

Vijfde partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Ligging plangebied en plangrens	5
1.3 Planbeschrijving	7
1.4 Geldende bestemmingsplannen	8
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2 Het plangebied	10
2.1 Historie	10
2.2 Beschrijving huidige situatie	10
2.3 Ruimtelijk kader	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.2 Provinciaal beleid	15
3.3 Regionaal beleid	22
3.4 Gemeentelijk beleid	25
3.5 Stadsdeelbeleid Oost	33
Hoofdstuk 4 Milieuaspecten	36
4.1 MER en/of m.e.r.-beoordeling	36
4.2 Milieuzonering bedrijven	36
4.3 Luchtkwaliteit	38
4.4 Geluidhinder	39
4.5 Bodemkwaliteit	41
4.6 Externe veiligheid	41
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	42
5.1 Water	42
5.2 Archeologie en cultuurhistorie	44
5.3 Natuurbescherming	45
Hoofdstuk 6 Juridische toelichting	48
6.1 Algemeen	48
6.2 De regels	48
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	52
7.1 Inleiding	52
7.2 Plangebied	52
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
8.1 Inspraak	53
8.2 Vooroverleg	53
8.3 Zienswijze	53

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met de vigerende bestemmingsplannen in de Sportheldenbuurt is de ontwikkeling van een gemengde woonwijk mogelijk gemaakt. Er was behoefte aan voldoende ruimte en flexibiliteit in de planologische kaders om deze ontwikkeling mogelijk te maken.

Inmiddels is het merendeel van de Sportheldenbuurt gerealiseerd en/of vergund. Omdat met de bouw niet alle planologische bouwruimte is benut, is er nu op enkele plekken sprake van een overmaat aan resterende bouw mogelijkheden en dan met name voor wat betreft de maximum bouwhoogte. Dit speelt voornamelijk in het deel van de Sportheldenbuurt dat wordt aangemerkt als de Theo Koomenbuurt, maar ook bij de vergunde invulling met grondgebonden woningen van een deel van blok 26. Benutting van de restruimte in de maximaal toegestane bouwhoogte is gelet op het stedenbouwkundig beeld, maar ook met het oog op bestaande bezonnings situaties ongewenst. Met voorliggend bestemmingsplan wordt daarom de restruimte in bouwvolume weggenomen en wordt zoveel mogelijk de bestaande gerealiseerde of vergunde bouwhoogte planologisch als maximum vastgelegd.

Om ook op korte termijn ongewenste bouwactiviteiten te voorkomen is laatstelijk op 28 juni 2019 een voorbereidingsbesluit genomen voor de Theo Koomenbuurt. Het besluitgebied van dit voorbereidingsbesluit maakt onderdeel uit van het plangebied van dit bestemmingsplan, aangevuld met blok 26. Blok 26 is momenteel in ontwikkeling. Blok 26 betreft (deels) grondgebonden woningbouw en ook daar is sprake van een aanzienlijke overmaat aan bouwvolume.



Zowel voor de Theo Koomenbuurt, als voor dit blok kent het vigerend planologisch regime een globaal karakter. Ten behoeve van de ontwikkeling gold een flexibele bestemming. Op het moment dat gebiedsontwikkeling plaats heeft gevonden en het plangebied in (beoogd) gebruik is genomen, dan is een bestemmingsplan met een globaal karakter veelal minder goed werkbaar en ruimtelijk gewenst. Dan bestaat een voorkeur voor een meer gedetailleerd bestemmingsplan. In voorliggend bestemmingsplan wordt de globale bestemming omgezet in een gedetailleerde bestemming en is de bestaande gerealiseerde en/of vergunde situatie

uitgangspunt.

