Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan IJburg 2e Fase, 1e Partiele Herziening Centrumeiland

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan IJburg 2e fase, 1e partiele herziening
Centrumeiland

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1710BPGST-VG01
Datum print	8 Januari 2020
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging en begrenzing	7
1.3	Bevoegdheden	9
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Plankader**	**11**
2.1	Doelstelling	11
2.2	Geldend planologisch kader	12
2.3	Beschrijving van het plangebied	13
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**15**
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	19
3.4	Conclusie	21
Hoofdstuk 4	**Beschrijving van de voorgenomen herziening**	**23**
4.1	Schrappen verplichting extra geluidsreducerend asfalt	23
4.2	Schrappen binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor dakopbouwen tot 5 meter	25
4.3	Aanpassing parkeernormen	25
4.4	Natuurlijke zuidoostoever Centrumeiland	27
4.5	Ondergronds bouwen in relatie tot grondwaterstand	28
4.6	Constructies voor het overbruggen van een terreinhoogteverschil	29
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**31**
5.1	Algemeen	31
5.2	Planvorm	31
5.3	Artikelgewijze toelichting	31
Hoofdstuk 6	**Economische uitvoerbaarheid**	**35**
6.1	Planexploitatie	35
6.2	Dekking kosten	35
6.3	Planschade	35
Hoofdstuk 7	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**37**
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	37
7.2	Participatie	39

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" is op 20 maart 2009 vastgesteld en ziet op de ontwikkeling van vier eilanden ten oosten van IJburg, fase 1. Het voorliggende bestemmingsplan betreft een herziening van bestemmingsplannen die zien op de gronden van één van de vier eilanden die onderdeel zijn van IJburg, tweede fase Centrumeiland.

Aan dit deel van het plangebied (Centrumeiland) is een uit te werken, gemengde, bestemming toegekend (Gemengd 1 - Uit te werken). Het gebied wordt gefaseerd uitgewerkt. Inmiddels is voor de eerste en tweede tranche van de ontwikkeling een uitwerkingsplan vastgesteld ("Uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 1" en "Uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 2").

Het voorliggende bestemmingsplan "IJburg 2e fase, 1e partiële herziening Centrumeiland" betreft een partiële technische herziening van de een bestemmingsplan en twee uitwerkingsplannen die betrekking hebben op het Centrumeiland:

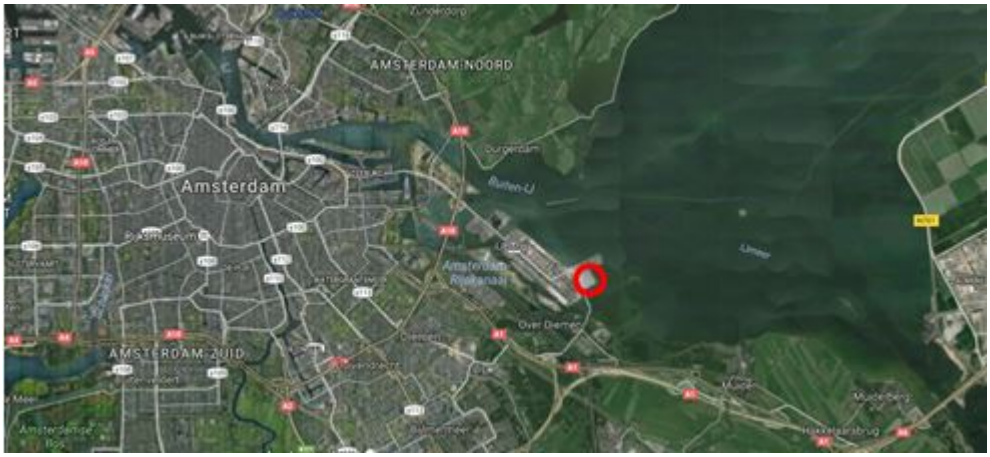
1. "IJburg, tweede fase" (hierna ook genoemd: het moederplan);
2. "Uitwerkingsplan Centrumeiland, tranche 1", en
3. "Uitwerkingsplan Centrumeiland, tranche 2".

Deze bestemmingsplannen moeten worden herzien om enkele aanpassingen door te voeren. Deze komen voort uit nieuwe inzichten en mogelijkheden die zijn ontstaan sinds vaststelling van de plannen (zie hierna paragraaf 2.1).

De voorliggende partiële herziening voorziet niet in nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden met als gevolg een nieuw ruimtebeslag of verruiming van de gebruiksmogelijkheden ten opzichte van de bestaande situatie. Er worden ten opzichte van de bestaande situatie dus geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Gezien het beperkte karakter van deze herziening wordt volstaan met een verkorte toelichting.

1.2 Ligging en begrenzing

Het plangebied van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" ligt aan de oostkant van Amsterdam, in het IJmeer. IJburg, tweede fase, bestaat uit vier eilanden: Centrumeiland, Middeneiland, Strandeiland en Buiteneiland (artikellid 1.16 van de voorschriften van het moederplan). Het plangebied van de voorliggende partiële herziening heeft betrekking op het gebied dat in het bestemmingsplan "Centrumeiland" wordt genoemd (zie onder afbeeldingen 1.1. en 1.2).



Afbeelding 1.1 Ligging Centrumeiland in de stad (bron: maps.google.nl)

Afbeelding 1.2 Ligging Centrumeiland (bron: maps.google.nl)

Het plangebied van het bestemmingsplan 'IJburg 2e fase, 1e partiele herziening Centrumeiland' wordt, globaal weergegeven, aan de noord- oost- en zuidzijde omsloten door het IJ. (Dit is ook de plangrens van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase".) Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door het project IJburg, eerste fase. (Hier loopt de plangrens van het bestemmingsplan "IJburg 1e fase CS (Centrale Stad)").

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding van de voorliggende herziening.

1.3 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van het stadsdeel Oost. Het gehele project IJburg, tweede fase, is, op grond van bijlage 2 onder 1, onder 1.8.jo. bijlage B van de Verordening van de gemeenteraad van Amsterdam houdende regels omtrent het lokaal bestuur is het College belast met voorbereiding van de PlanMER Strandeiland, nu dit gebied bij verordening is aangewezen als 'stedelijk'.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen weergegeven die aan gronden binnen het plangebied zijn toegekend. Bij deze verbeelding valt het op dat de veel gronden geen bestemming hebben gekregen. Dit komt doordat dit bestemmingsplan een technische partiele herziening is van een groter geheel. Dat betekent dat dit bestemmingsplan dan ook in samenhang gelezen moet worden met de bestemmingsplan IJburg 2e fase, uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 1 en uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 2. In dit bestemmingsplan is enkel datgene opgenomen dat aangepast wordt ten opzichte van het geldende planologische regime.

Die bestemmingen zijn gerelateerd aan de juridische regeling die is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op het geldende planologische kader, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt toegelicht welke aspecten herzien gaan worden. Per onderwerp is beschreven welke aanpassingen worden voorgesteld, inclusief een toelichting hierop. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en/of regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Doelstelling

Het doel van dit bestemmingsplan is het schrappen dan wel verbeteren van een aantal regels uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase. Hieronder wordt per onderwerp toegelicht wat er aangepast gaat worden.

