in de verstedelijkingsas Centraal Station – IJburg en ontstaat een aaneengesloten stedelijk gebied. Vanwege de grote woningbouwbehoefte in Amsterdam wordt een relatief hoge dichtheid gerealiseerd in overeenstemming met het geldende ruimtelijk beleid. Het openbaar vervoer zal met een hogere dichtheid beter kunnen worden benut en zou kunnen uitbreiden met meerdere haltes. Als langs de IJburglaan en de Zuiderzeeweg zal worden gebouwd, veranderen deze van een ruim en open profiel in wegen met een meer stedelijk wegprofiel. Daarmee vormen de wegen minder een barrière tussen de verschillende deelgebieden.

Op en rond het Zeeburgereiland bevinden zich belangrijke rij- en vaarroutes die invloed hebben op de ontwikkeling van het gebied. Over de Zuiderzeeweg en de IJburglaan rijdt veel verkeer en worden ook brandbare gassen en vloeistoffen vervoerd. Het Zeeburgereiland ligt ook aan belangrijke nautische routes, met wachtplaatsen voor binnenvaartschepen, een calamiteitensteiger en bunkerschepen. Bij de herontwikkeling is rekening gehouden met de gevolgen voor de externe veiligheid, de geluidhinder en de luchtverontreiniging van de wegen. Een en ander conform het voorgaande Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

#### *RI-Oost*

Het plangebied beslaat voor een groot deel het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost en komt overeen met het plangebied van het voorgaande bestemmingsplan binnen de ringsloot. De rioolzuivering is in november 2006 buiten werking gesteld en ontmanteld. Een aantal karakteristieke gebouwen zoals de hoge siloconstructies is behouden. Deze bebouwing kan zich door vorm en functie onderscheiden binnen het deelgebied en zo vanaf het begin van de ontwikkeling bijdragen aan het imago en positieve beeldvorming van het gebied.

De stedenbouwkundige structuur wordt bepaald door de oorspronkelijk orthogonale opzet van de rioolzuiverings-bebouwing, loodrecht op de oeverlijn. Enkele grotere voorzieningen (scholen voor voortgezet onderwijs en de voetbal/sportvelden) zijn mede bepalend voor het karakter van het gebied. Hetzelfde geldt voor de te behouden en te hergebruiken bestaande gebouwen. De hoofdopzet sluit

volledig aan bij het voorgaande Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

## Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

### 5.1 Algemeen

Zoals reeds gesteld in paragraaf 1.1, behelst het voorliggende bestemmingsplan ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan géén toevoeging van functies en ook geen locatiewijziging van de reeds toegelaten functies. Om deze reden ontbreekt de noodzaak om het voorliggende plan te toetsen aan beleid en wetgeving omtrent alle milieuaspecten, zoals luchtkwaliteit, water en externe veiligheid met uitzondering van het aspect geluidhinder. Milieuonderzoeken - met uitzondering van akoestisch onderzoek - zijn ten behoeve van het voorliggende plan dan ook niet uitgevoerd.

In het kader van het bestemmingsplan RI-Oost en het bestemmingsplan Eerste Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is onderzoek verricht naar de verkeersaantrekkende werking. In het kader van voorliggende herziening is dit onderzoek geactualiseerd en is als bijlage 3 van deze toelichting gevoegd.

### 5.2 MER

Ten behoeve van de ontwikkelingen op het gehele Zeeburgereiland is in 2008 een Milieueffectrapport (MER) opgesteld welke is bijgevoegd als bijlage 1 van deze toelichting. Deze MER was procedureel gekoppeld aan het eerste plan dat zag op de uitvoering van (een deel van) de ontwikkelingen: de vrijstelling (ex artikel 19.2 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) voor het bouwrijp maken van het RI-Oostterrein. Het MER schrijft een aantal noodzakelijke milieu maatregelen voor, die gekoppeld moeten worden aan de besluiten tot uitvoering van de ontwikkelingen, zoals de bestemmingsplannen (artikel 7.35 van de Wet milieubeheer schrijft dat voor). In het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost als ook het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland zijn voor zover mogelijk en voor zover van toepassing, alle zogenoemde "7.35"-maatregelen opgenomen.