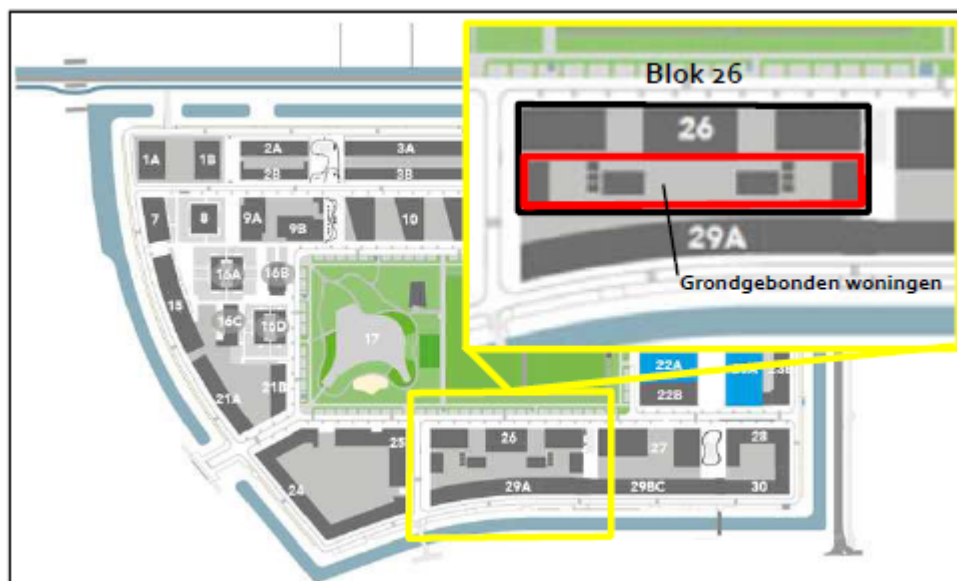
Silo's

Bovenstaande noodzaak voor een planherziening wordt eveneens aangegrepen de nieuwe ontwikkeling van de silo's van de voormalige waterzuivering planologisch vast te leggen. Er heeft een tenderprocedure plaatsgevonden van waaruit een ontwikkelingsplan voor deze locatie naar voren is gekomen. Omdat ook die invulling leidt tot een bestaande ongewenste overmaat aan planologische mogelijkheden is besloten het bestemmingsplan aan te passen aan het resultaat van de tenderprocedure en deze ontwikkeling mee te nemen in voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent onder meer dat de maximale bouwhoogte moet worden aangepast (42 i.p.v. 40 meter). Ook is er sprake van overmaat in de mogelijke oppervlakte van horecafunctie V: hotels en overige logiesfuncties. Die overmaat verenigt zich niet met het inmiddels nieuw vastgestelde gemeentelijke overnachtingsbeleid en moet daarom ingeperkt worden en meer worden afgestemd op hetgeen als resultaat uit de tenderprocedure is gekomen. Tenslotte wordt eveneens een maximum vestigingsgrootte voor detailhandelsfunctie toegevoegd om te voorkomen dat ter plaatse ongewenste vestiging plaats vindt van grote detailhandelsvormen als een supermarkt. Een dergelijke grootschalige voorziening op deze plek zou leiden tot ongewenste concurrentie met het in de Sluisbuurt beoogde winkelcentrum voor Zeeburgereiland. Kleinere vormen van detailhandel zijn evenwel toegestaan en gewenst.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied binnen de Sportheldenbuurt dat bekend staat als de Theo Koomenbuurt en wordt aangevuld met een deel van voormalig ontwikkelblok 26. De Sportheldenbuurt is gelegen centraal op Zeeburgereiland.

Blok 26 wordt begrensd door de Eef Kamerbeekstraat, de Nida Senffstraat, het Eef Kamerbeekpad en een woongebouw aan de Kees Broekmanstraat en dit bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het zuidelijke deel van blok 26, namelijk daar waar de grondgebonden woningen worden gebouwd.



De Theo Koomenbuurt wordt begrensd door de Mary van der Sluisstraat, de Eef Kamerbeekstraat, de Rie Mastenbroekstraat, de Faas Wilkesstraat en de John Blankensteinstraat. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding en onderstaande overzichtstekening.