- Geluidreducerend asfalt

In het vigerende bestemmingsplan is voor de Muiderlaan de verplichting opgenomen te werken met extra geluidreducerend asfalt. Uit recent akoestisch onderzoek is bovendien gebleken dat het niet meer noodzakelijk is om extra geluidreducerend asfalt op de Muiderlaan toe te passen. Op de Muiderlaan wordt nergens de vastgestelde hogere waarde van 58 dB overschreden. Daarnaast werkt toepassing van dit type asfalt kostenverhogend, met name vanwege de lagere slijtvastheid. Bovendien heeft toepassing van dit type asfalt akoestisch gezien een beperkt effect vanwege de rijsnelheid en afremmend en optrekkend verkeer. De regels die hierover in het bestemmingsplan IJburg 2e fase zijn opgenomen, blijken niet langer noodzakelijk en worden derhalve geschrapt.

- Binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor dakopbouwen tot 5 meter

Stedenbouwkundig is het onwenselijk om dakopbouwen te realiseren op Centrumeiland. De strakke bouwblok configuratie zoals die is vastgesteld in het Stedenbouwkundig Plan wordt teveel aangetast als er dakopbouwen worden gerealiseerd. Deze mogelijkheid wordt uit de regels verwijderd.

- Aanpassing parkeernormen

Deze herziening past de in het bestemmingsplan gehanteerde parkeernorm aan conform gemeentelijke beleid. Daarbij is een aanvullende regeling getroffen om te voorzien in het aangenomen amendement op het Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland voor een maximum van 50 parkeerplaatsen in openbaar gebied.

- Natuurlijke zuidoostoever Centrumeiland

Zoals bekend grenst Centrumeiland nagenoeg aan het Natura-2000 gebied IJmeer/ Markermeer. Om deze reden wordt de zuidoostoever natuurvriendelijk ingericht. Dit wordt daarmee een verlengstuk van de reeds aanwezige (water) natuur nabij Centrumeiland. Deze oever wordt deels toegankelijk voor extensieve recreatie. Aanmeren en zwemmen zijn expliciet niet toegestaan.

- Ondergronds bouwen in relatie tot de grondwaterstand

In het bestemmingsplan IJburg 2e fase is een regeling opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen en kruipruimteloos bouwen. Bij de bouwplantoetsing is gebleken dat deze voor meerdere uitleg vatbaar is. Deze herziening voorziet daarom in een verduidelijking.

- Overbruggen van een terreinhoogteverschil

Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt in sommige gevallen voorzien in een grondkerende constructie. Deze zijn vergunningvrij mogelijk tot een bouwhoogte van 1 meter. Door de diverse verschillen in maaiveldhoogte op Centrumeiland zullen deze grondkerende constructies op een aantal plaatsen hoger zijn. In de regels is voorzien in een regeling die deze constructies mogelijk maakt tot een maximum van 2 meter.

2.2 Geldend planologisch kader

In het plangebied geldt het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase", vastgesteld op 20 mei 2009. Dit plan is onherroepelijk geworden op 21 juli 2013. Aan de gronden van het Centrumeiland is in dit bestemmingsplan een uit te werken bestemming toegekend (Gemengd - Uit te Werken (GD-U)).

De uit te werken bestemming (GD-U), die aan de gronden van Centrumeiland is toegekend, wordt gefaseerd uitgewerkt. Voor fase 1 (deze betreft vier kavels in de zuidwestelijk hoek, genoemd "tranche 1") is op 17 oktober 2017 een eerste uitwerkingsplan vastgesteld ("Uitwerkingsplan Centrumeiland, tranche 1"). Ten behoeve van de ontwikkeling van de kavels 1, 4, 7, 8 als ook een school, wordt in het derde kwartaal van 2019 een tweede uitwerkingsplan vastgesteld ("Uitwerkingsplan Centrumeiland, tranche 2"). De overige delen van Centrumeiland worden op latere momenten uitgewerkt, waarschijnlijk in de vorm van een derde en een vierde tranche (zie onder Afbeelding 2).

Afbeelding 2: De ontwikkeling van Centrumeiland in vier tranches.

2.3 Beschrijving van het plangebied

Een aantal jaren geleden is Centrumeiland uit schoon zand opgespoten en is het terrein ingeklonken. Nu ligt Centrumeiland klaar om te worden bebouwd. Er is vooruitlopend op die ontwikkeling al voorzien in de aanleg van een 'bomencarré', rondom de locatie waar het centrale plein van Centrumeiland wordt aangelegd. Er zijn ook enkele tijdelijke functies aanwezig, zoals een zandpier en een bouwkeet. Verder ligt het terrein vooralsnog braak. Ter plaatse van uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 1 kunnen al woningen worden gebouwd. Deze gronden zijn bouwrijp en de eerste paal is in april 2019 geslagen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040. In de Structuurvisie gooit het Rijk het roer om.

Het uitgangspunt is om meer over te laten aan provincies en gemeenten: minder nationaal belang en eenvoudigere regelgeving. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

De SVIR bevat geen specifieke regels voor dit uitwerkingsplan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van lagere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 (grotendeels) in werking getreden en omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, bufferzones, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee.

Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Ook de bescherming van erfgoed van uitzonderlijke universele waarden, zoals de Limes, is in het Barro vastgelegd. Dit is inmiddels doorvertaald in de provinciale structuurvisie en verordening.

In het Barro is het plangebied deels onderdeel van het IJsselmeergebied. Voor dit gebied is in principe bepaald dat er geen landaanwinning dan wel nieuwe bebouwing mag worden gerealiseerd. Een aantal ontwikkelingen die reeds bekend waren op het moment dat het Barro in werking trad zijn hiervoor uitgezonderd. Dat betekent concreet dat de ontwikkeling van IJburg tweede fase is uitgezonderd van de regels die in het IJsselmeergebied gelden (zie Titel 2.12 van het Barro). De ontwikkeling van Centrumeiland en tranche 3 is in lijn met het Barro.