Deze noodzakelijke milieu maatregelen vervallen niet met het herzien van een bestemmingsplan. In het voorliggende plan zijn daarom alle noodzakelijke milieu maatregelen, voor zover mogelijk en voor zover van toepassing, opgenomen:

- *Afschermdende gesloten bebouwing realiseren langs de hoofdinfrastructuur. In aanbouw voorafgaand aan bebouwing op RI-Oost.*  
Deze maatregel is gekoppeld aan de verplichte aaneengesloten bebouwing aan een gevellijn, waar de gevellijn op de verbeelding is aangegeven bij diverse bestemmingen die geluidsgevoelige functies mogelijk maken. In het voorliggende bestemmingsplan is de eis in diverse bestemmingen, waarbinnen geluidsgevoelige functies mogelijk zijn, pas worden gerealiseerd als bepaalde afschermdende bebouwing in aanbouw is genomen voor een aantal blokken losgelaten.
- *Realisatie geluidscherm van 6 meter langs A10 voorafgaand aan bebouwing RI-Oost.*  
De bouw van genoemd geluidscherm is in december 2010 reeds afgerond.
- *Gefaseerd beëindigen of verplaatsen van geluidhinderlijke industrie.*  
Met de vaststelling van de "Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg", zoals genoemd in paragraaf 2.4, is dit proces juridisch-planologisch bezegeld. Met het fysiek verdwijnen van nagenoeg alle geluidhinderlijke industrie van het Zeeburgereiland is dit proces voltooid.

### 5.3 Geluid

In april 2008 heeft Tauw akoestisch onderzoek (kenmerk R001-4498727EGT-irb-V05) verricht naar geluidsbelasting ten gevolge van de A10 op de woningbouw op RI-Oost. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn, in de bestemmingsplanprocedure, hogere waarden vastgesteld.

De aanleiding voor het verrichten van nieuw akoestisch onderzoek in het kader van het voorliggende

bestemmingsplan is ingegeven doordat in het bestemmingsplan RIOost (onherroepelijk, maart 2010) alsmede het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RIOost, Zeeburgereiland (onherroepelijk, oktober 2011) een fasering is opgenomen en geborgd in voornoemde bestemmingsplannen. Deze fasering houdt in dat een aantal blokken (2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 5B, 18A, 18B, 19, 22, 23 en 23B) pas gebouwd mogen worden alvorens de afschermende bebouwing is gerealiseerd. Door voortschrijdend inzicht in combinatie met de economische situatie wordt deze fasering op dit moment niet voorgestaan c.q. gewenst, hetgeen geen afstel van de afschermende bebouwing tot gevolg heeft. Voorgaande betekent dat het bestemmingsplan RI-Oost en het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland op enkele akoestische aspecten die samenhangen met het loslaten van de eerder voorgestane fasering en welke zijn vastgelegd in het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost Zeeburgereiland gewijzigd moeten worden. Voor het wijzigen is het opstellen van een bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland noodzakelijk.

### 5.3.1 Situatie

Ten oosten en ten westen van rijksweg A10 ter hoogte van afslag Zeeburg is het Zeeburgereiland gesitueerd. Het gebied RI-Oost is binnen de geluidzone van de rijksweg A10 gesitueerd. In onderstaande afbeelding is de situatie RI-Oost weergegeven. Dit onderzoek omvat de kavels 2a, 2b, 3a, 3b, 4b, 5b, 18a, 18b, 19, 22, 23 en 23b.



Het plangebied valt binnen de geluidzones van de volgende wegen:

- Rijksweg A10;
- IJburglaan;
- Zuiderzeeweg (nummer 7 t/m 10);
- Kaap Kotweg (deze wordt in het akoestische onderzoek ook wel 'Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp' genoemd).

### 5.3.2 Resultaten onderzoek

Tauw heeft opdracht gekregen voor het uitvoeren van een akoestisch onderzoek welk benodigd is voor het opstellen van deze partiële herziening. Het doel van het akoestisch onderzoek is de te verwachten geluidbelasting ter plaatse van de hierboven genoemde bouwblokken te bepalen. Het volledige akoestische onderzoek is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd.

De berekende geluidbelasting wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit onderzoek tevens de gecumuleerde geluidbelasting in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar wegverkeerslawaai en indien noodzakelijk spoorweg- en industrielawaai.