1.3 Planbeschrijving

Zoals eerder gesteld voorziet voorliggend bestemmingsplan niet direct in nieuwe ontwikkelingen, maar gaat het hoofdzakelijk om het wegnemen van ongewenste planologische restruimte. Evenwel vraagt het meenemen van het plan voor de silo's enige aanvullende toelichting. Het plan betreft de transformatie van drie voormalige waterzuiveringssilo's naar een invulling met gemengde functies bestaand uit sport en cultuur, kantoren, diverse vormen van horeca en detailhandel. Er bestaat nadrukkelijk geen ruimte voor wonen. De silo's krijgen een optopping en overschrijden de maximum hoogte op basis van het bestemmingsplan van 40 meter met 2 meter. Er is met het oog hierop op 24 juni 2020 een zonstudie uitgevoerd, waaruit is gebleken dat de verhoging van de maximum hoogte niet leidt tot een onevenredige vergroting van de schaduwwerking.

Het te ontwikkelen plan past weliswaar qua gebruik en op de relatief geringe hoogteoverschrijding na, ook qua bouwmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan, het is desondanks wenselijk planologisch wijzigingen aan te brengen. Naast de bouwhoogte, wordt de maximum oppervlakte horeca V verkleind en specifiek bestemd per silo en wordt een maximum vestigingsgrootte toegevoegd voor detailhandel.

Beperking horeca V

Als onderbouwing voor de beperking van het aantal vierkante meters horeca V wordt gesteld dat inmiddels het Amsterdamse overnachtingsbeleid is gewijzigd. Bij het vaststellen van de opzet voor selectie in de tenderprocedure op kwaliteit voor de silo's was het nieuwe gemeentelijke overnachtingsbeleid nog niet vastgesteld. In december 2016 heeft de gemeenteraad het nieuwe overnachtingsbeleid vastgesteld. Het uitgangspunt is dat de gemeente geen medewerking meer verleent aan hotelinitiatieven die niet passen in een ter plaatse rechtsgeldig bestemmingsplan, behalve wanneer eerder al een direct recht is toegekend (hetgeen bij de silo's het geval is).



Impressie van het plan voor de silo's

Daarnaast zijn enkele gebieden in de stad aangewezen waar een plan voor een hotel in behandeling wordt genomen als aan de randvoorwaarden uit het stappenplan wordt voldaan. In het nieuwe overnachtingsbeleid valt het Zeeburgereiland (met de silo's) in dit 'Nee, tenzij...' gebied. In dit 'Nee, tenzij...' gebied kan worden overwogen medewerking te verlenen aan nieuwbouw, transformatie of uitbreiding, wanneer een hotelfunctie een aantoonbaar exceptionele bijdrage levert aan zowel het innovatieve aanbod van verblijfsaccommodaties in Amsterdam als aan een bijzonder aspect van het

maatschappelijke, culturele of economische klimaat.

In de tenderstukken is daarom het nieuwe overnachtingsbeleid direct geïmplementeerd. In de selectie op kwaliteit voor de silo's is opgenomen dat per silo maximaal 450 m² BVO aan hotelfunctie is toegestaan. In de voorwaarden is opgenomen dat de hotelfunctie ondergeschikt moet zijn aan overige functies.

In het huidige bestemmingsplan is geregeld dat horeca V (bijv hotels) een maximum vestigingsgrootte mag hebben van 1.000 m², maar dat de gezamenlijke oppervlakte van horeca I, III, IV en V maximaal 4.000 m² mag zijn. Dit betekent een planologische mogelijkheid voor verschillende hotelvestigingen tot 4.000 m², weliswaar wel met een maximum vestigingsgrootte van 1.000 m². Dit moet dus aangepast worden om te kunnen voldoen aan het overnachtingsbeleid.

In voorliggend bestemmingsplan wordt nu geen maximum vestigingsgrootte voor horeca V opgenomen, maar wel een maximum oppervlakte specifiek voor horeca V van maximaal 1.350 m² (450 m² per silo). Daarnaast wordt de regel toegevoegd dat per bouwvlak maximaal 450 m² horeca V is toegestaan. Vervolgens wordt geregeld dat voor de overige toegestane horeca (I, III en IV) een maximum oppervlakte geldt van 2.650 m² (4.000 m² - 1.350 m²).