Primaire waterkeringen Rijkswaterstaat

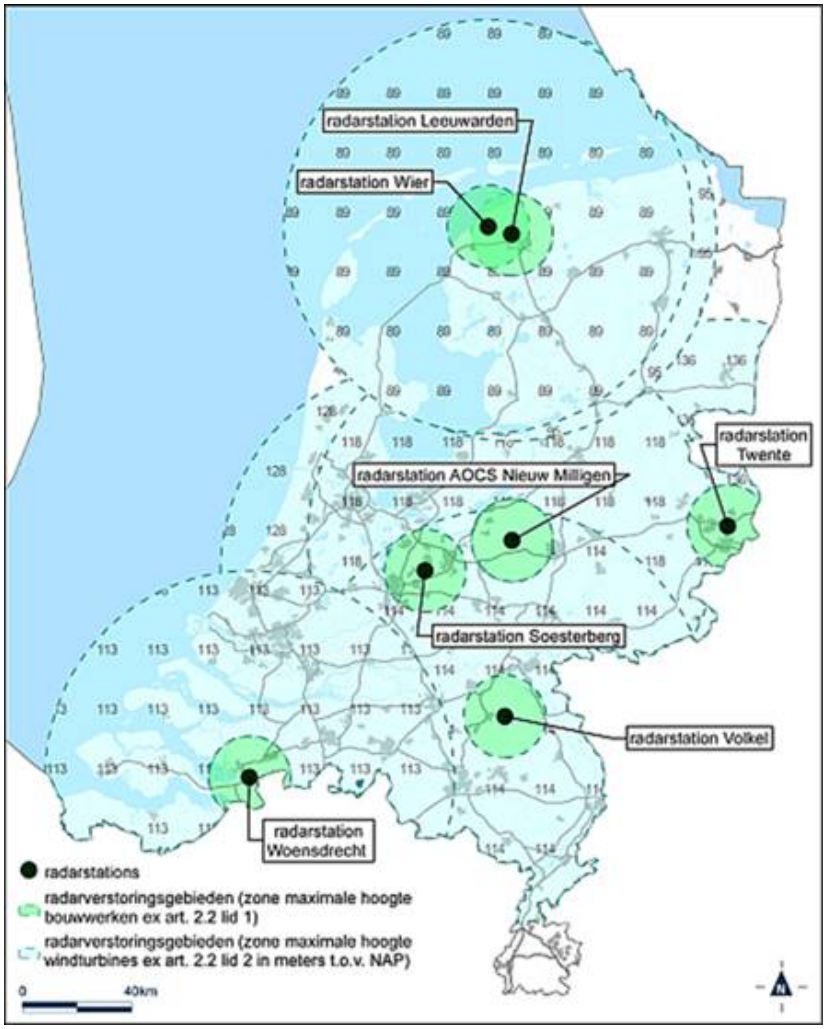
Op het moment van schrijven van deze toelichting is IJburg 2 nog geheel buitendijks gelegen. Er lopen gesprekken met Rijkswaterstaat, de provincie en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht gaande om van Centrumeiland binnendijksgebied te maken. Vooruitlopend hierop heeft het ministerie van Infrastructuur en milieu Centrumeiland vrijgegeven voor wat betreft de vergunningplicht op grond van de Waterwet (Wtw). Dit houdt in dat voor de ruimtelijke ontwikkelingen op Centrumeiland geen

watervergunning is vereist. De waterkering rondom Centrumeiland wordt aangelegd conform de actuele eisen die gelden voor een primaire waterkering.

3.1.3 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.



Afbeelding 3.1 Radarzones Rarro

Het plangebied ligt binnen de zones met hoogtebeperkingen voor gebouwen en windturbines. Binnen dit uitwerkingsplan worden echter geen windturbines dan wel gebouwen toegestaan van dergelijke hoogte toegestaan. Van een belemmering voor de ontwikkeling is daarom geen sprake.

3.1.4 Luchthavenindelingsbesluit

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 van belang.

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. 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 zones 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.

Dit plan is niet in strijd met de regels uit het LIB. De maximum bouwhoogtes voor dit gebied zoals deze in het LIB zijn vastgesteld, worden niet overschreden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en heeft zij tevens 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.

Dit project is in lijn met de structuurvisie.

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 regel uit de Prv zijn relevant voor dit plangebied:

1. Artikel 33 energie en duurzaamheid

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.

Voor heel Centrumeiland wordt een grootschalige WKO gerealiseerd. Dit plan is daarmee in lijn met de verordening.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 27 september 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. Afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers.
2. voorzieningen in de woonomgeving;
3. duurzaamheid en transformatie.

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 worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten.

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. 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.

Consequenties voor dit plan

Het woningbouwprogramma dat binnen dit uitwerkingsplan wordt gerealiseerd is in lijn met de provinciale woonvisie.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B&W op 12 oktober 2010 heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie 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 centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool.

Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

De komende jaren zal IJburg worden uitgebreid met de zogeheten tweede fase: nieuwe eilanden met maximaal 9200 extra woningen. Met deze tweede fase is IJburg afgerond. IJburg tweede fase heeft een gemengd groenstedelijk woon-werkmilieu dat nauw aansluit bij de wens van de eindgebruiker met woningen in of aan het water, veel ruimte voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap en relatief veel grondgebonden woningen. Met de ontwikkeling van bijzondere plekken en programma's krijgt IJburg niet alleen betekenis voor haar bewoners, maar ook voor de stad en haar bezoekers. Voorbeelden zijn de stranden en de mogelijkheden voor een bijzondere voorziening aan de oostzijde van IJburg, aan het IJmeer. Denkbare watersport mogelijkheden in de toekomst zullen vooral gericht zijn op de IJburgbaai, de centrale waterkom binnen IJburg. Met aan de oevers een stadsstrand en ruimte voor een gemengd programma van voorzieningen, werken, recreatie en wonen. De oostelijke oever krijgt een meer natuurlijk karakter, met ruimte voor een bijzondere voorziening in de overgang van stad naar natuur.

Dit plan is in lijn met de gemeentelijke structuurvisie.

3.3.2 Koers 2025

Begin 2016 is het beleidskader 'Koers 2025' vastgesteld. 'Koers 2025' operationaliseert de structuurvisie 2040 en de ambitie van het college om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen mogelijk te maken. De stad Amsterdam groeit namelijk jaarlijks met gemiddeld 11.000 inwoners waardoor er een druk op de woningmarkt ontstaat. De huidige planvoorraad en ontwikkelingssnelheid is daarbij onvoldoende om aan deze vraag te voldoen.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd worden, zijn de lopende en de mogelijke gebiedsontwikkelingen in kaart gebracht. Dit vormen de 17 bouwstenen. Bouwstenen vormen samenhangende gebiedsontwikkelingen met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. IJburg 2 is in koers 2025 opgenomen in bouwsteen 7.

"Bouwsteen 7 - IJburg-2 - 7.900 Projecten: Middeneiland, Strandeiland, Buiteneiland (totaal circa 8.000

woningen) Milieutype: Groenblauwe woonbuurten Investeringen in condities: land maken en aanleg bruggen, doortrekken tram en Zuidtangent inclusief mogelijke aanleg van een nieuw tramemplacement, zelfvoorzienende buurten wat betreft energie Afhankelijkheden-risico's: fasering, mogelijke concurrentie met andere locaties in de stad én in de regio. Ontwikkeling lokaal warmte/koude systeem en/of aansluiten op bestaand netwerk."

In Koers 2025 wordt ervan uitgegaan dat Centrumeiland al in ontwikkeling is en is daarom niet als zodanig genoemd. Het plan is in lijn met dit beleidsdocument.

3.3.3 Woonagenda 2025

De Woonagenda 2025 heeft als uitgangspunten voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Er wordt in kaart gebracht waar de huidige woningmarkt te kort schiet, wat daar nu al aan gedaan wordt en welke aanvullende acties nodig zijn.

Voor het uitgangspunt ‘voldoende woningen’ is de ambitie om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. De constateringen uit de prognose zijn hierbij leidend.

De acties voor ‘betaalbare woningen’ zijn gericht op de herziening van de woonruimteverdeling, het gerichter verhuren van middeldure huurwoningen aan middeninkomens en passend wonen in de huursector.

Het derde uitgangspunt van de Woonagenda is ‘goede woningen’. Woningkwaliteit, duurzaamheid en bewonersondersteuning staan hierbij centraal. In 2025 hebben woningen minder achterstallig onderhoud en zijn gezonder, veiliger en comfortabeler om in te wonen. Bewoners worden ondersteund bij problemen met hun woning.

Met de inwerkingtreding van deze partiele herziening worden geen wijzigingen in het woonprogramma voorzien op Centrumeiland. Dit plan is niet in strijd met de woonagenda.