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer is berekend met gebruikmaking van 'Standaard Rekenmethode II' zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012' (RMG). Hiertoe is een rekenmodel opgesteld met behulp van het rekenprogramma Geomilieu versie 2.12. Naast het nieuwe RMG geldt voor rijkswegen de Wet milieubeheer per 1 juli 2012 in plaats van de Wet geluidhinder. Hierdoor zijn de uitgangspunten voor de verkeersgegevens voor de rijksweg en spoorweg gewijzigd.

De resultaten per geluidsbron zijn in het onderstaande weergegeven. Voor de volledige resultaten wordt verwezen naar bijlage 4 van deze toelichting.

- IJburglaan

De voorkeursgrenswaarde op de bouwblokken 22, 23 en 23b ten gevolge van verkeer over de IJburglaan wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Voor bouwblok 23-1 (=23b in dit onderzoek) is ten aanzien van de IJburglaan eerder een hogere waarde van 51 dB verleend. Deze volstaat niet voor alle gevels van het bouwblok; de hogere waarde bedraagt nu maximaal 54 dB. Voor de bouwblokken 22, 23 en 23b bedraagt de hogere waarde respectievelijk maximaal 54, 52 en 54 dB.

- Rijksweg A10

De voorkeursgrenswaarde op de bouwblokken 2a, 3a, 4b, 5b, 18a, 19, 22, 23 en 23b ten gevolge van verkeer over de rijksweg A10 wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Voor bouwblokken 22 en 23b is ten aanzien van de rijksweg A10 reeds een hogere waarde van respectievelijk 49 dB en 50 dB verleend. Deze volstaan niet meer en ook voor de bouwblokken 2a, 3a, 4b, 5b, 18a, 19 en 23 moeten hogere waarden ten aanzien van de rijksweg A10 worden aangevraagd.

- Kaap Kotweg (in het onderzoek wordt deze aangeduid als 'Nieuwe verbinding langs rest Waaidorp')

De voorkeursgrenswaarde op bouwblok 23b ten gevolge van verkeer over de nieuwe verbinding wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Voor bouwblok 23b is ten aanzien van de nieuwe weg nog geen hogere waarde verleend. Voor bouwblok 23b moet hogere waarden ten aanzien van de nieuwe verbinding worden aangevraagd.

- Zuiderzeeweg

De voorkeursgrenswaarde op bouwblok 2a en 2b ten gevolge van verkeer over de Zuiderzeeweg wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt echter niet overschreden. Voor bouwblok 2a en 2b is ten aanzien van de Zuiderzeeweg nog geen hogere waarde verleend. Uit bovenstaande resultaten blijkt dat voor bouwblokken 2a en 2b wel hogere waarden ten aanzien van de Zuiderzeeweg dienen te

worden aangevraagd.

### **5.3.3 TAVGA**

Het akoestisch onderzoek en de onderbouwing voor hogere waarden zijn op 29 februari 2013 voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Het TAVGA heeft zowel ten aanzien van het akoestisch onderzoek als de onderbouwing voor hogere waarden positief geadviseerd.



## Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Algemeen

Het plan is ingevolge de Standaarden 2012 - waaronder de SVBP 2012 - opgesteld. Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de planregels die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een "papierplan" beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

### 6.2 Artikelgewijze toelichting

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

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De (digitale) verbeelding vormt samen met de planregels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels 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 planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige planregels.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan zoveel mogelijk ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Daarbij wordt uitgegaan van minimale en maximale bouwhoogten. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is.

- bestemmingsomschrijving

In dit lid staan de toegestane functies opgesomd.

- bouwregels (eventueel aangevuld met een afwijkingsregeling)

In dit lid staan de regels voor het bouwen opgesomd. In de meeste gevallen wordt daar verwezen naar aanduidingen etc. op de verbeelding. In de meeste bestemmingen zijn bouwvlakken opgenomen. Buiten die bouwvlakken mogen geen gebouwen worden gebouwd, om zodoende een onbebouwde strook tussen de gebouwen binnen de bestemming en bijvoorbeeld de weg open te houden.

- specifieke gebruiksregels

In dit lid zijn, aanvullend aan de bestemmingsomschrijving, regels opgenomen die aan specifieke of alle functies (gebruiks)regels opleggen.

Toelichting per artikel:

#### *Artikel 1 Begrippen*

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

De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen maken deel uit van dit artikel.

#### *Artikel 2 Wijze van meten*

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige planregels worden aangegeven. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen voor de 'wijze van meten' maken deel uit van dit artikel.