3.3.4 Nota Parkeernormen auto

Deze nota geldt als leidraad voor het opstellen van gemeentelijke verordeningen die nodig zijn om het beleid te effectueren: de Parkeerverordening en de Verordening Parkeerbelastingen. Beide verordeningen samen vormen de grondslag voor een doelmatige uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid, vertaald en geregeld in juridische begrippen en procedures, in tarieven en vergunningen.

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Met de voorgenomen herziening worden het bestemmingsplan "IJburg 2e fase", en het eerste en tweede uitwerkingsplan Centrumeiland in lijn gebracht met het Amsterdams parkeerbeleid. Daarmee wordt een einde gemaakt aan de parkeernormen zoals deze in het bestemmingsplan IJburg 2e fase waren opgenomen. Voor Centrumeiland geldt, vanaf het moment dat dit plan in werking treedt, de Nota parkeernormen.

In aanvulling daarop geldt wel dat in de openbare ruimte op Centrumeiland maximaal 50 parkeerplaatsen aangelegd worden. Dit is bepaald door de aanname van het amendement Ernsting dat is ingediend op het Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland.

3.3.5 Gebiedsplan en -agenda Stadsdeel Oost, IJburg en Zeeburgereiland (2019)

De prioriteiten en de daarbij behorende doelstellingen uit het gebiedsplan en -agenda van IJburg in vogelvlucht:

1. Goede bereikbaarheid waarborgen.
   Doelstellingen: Tijdige oplossingen om het gebied berijkbaar te houden, goede verkeersveiligheid realiseren, milieuvriendelijke oplossingen voor de verbetering van de breikbaarheid.
2. Een ruimer aanbod van kunst, cultuur, sport en sociale voorzieningen in de wijk.
   Doelstellingen: Meer buurtruimtes en buurtactiviteiten, meer kunst en cultuur in de wijk, meer sportvoorzieningen en waterrecratie en ecologie in samengang ontwikkelen.
3. Veilig en prettig samenleven in een nieuwe gemengde wijk.
   Doelstellingen: Sterkere verbondenheid tussen buurtgenoten, bewoners met verschillende leefstijlen leven goed met elkaar samen, horgere kwaliteit van de leefomgeving en bewoners moeten zich veilig voelen in hun buurt.
4. Ruime kansen voor de vele kinderen en jongeren in het gebied.
   Doelstellingen: Jongeren zijn trots op hun buurt en de buurt op hen, meer voorzieningen, programmereing en zorg voor de jeugd, jeugdoverlast aanpakken door preventie en repressie
5. Groen en Duurzaam IJburg en Zeeburgereiland.
   Doelstellingen: Groen in de buurt, circulaire economie, duurzaam bouwen en op weg naar energienetraal.
6. Sterke locale economie.
   Doelstellingen: Meer samenwerking tussen ondernemers, ondernemers vervullen een sociale functie, meer toerisme en recreatie uit de stad naar IJburg trekken.

3.4 Conclusie

Zoals uit de voorgaande paragrafen is gebleken is dit plan in lijn met het Rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Beschrijving van de voorgenomen herziening

4.1 Schrappen verplichting extra geluidsreducerend asfalt

Artikel 28.3 onder d van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase"

Er zijn verschillende typen geluidsreducerend asfalt. Grofweg kan onderscheid worden gemaakt in drie typen asfalt. Hieronder volgt een overzicht van de types, met bijbehorende geluiddempende werking.

type	voorheen geheten:	geluiddempende werking
dunne deklaag type A	dunne deklaag type I	2-3 dB
dunne deklaag type B	dunne deklaag type II	3-5 dB
ZOAB (zeer open asfalt beton)	ZOAB	>5 dB

Langs de zuidwestelijke plangrens van Centrumeiland (met bestemming Gemengd 1 - Uit te werken) loopt de Muiderlaan. In het bestemmingsplan is bepaald dat op de Muiderlaan de aanduiding "extra geluidsreducerend asfalt" geldt (op de verbeelding aangegeven met de aanduiding 'sv-4'). Ingevolge artikel 28.3 onder d van de voorschriften van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" moet het asfalt ter plaatse van die aanduiding een geluiddempende werking hebben van minimaal 3,5 dB ten opzichte van dicht asfalt. Uit de hierboven weergegeven tabel blijkt dat op de Muiderlaan daarom geluidsreducerend asfalt in de vorm van een dunne deklaag type B moet worden gelegd.

Die verplichting is opgelegd omdat in het akoestisch onderzoek, dat is uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase", ervan is uitgegaan dat het wegdek van de Muiderlaan zal worden uitgevoerd met een "dunne deklaag type II" (nu geheten: dunne deklaag type B) (akoestisch onderzoek "Verkeerslawaai en railverkeerslawaai Bestemmingsplan IJburg 2e fase" van 30 maart 2009). Ten behoeve van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" heeft het college van burgemeester en wethouders een hogere waardenbesluit vastgesteld (besluit van 21 april 2009 met kenmerk BD2009-00299). Daarin is het aanbrengen van dit type asfalt ook voorgeschreven als geluidreducerende bronmaatregel.

Uit voornoemd akoestisch onderzoek bleek dat de geluidsbelasting op de gevels van woningen langs, onder meer, de Muiderlaan op het Centrumeiland de maximaal vast te stellen hogere waarde (58 dB voor geprojecteerde woningen) overschreed. Om die reden is in de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" vastgelegd dat die woningen alleen kunnen worden gebouwd als zij verder van de weg worden gerealiseerd of met dove gevels worden uitgevoerd (artikel 15.3.1. onder a tot en met c van de uitwerkingsregels). Geluidgevoelige bebouwing in de eerstelijns bebouwing van (onder meer) woningen aan de Muiderlaan is alleen toegestaan als dove gevels worden toegepast (artikellid 3.2.1. van het "Uitwerkingsplan Centrumeiland, tweede tranche").

Actualisatie geluidonderzoek 2019, IJburg 2e fase/Centrumeiland

In 2019 is de geluidssituatie op Centrumeiland opnieuw in beeld gebracht (akoestisch onderzoek "Actualisatie geluidonderzoek 2019, IJburg 2e fase / Centrumeiland, van 27 mei 2019, dat als Bijlage 2 bij deze toelichting is gevoegd). De reden voor nieuw onderzoek was tweeledig. Ten eerste is er een wijziging in de verkeersgegevens doorgevoerd. De woningbezetting en tramintensiteiten zorgen voor een significante wijziging in de verkeersgegevens. In de actualisatie is van deze nieuwe gegevens uitgegaan.

Zie hiervoor ook Bijlage 1 waarin de uitgangspuntennotitie voor het akoestisch onderzoek is opgenomen.

Een tweede reden voor nieuw onderzoek was dat geluidsreducerend asfalt in de vorm van een dunne deklaag type B (voorheen geheten: type II) niet geschikt is voor de Muiderlaan. Sinds het akoestisch onderzoek uit 2009 is bijna tien jaar verstreken. Inmiddels is gebleken dat stil asfalt van het type dunne deklagen type II niet geschikt is om binnen de bebouwde kom te worden toegepast. Dit type asfalt heeft een half open structuur. Hierdoor heeft het een beperkte weerstand tegen wringend verkeer. In de stad (waar meer sprake is van wringend verkeer dan op de snelweg) gaat het daarom te snel slijten. Daarbij komt dat, door de slijtage van het wegdek, de geluiddempende werking van dit asfalt in de stad veel te snel achteruitgaat. Dit staat in de weg aan een doelmatig wegbeheer.

Onderzocht is of een ander type geluidreducerend asfalt wel op de Muiderlaan kan worden toegepast. In plaats van een dunne deklaag B (geluiddempende werking van 3-5 dB) kan op de Muiderlaan wél een dunne deklaag type A worden toegepast. De geluiddempende werking van dit soort asfalt is iets minder (2-3 dB). Daartegenover staat dat dit asfalt beter bestand is tegen slijtage.

Uit het geactualiseerd onderzoek blijkt dat ook met de nieuwe uitgangspunten aan de voorwaarden uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. Weliswaar wordt de voorkeursgrenswaarde (van 48 dB) bij alle woningen aan de Muiderlaan overschreden, maar dat was eerder ook al zo. Om die reden zijn in het hogere waardenbesluit, dat ten behoeve van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" is genomen, voor woningen langs de Muiderlaan (wegvakken 23 en 75; in totaal 320 woningen) hogere waarden vastgesteld van 58 dB. Toen is al gebleken dat het treffen van geluidreducerende maatregelen, om de geluidhinder terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde, niet doelmatig en onvoldoende doeltreffend was.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op gevels van woningen langs de Muiderlaan nergens de maximaal toegestane vastgestelde hogere waarde (58 dB) overschrijdt. (zie onder Afbeelding 3). Het is dan ook niet noodzakelijk nieuwe hogere waarden vast te stellen.

Afbeelding 3: Eindsituatie geluidsbelasting Muiderlaan (bron: Actualisatie geluidonderzoek 2019, IJburg 2e fase / Centrumeiland, van 22 mei 2019).

Type stil asfalt op de Muiderlaan

Dit betekent dat de aanduiding 'extra geluidsreducerend asfalt' (met een geluiddempende werking van 3,5 dB) kan worden verwijderd uit artikellid 28.3 onder d van de voorschriften van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase". De bijbehorende aanduiding "sv-4" wordt ook van de verbeelding verwijderd.

De herziening wordt geëffectueerd in artikel 4.3 van de regels van deze herziening. De betreffende bepalingen worden in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.2 Schrappen binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor dakopbouwen tot 5 meter

In artikel 29 van het bestemmingsplan "IJburg, 2e fase" is bepaald in welke gevallen bij omgevingsvergunning binnenplans kan worden afgeweken van de planregels. Op dat moment was het nog niet duidelijk hoe de inrichting van Centrumeiland er precies uit zou gaan zien. Ingevolge het bepaalde onder d van dat artikel kan met de binnenplanse afwijking de maximale bouwhoogte met maximaal 5 meter worden overschreden ten behoeve van (onder meer) dakopbouwen.

Inmiddels een Stedenbouwkundig Plan vastgesteld voor Centrumeiland (2016). Hierdoor is meer duidelijkheid gekomen over de wijze waarop dit gebied wordt ontwikkeld. Gebleken is dat het uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk is om (met een binnenplanse afwijking) dakopbouwen mogelijk te maken tot 5 meter hoog. De reden hiervoor is als volgt.

Centrumeiland wordt ingevuld op basis van een blokkenmodel. Het stedenbouwkundig plan kent een bijzondere plattegrond, tamelijk labyrintisch van aard, waardoor samenhang binnen de gestelde ruimtelijke kaders een belangrijk onderdeel is. Zowel de openbare ruimte als het bouwblok hebben hierin een belangrijke functie. Dit houdt in dat bouwblokken 'op elkaar reageren' en de openbare ruimte vormen door de manier waarop ze worden geplaatst. In het Stedenbouwkundig Plan worden de blokken, die op verschillende types kavels worden ontwikkeld, in verschillende afmetingen uitgevoerd. Zo ontstaat er geen vast stratenpatroon, maar een afwisseling van ruimtes die juist smaller of breder zijn dan normale straten.

Het is vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk dat het volume hiervan nog verder wordt vergroot door middel van dakopbouwen tot 5 meter hoog. Hiermee kan in feite een extra bouwlaag worden gecreëerd. Een extra bebouwingslaag zou een te dominante uitstraling hebben ten opzichte van de openbare ruimte. Hiermee wordt de verhouding tussen de bebouwing en de openbare ruimte aangetast en kan het stratenpatroon te onrustig worden.

Dakopbouwen zijn daarom niet gewenst.

Met voorliggende herziening zal de mogelijkheid om dakopbouwen met een binnenplanse afwijking te realiseren worden geschrapt. De herziening wordt geëffectueerd in artikel 4.4 van de voorschriften van deze herziening. De betreffende bepaling wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.3 Aanpassing parkeernormen

Parkeernorm in de bestemmingsplan IJburg 2e fase

In artikellid 31 onder e tot en met g van het bestemmingsplan "IJburg 2e fase" zijn parkeernormen opgenomen voor woningen, detailhandel, kantoren en bedrijven. In het bestemmingsplan "IJburg, 2e fase, waren de volgende parkeernormen opgenomen:

	norm	**artikel**
woningen	maximaal gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, met dien verstande dat minimaal 0,4 en maximaal 0,6 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte moet worden gerealiseerd en de overige parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd	artikel 31 onder e
detailhandel	maximaal 1,0 parkeerplaats per 35 m^2 brutovloeroppervlakte detailhandel	artikel 31 onder f
kantoren en bedrijven	maximaal 1,0 parkeerplaats per 125 m^2 voor bedrijven en kantoren.	artikel 31 onder g
overige voorzieningen	geen	nvt

Omdat de parkeernorm voor woningen, detailhandel en kantoren in het bestemmingsplan zelf was opgenomen, bleef de Nota Parkeernormen auto grotendeels buiten toepassing. In paragraaf 8.2 van de Nota Parkeernormen auto is bepaald dat in geval van bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota al waren vastgesteld, en waarin een eigen parkeernorm is opgenomen, de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft.

De normen uit artikel 31 onder e tot en met g van het bestemmingsplan "IJburg 2e fase" werken door in het gehele plangebied. Die algemene regels werkten dus ook rechtstreeks door naar het gebied waarvoor de uitwerkingsplannen Centrumeiland tranche 1 en 2 zijn vastgesteld. Ter uitvoering van de uitwerkingsregels uit het moederplan is de parkeernorm voor woningen, detailhandel, kantoren en bedrijven overgenomen in beide uitwerkingsplannen. Voor de parkeernormen voor overige voorzieningen (geen detailhandel, kantoren of bedrijven) zijn in de uitwerkingsplannen dynamische verwijzingen opgenomen naar de Nota Parkeernormen auto.

Voorgenomen aanpassing

Op 14 juli 2016 is het Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland (SP Centrumeiland) aangeboden aan de gemeenteraad van Amsterdam. In het SP Centrumeiland is ingezet op een wijk met een autoluw karakter en veel bewegingsmogelijkheid. Dit komt voort uit de kernambitie 'De Bewegende Stad"; een stadsbreed programma waarmee wordt gewerkt naar een gezonde en beweegvriendelijke stad. Het ontwerp van Centrumeiland is vormgegeven vanuit het principe dat voetgangers en fietsers de ruimte krijgen en de auto te gast is.