#### *Artikel 3 Gemengd*

Deze bestemming is van toepassing op de drie silo's van de voormalige rioolwaterzuivering en op de twee slibvijzelgemalen ten noordwesten van die silo's. Binnen deze meng-bestemming zijn diverse elkaar ondersteunende functies toegestaan, waarbij de nadruk ligt op de culturele en maatschappelijke functies, met (dus) een publiek karakter.

#### *Artikel 4 Maatschappelijk - 1*

Deze bestemming is van toepassing op het bestemmingsvlak tussen de sportvelden en de silo's. De beoogde functies zijn sport- en maatschappelijk georiënteerd. Er zijn geen m.e.r.-(beoordelings)plichtige functies toegestaan. Dat zijn zwaar hinderveroorzakende functies, die in een gebied met veel woningen niet voor de hand liggen, zoals sportstadions en concerthallen.

#### *Artikel 5 Maatschappelijk - 2*

Deze bestemming is van toepassing op een tweetal vlakken in het plangebied. De beoogde functies zijn onderwijs- en zorggerelateerd, waarbij ook wonen is toegestaan. Voor de functies gezamenlijk geldt per bestemmingsvlak een maximum vloeroppervlak, zoals op de verbeelding is aangegeven.

#### *Artikel 6 Wonen - 1*

Deze bestemming is van toepassing op diverse bestemmingsvlakken aan de flanken van het plangebied. Deze bestemming is exclusief voor de woonfunctie bedoeld, dus niet (ook) voor wonen-ondersteunende functies, zoals detailhandel of maatschappelijke voorzieningen.

#### *Artikel 7 Wonen - 4*

Deze bestemming is van toepassing op een bestemmingsvlak ten oosten en een bestemmingsvlak ten zuiden van de sportvelden. Deze bestemming komt qua bestemmingsomschrijving (toegelaten functies) vrijwel geheel overeen met de bestemming 'Wonen - 2', zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland.

#### *Artikel 8 Wonen - 7*

Deze bestemming is van toepassing op de noord-oostelijk gelegen bestemmingsvlakken aan de rand van het plangebied. Deze bestemming is exclusief voor de woonfunctie bedoeld, dus niet (ook) voor wonen-ondersteunende functies, zoals detailhandel of maatschappelijke voorzieningen. In afwijking van alle andere bestemmingen die wonen mogelijk maken, zijn in deze bestemming parkeervoorzieningen zowel gebouwd als ongebouwd (dus op het maaiveld) toegestaan.

#### *Artikel 9 Anti-dubbeltelregel*

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt. Als bijvoorbeeld binnen een bestemming maar 20% van het oppervlak mag worden bebouwd, dan kan die 20% bebouwing slechts een maal vergund worden.

Artikel 10 Overgangsrecht

Het eerste lid van dit artikel bevat een regeling voor bouwwerken die strijdig zijn met het voorliggende plan, doch reeds aanwezig waren, of reeds gebouwd konden worden, op het tijdstip van in werking treden van dit bestemmingsplan. Deze regeling is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Het tweede lid van dit artikel bevat een regeling voor gebruik van grond en bouwwerken dat strijdig is met het voorliggende plan, doch waar reeds sprake van was op het tijdstip van in werking treden van dit bestemmingsplan. Deze regeling is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Artikel 11 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam dit plan kan worden aangehaald.



## Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

### *Wetgeving*

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de nieuwe Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld Exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een Exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een Exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een Exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een Exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

### *Het voorliggende plan en de GreX*

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

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

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.



## **Hoofdstuk 8            Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **8.1    Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijkswaterstaat;
5. Provincie Noord-Holland;
6. dagelijks Bestuur van het stadsdeel Oost;
7. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Van de instantie genoemd onder nummer 4 is een schriftelijk reactie ontvangen, inhoudende dat concept ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen.

### **8.2    Ontwerpbestemmingsplan**

Op 2 april 2013 heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland vrijgegeven voor tervisielegging. Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie gelegen. Hiertoe is op 10 april 2013 een publicatie geplaatst in de Echo en de digitale Staatscourant. Het ontwerpbestemmingsplan Tweede Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland heeft met ingang van 11 april 2013 voor een ieder ter visie gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen. Gedurende deze termijn van tervisielegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad van Amsterdam in te dienen. Binnen eerdergenoemde termijn zijn geen schriftelijke zienswijzen ontvangen.