Om die reden wordt met voorliggende herziening de parkeernorm uit het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" en de uitwerkingsplannen Centrumeiland tranche 1 en tranche 2 aangepast. De minimum parkeernorm voor woningen uit de planregels zal worden geschrapt. Hiertoe zal voor de parkeernormen een dynamische verwijzing worden opgenomen naar het vigerende Amsterdamse parkeerbeleid. De minimum parkeernorm voor woningen in de openbare ruimte (0,4 parkeerplaats per woning) komt

daarmee te vervallen voor heel Centrumeiland.

Op verzoek van de gemeenteraad (aangenomen amendement Ernsting) is in het Stedenbouwkundig Plan opgenomen dat op Centrumeiland een zeer beperkte hoeveelheid parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet worden toegestaan: slechts 50 parkeerplaatsen. De bebouwingsdichtheid van Centrumeiland is relatief hoog, zodat deze 50 parkeerplaatsen in de openbare ruimte allemaal moeten worden gereserveerd voor gehandicapten, bezoekers, autodeelplekken en hulpdiensten. Concreet betekent dit dat parkeren voor alle bewoners (sociale huurders en bewoners van zelfbouwwoningen) op eigen terrein moet worden opgelost.

Voor onderbouwing van deze herziening kan op grond van artikel 4:82 van de Algemene wet bestuursrecht worden volstaan met een verwijzing naar de Nota Parkeernormen auto en de keuzes die in deze beleidsregel zijn gemaakt.

De in deze paragraaf besproken herziening wordt geëffectueerd in artikel 2 en 3 van de voorschriften van deze herziening. De betreffende bepalingen worden in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.4 Natuurlijke zuidoostoever Centrumeiland

Ontwerp van de natuurlijke zuidoostoever

Nadat Centrumeiland met zand was opgespoten in het IJmeer (op basis en een water- (d.d 31 juli 2013) en natuurbescherkingswetvergunning (d.d. 30 juli 2008)) is met het inklinken van het land een soort golvende zuidoostoever tegen het eiland (langs de Strandeilandlaan) ontstaan. Uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van IJburg, tweede fase, zoveel mogelijk wordt ingespeeld op de bijzondere land- en waternatuur uit de omgeving. Ook dit extra stukje land zal daarom natuurlijkvriendelijk worden ingericht. De oever is ontworpen als natuurrand, op de grens van water en land, in samenhang met de natuurlijke kwaliteiten van het natuurgebied de Diemer Vijfhoek.

Het natuurvriendelijk inrichten van de zuidoostoever is beschreven in de vergunning (d.d. 30 juli 2008) die op grond van artikel 19d, eerste lid van de Natuurbeschermingswet 1998 (oud) (hierna: Nb-vergunning) is verleend voor IJburg, tweede fase (besluit van 31 juli 2008). Uit natuuronderzoek is gebleken dat IJburg, tweede fase geen negatieve gevolgen heeft voor beschermd gebied (het IJmeer). De zuidoostoever ligt aan de luwe zijde van IJburg, tweede fase. Groene oevers, zo blijkt uit de Nb-vergunning, zijn geschikt voor ringslangen, amfibieën en kleine zoogdieren. Ook ontstaan hier paai- en opgroeiplaatsen voor vissen. Daardoor zal, ondanks het feit dat het wateroppervlakte afneemt doordat land is gemaakt, netto geen sprake zijn van een negatief effect op vissen.

De oever ligt buitendijks en krijgt een natuurlijke inrichting aansluitend op de natuurlijke kwaliteiten van de Diemervijfhoek. De flauw aflopende oever krijgt een verhoogd en een verlaagd gedeelte waar in potentie uittredend grondwater benut kan worden en stijlranden kunnen worden ingericht.

In deze oever is een uitrenstrook voor honden opgenomen. Honden moeten overal aangelijnd zijn, deze plek biedt ruimte om honden los te laten. Ook hier geldt opruimplicht. De strook wordt afgeschermd met een kastanjehouten schapenhek. Aanmeren aan/langs de oever is expliciet niet toegestaan.

Afbeelding 4 inrichting natuurlijke oever (bron: DO openbare ruimte, gemeente Amsterdam)

Aanpassing van het bestemmingsplan

De ter plaatse vigerende bestemmingen moeten worden gewijzigd om de natuurlijke inrichting van de zuidoostoever mogelijk te maken. Ook ligt daarmee vast dát de zuidoostoever, in lijn met de genoemde maatregelen uit het natuuronderzoek, ook natuurlijk wordt ingericht, waarbij slechts kleinschalige recreatie mogelijk is. Ter plaatse van de oever golden op grond van de artikelen 9 en 11 van de voorschriften van het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase" de bestemmingen Verkeer-2 en Water-1, beide inclusief functieaanduiding "Waterstaatkundig werk, waterkering". De bestemming Verkeer-2 laat, naast groenvoorzieningen ook wegen en water toe, dat laatste is onwenselijk. Binnen de bestemming Water-2 is het realiseren van groenvoorzieningen en/of natuur niet mogelijk. Daarom zullen aan de gronden van de zuidoostoever de bestemming 'Natuur 3' worden toegekend (artikel 7 van de voorschriften uit het bestemmingsplan "IJburg, tweede fase"). De verbeelding zal hiertoe worden aangepast.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat de aanduiding "waterstaatkundig werk" ter plaatse gehandhaafd blijft. De natuurlijke zuidoever wordt buitendijks aangelegd. Beplanting zal geen invloed hebben op de bestaande waterkering. Langs de Muiderlaan zijn laanbomen voorzien, waarvoor ook de bomengrond buiten het dijkprofiel wordt aangebracht. Hierdoor blijven de boomwortels ook in de toekomst buiten het dijkprofiel.

De herziening wordt geëffectueerd in artikel 5 van de voorschriften van deze herziening. De betreffende bepaling wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.5 Ondergronds bouwen in relatie tot grondwaterstand

In het bestemmingsplan IJburg 2e fase is een regeling opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen en kruipruimteloos bouwen. Bij de bouwplantoetsing is gebleken dat deze voor meerdere uitleg vatbaar is. Deze herziening voorziet daarom in een verduidelijking.

De herziening wordt geëffectueerd in artikel 4.2 van de voorschriften van deze herziening. De betreffende bepaling wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

4.6 Constructies voor het overbruggen van een terreinhoogteverschil

Bij het ontwerp van de openbare ruimte wordt in sommige gevallen, bij de groenstroken/wadi's, voorzien in een grondkerende constructie. Hiermee wordt het verschil in terreinhoogte tussen de groenstroken en straten opgevangen. Deze constructies zijn vergunningvrij mogelijk tot een bouwhoogte van 1 meter. Door de diverse verschillen in maaiveldhoogte op Centrumeiland zullen deze grondkerende constructies op een aantal plaatsen hoger zijn. In de regels is voorzien in een regeling die deze constructies mogelijk maakt tot een maximum van 2 meter.

In de verdere detaillering worden in deze kerende constructies banken, treden en doorstroomgaten opgenomen en ruimte gemaakt voor muurplanten. De kerende constructies zijn onderdeel van het ontwerp van de wadi's. Op onderstaande afbeelding wordt een impressie getoond van de hier bedoelde constructies.

Afbeelding 5 impressie grondkerende constructie (bron:DO Openbare ruimte, gemeente Amsterdam)

De herziening wordt geëffectueerd in artikel 4.2 van de voorschriften van deze herziening. De betreffende bepaling wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Algemeen

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

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

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

5.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan dient zonder meer in samenhang gelezen te worden met het bestemmingsplan IJburg 2e fase vastgesteld d.d. 20 mei 2009. Voor wat betreft Centrumeiland wordt het bestemmingsplan IJburg 2e fase technisch herzien. Dit levert een bestemmingsplan op, dat enkel toeziet op de delen die herzien wordt. Alle overige regels blijven onverminderd van toepassing.

In de regels wordt dan ook per onderwerp en per artikel uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase aangegeven wat er wijzigt.

Voor wat betreft de verbeelding is alleen dat opgenomen wat noodzakelijk is. Dit resulteert in een plangrens die voor het grootste deel overeenkomt met de begrenzing van de bestemming Gemengd 1 - Uit te werken, zoals opgenomen in het bestemmingsplan IJburg 2e fase. Daarnaast wordt de inrichting van de natuurlijke oever bestemd als Natuur 3. Hier is de plangrens ruimer dan in het oorspronkelijke bestemmingsplan. Net als dat de regels in samenhang gelezen moeten worden dienen de verschillende verbeeldingen ook in samenhang met elkaar gelezen te worden.

5.3 Artikelgewijze toelichting

5.3.1 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

HOOFDSTUK 1 - INLEIDENDE REGELS

- **Begrippen**

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels

worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

In dit bestemmingsplan zijn enkel de begrippen toegevoegd, die noodzakelijk zijn voor deze herziening. Voor de overige begrippen blijven de begrippen uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase gelden.

- **Wijze van meten**

De wijze van meten is niet gewijzigd en derhalve niet in deze regels opgenomen.

HOOFDSTUK 2 - BESTEMMINGEN

Artikel 2 Gemengd - herzieningsregels "Uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 1"

De regels met betrekking tot parkeernormen zoals die in het uitwerkingsplan zijn opgenomen worden vervangen door de regels welke voldoen aan het huidige beleid van de gemeente Amsterdam. In de regels wordt dan ook een verwijzing naar het parkeerbeleid van de gemeente opgenomen. In aanvulling daarop is bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Centrumeiland een amendement aangenomen waarin uiteengezet is dat er in het "binnengebied" van Centrumeiland maximaal 50 parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd mogen worden.

In de algemene ontheffingsregel van het bestemmingsplan IJburg 2e fase is de mogelijkheid geboden om een dakopbouw met een maximum hoogte van 5 meter te realiseren. Inmiddels is gebleken dat een dergelijk grote dakopbouw vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk is. Deze mogelijkheid wordt dan ook verwijderd uit zowel het bestemmingsplan IJburg 2e fase als uit het uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 1.

In het derde lid van dit artikel zijn de regels met betrekking tot ondergronds bouwen verduidelijkt. Er zijn nu regels opgesteld voor bouwen met en zonder kruipruimte. Tevens zijn hiervoor enkele begrippen toegevoegd aan de begrippenlijst. Daarmee is er voorzien in een eenduidige regeling met betrekking tot ondergronds bouwen.

Artikel 3 Gemengd - herzieningsregels "Uitwerkingsplan Centrumeiland tranche 2"

De wijzigingen die in dit artikel worden doorgevoerd zijn gelijk aan de wijzigingen die in artikel 2 worden doorgevoerd.

Artikel 4 Gemengd - herzieningsregels bestemmingsplan "IJburg, tweede fase"

In dit artikel zijn diverse inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd. Hieronder worden deze puntsgewijs toegelicht:

- Ten aanzien van de verbeelding zijn twee wijzigingen doorgevoerd. De aanduiding die regelde dat er extra geluidreducerend asfalt toegepast moest worden op de Muiderlaan is verwijderd en de bestemming Natuur - 3 is toegevoegd vanwege de aanleg van een natuurlijke oever.
- In de algemene bouwregels worden diverse aanpassingen doorgevoerd:
    1. Er wordt een regel toegevoegd die het mogelijk maakt om hogere constructies voor het overbruggen van terreinhoogteverschillen te realiseren. Deze zijn noodzakelijk in verband met de grote verschillen in maaiveldhoogte op Centrumeiland.
    2. Daarnaast is in de regels een aangepaste regeling opgesteld welke beter verwoord welke regels gelden ten aanzien van ondergronds bouwen en bouwen met kruipruimtes. Beide zijn toegestaan en de regels hiervoor worden toegevoegd met dit bestemmingsplan.

- Net als bij wijzigingen die zijn doorgevoerd met artikel 2 en 3 van deze regels is ook hier de regeling ten aanzien van de parkeernormen aangepast. Daarmee geldt voor heel Centrumeiland dezelfde regel die zowel in lijn is met het beleid van de gemeente als in lijn is met het amendement dat is aangenomen ten tijde van de vaststelling van het stedenbouwkundigplan voor Centrumeiland.
- Zoals in de eerste bullit is aangegeven is de aanduiding voor extra geluidreducerend asfalt verwijderd. De regels die hierbij horen zijn eveneens verwijderd.
- Gelijk aan de wijzigingen die in artikel 2 en 3 van deze regels zijn doorgevoerd wordt het op heel Centrumeiland niet mogelijk gemaakt om dakopbouwen te realiseren. Zoals in deze toelichting is vermeld, is het stedenbouwkundig onwenselijk om dakopbouwen toe te staan.
- De in artikel 2 en 3 opgenomen regels met betrekking tot ondergronds bouwen zijn ook in dit artikel opgenomen. Hiermee gelden voor heel Centrumeiland dezelfde regels ten aanzien van ondergronds bouwen.

Artikel 5 Natuur - 4

Voor de natuurlijk in te richten zuidoost oever van Centrumeiland is de bestemming Natuur - 4 opgenomen. Binnen deze bestemming is ondergeschikt recreatieg medegebruik toegestaan.

HOOFDSTUK 3 - ALGEMENE REGELS

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om in ieder bestemmingsplan een anti-dubbeltelregel op te nemen. Inhoudelijk komt deze overeen met de anti-dubbeltelregel zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan IJburg 2e fase.

HOOFDSTUK 4 - OVERGANGS- EN SLOTREGELS

- **Overgangsrecht**

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

- **Slotregel**

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

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

6.1 Planexploitatie

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

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

6.2 Dekking kosten

De kosten voor de aanleg van de natuurlijke zuidoostoever zijn voor 50 % gedekt in het dierenwelzijnsfonds. De overige kosten worden gedekt door het het ontwikkelbudget dat is gereserveerd voor de aanleg van de openbare ruimte van Centrumeiland.

6.3 Planschade

Naar aanleiding van het schrappen van de mogelijkheid tot realisatie van dakopbouwen door middel van afwijking van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de mogelijkheid van het ontstaan van planschade. Er blijkt geen risico op planschade te zijn.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

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

1. Provincie Noord-Holland;
2. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Oost;
3. Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord;
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht /Waternet;
5. Veiligheidsregio
6. GGD
7. Rijkswaterstaat
8. Gemeente Diemen
9. Regionale uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord

Van Waternet, GGD en het Dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost zijn reacties ontvangen. Deze reacties worden hieronder samengevat weergegeven inclusief de beantwoording van de reactie.

1. Waternet

Samenvatting

Waternet mist in de toelichting tekst over hemelwater/grondwater, met andere woorden de rainproofopgave. Waternet vraagt of de tekst uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase uit 2009 nog steeds van toepassing is en of hier een aanvulling nodig is. Daarnaast kan Waternet de verduidelijking van het ondergronds bouwen niet terug vinden in het bestemmingsplan. Tot slot geeft Waternet aan dat de tekst over de waterkering akkoord is.

Reactie

Ten aanzien van de rainproofopgave wijzigt er niets ten opzichte van het bestemmingsplan IJburg 2e fase uit 2009. Dit bestemmingsplan, wat een partiele herziening is, wijzigt alleen datgene dat in de regels is aangegeven. Alle overige regels uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase blijven onverkort van toepassing.

Ten aanzien van de verduidelijking over ondergronds bouwen zijn de planregels gewijzigd. De regels uit het bestemmingsplan IJburg 2e fase worden gewijzigd. Deze wijziging is terug te vinden in 2.3 en 3.3. Daarnaast zijn enkele begrippen opgenomen ter verduidelijking. Deze zijn terug te vinden in artikel 1.4, 1.5 en 1.6.

Conclusie

Het bestemmingsplan hoeft niet aangepast te worden naar aanleiding van bovenstaande reactie.

2. GGD

Samenvatting

De GGD geeft aan dat het niet netjes is om de verplichting tot het aanleggen van stil asfalt te schrappen nu reeds hogere waarden verleend zijn. Daartoe voert de GGD aan dat deze maatregelen wel expliciet opgenomen zijn in het bestemmingsplan IJburg 2e fase en het daarbij behorende akoestisch onderzoek.

Daarnaast vindt de GGD dat ook zonder juridische noodzaak stil asfalt aangelegd moet worden aangezien dit de gezondheid en een prettige leefomgeving ten goede komt.

Reactie

Ten aanzien van het schrappen van de verplichting tot het aanleggen van stil asfalt is het niet zo dat deze verplichting zonder onderzoek is geschrapt. Nieuw onderzoek (zie Bijlage 2 van de toelichting) heeft uitgewezen dat het niet meer noodzakelijk is dit asfalttype op te nemen. Er kan namelijk zonder deze maatregel worden voldaan aan de reeds verleende hogere waarden. Het is niet zo dat omdat er reeds hogere waarden verleend zijn, deze verplichting geschrapt is. Nieuwe verkeerscijfers en nieuw onderzoek hebben er toe geleid dat dit asfalt niet meer verplicht hoeft te worden.

Ten aanzien van het standpunt van de GGD dat ook zonder juridische noodzaak stil asfalt toegepast zou moeten worden kunnen wij het volgende aangeven. Vanuit het ingenieursbureau Amsterdam is aangegeven dat het type asfalt dat is verplicht in het bestemmingsplan IJburg 2e fase uit 2009, dit een asfalttype is dat niet binnenstedelijk toegepast wordt. Hiervoor zijn meerdere redenen. Ten eerste is het zo dat dit asfalt door wringend verkeer snel kapot gereden wordt. Het asfalt zou daardoor snel en vaak vervangen moeten worden. Naast dat dit een flinke kostenpost is, is het ook niet duurzaam en komt een veelvuldige openbreking van de straat het leefklimaat niet ten goede. Daarnaast is de doelmatigheid van het toepassen van dit type asfalt op binnenstedelijke wegen (met een maximum snelheid van 50 km/u) niet aangetoond. Door de lage rijsnelheid wordt er geen geluidreductie bewerkstelligd. Bij hoge snelheden, zoals op Rijkswegen, werkt dit asfalttype wel geluidreducerend. Dit type asfalt betreft altijd een soort open-asfalt-beton. Bij lage snelheden wordt er veel vuil in het asfalt opgenomen door het verkeer dat over dit asfalt rijdt. Daardoor "slibt" het asfalt dicht, waardoor geluidreductie niet meer aan de orde is. Bij hoge snelheden wordt het vuil minder makkelijk "in" het asfalt gereden waardoor de geluidreducerende werking wel blijft bestaan.

Met inachtneming van deze kennis is het niet alleen juridisch niet noodzakelijk stil asfalt op te nemen, maar is het ook niet doelmatig gebleken. Derhalve wordt deze verplichting geschrapt uit de regels van het bestemmingsplan IJburg 2e fase.

Conclusie

Het bestemmingsplan hoeft niet aangepast te worden naar aanleiding van bovenstaande reactie.

3. Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Oost

Samenvatting

Stadsdeel vraagt aandacht voor de binnentuinen. Daarbij is het stdsdeel zich ervan bewust dat publiekrechtelijk alles is gedaan om bebouwing van de binnentuinen zoveel mogelijk te voorkomen. Het stadsdeel vraagt om in toekomstige tenders rekening te houden met grote gezamelijke binnentuinen, waardoor de prive tuinen kleiner worden. Daarmee is het per saldo mogelijk om minder bebouwing in de tuin te realiseren.

Daarnaast vraagt het stadsdeel om ondergronds bouwen in de tuin uit te sluiten.

Tot slot geeft het stadsdeel aan dat de toelichting van dit bestemmingsplan ten aanzien van het water langs de natuurlijk in te richten zuidoostoever te streng is. Stadsdeel geeft aan dat zij, in lijn met het bestemmingsplan IJburg 2e fase uit 2009 zwemmen en varen over het water langs de natuurvriendelijke oever niet expliciet uit wil sluiten.

Reactie

Ten aanzien van de regels omtrent (vergunningvrij) bouwen in de tuin geeft het stadsdeel zelf al aan dat er publiekrechtelijk alles aan gedaan is om het bouwen zo beperkt mogelijk te houden. De wens om in toekomstige tenders rekening te houden met gezamelijk binnentuinen wordt doorgegeven aan de afdeling Grond en Ontwikkeling. Publiekrechtelijk zal dit geen wijzigingen met zich meebrengen omdat de functie gelijk blijft.

Ten aanzien van het uitsluiten van ondergronds bouwen in de tuin, zijn de regels van het bestemmingsplan hierop aangepast. Ondergronds bouwen is uitsluitend toegestaan onder een bouwvlak. In de tuinen zijn geen bouwvlakken aanwezig. Er wordt daarmee tegemoet gekoen aan de wens van het stadsdeel.

Ten aanzien van het uitsluiten van zwemmen en varen wordt de toelichting hierop aangepast.

Conclusie

Het bestemmingsplan is aangepast naar aanleiding van bovenstaande reactie.

7.2 Participatie

Op grond van de inspraakverordening van de gemeente Amsterdam is het niet noodzakelijk een separaat participatietraject te doorlopen indien afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is. Een bestemmingsplan doorloopt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zoals is vastgelegd in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht. Er vindat derhalve geen separate participatie plaats.

Op het moment dat dit bestemmingsplan als ontwerp ter visie gaat, zal dit in ieder geval in de Staatscourant gepubliceerd worden en is er de mogelijkheid voor een ieder om gedurende de ter visie legging een zienswijze in te dienen.

Het bestemmingsplan heeft van 14 november tot en met 27 december 2019 als ontwerp ter visie gelegen. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.