Detailhandel

Het geldende bestemmingsplan staat tevens detailhandel toe binnen de bestemming "Gemengd". Voor deze functie geldt geen specifieke maximale oppervlakte anders dan het totaal van 10.000 m² niet woonfuncties dat daar is toegestaan. Om te voorkomen dat er zich grootschalige detailhandelsondernemingen gaan vestigen in de silo's wordt een maximum vestigingsgrootte van 500 m² opgenomen voor de detailhandelsfunctie. Dit komt overeen met het planologisch regime in de rest van de Sportheldenbuurt en sluit ook aan op de gemeentelijke visie op detailhandel op Zeeburgereiland. Doelstelling voor het Zeeburgereiland is namelijk, dat de dagelijkse boodschappen op het eiland zelf gedaan kunnen worden. Een winkelcentrum voor Zeeburgereiland wordt gerealiseerd in de Sluisbuurt, dichtbij de IJtramhalte, worden gerealiseerd. In de Sportheldenbuurt wordt een dusdanige hoeveelheid detailhandel toegestaan, dat het de levensvatbaarheid van het winkelcentrum in de Sluisbuurt niet zal bedreigen. Dat wordt met name geregeld door het vastleggen van maximale vestigingsgroottes voor de winkels.

1.4 Geldende bestemmingsplannen

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

1. Eerste partiële herziening, RI-Oost, Zeeburgereiland, onherroepelijk 14 oktober 2011;
2. Tweede partiële herziening, RI-Oost, Zeeburgereiland, vastgesteld 11 september 2013;
3. Derde partiële herziening, RI-Oost, Zeeburgereiland, vastgesteld 4 juli 2014;
4. Vierde partiële herziening RI-Oost, vastgesteld 10 februari 2016.

De derde partiële herziening wordt in zijn geheel vervangen door voorliggend bestemmingsplan. De eerste, tweede en vierde partiële herziening wordt deels vervangen (uitsluitend voor een deel van blok 26).

1.5 Leeswijzer

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

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

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

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

2.1 Historie

De Sportheldenbuurt betreft het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost) 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.

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 is IJburg gebouwd. Sinds 2003 rijdt de IJtram over het Zeeburgereiland, die IJburg verbindt met de binnenstad. Het Zeeburgereiland, waaronder de Sportheldenbuurt, is geen stadsrand meer, maar ligt midden tussen de nieuwste Amsterdamse wijken. Het gebied ondergaat momenteel een transformatie naar een gemengde woonwijk.

De transformatie van het Zeeburgereiland vindt gefaseerd plaats. Als eerste werd een bestemmingsplan opgesteld voor het RI-Oostterrein omdat dit deelgebied het eerst vrij is gemaakt. In de afgelopen jaren is dat bestemmingsplan een aantal keer deels herzien. Het voorliggende bestemmingsplan is een partiële herziening van het bestemmingsplan voor de Sportheldenbuurt.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Het plangebied is nu grotendeels gerealiseerd. Enkele blokken, waaronder blok 26, zijn nog in aanbouw/voorbereiding. Het plangebied bestaat uit hoofdzakelijk woonbebouwing met niet woonfuncties in de plint van enkele bouwblokken. De bouwblokken variëren sterk in hoogte en dat geeft ook een eigen karakter aan de buurt. Het plangebied bevat zowel huur- als koopwoningen. Het parkeren gebeurt inpandig of op maaiveld. Ondergrondse bouwwerken zijn in beginsel niet toegestaan.



Een luchtfoto met de bestaande situatie. Blok 26 in aanbouw.

2.3 Ruimtelijk kader

Het geldende planologische regime voor de Sportheldenbuurt biedt conform de vigerende bestemmingsplannen ruimte aan maximaal 2525 woningen. Circa 10% is eengezinswoningen en 90% gestapelde woningbouw. Vanwege de ligging dichtbij de Amsterdamse binnenstad is gekozen voor een grote nadruk op appartementen. In de Noordrand, grenzend aan het Buiten-IJ is een zone met laagbouwwoningen opgenomen. Met de Sportheldenbuurt wordt een hoogwaardig woonmilieu aan de Amsterdamse voorraad toegevoegd.

Voor het plangebied geldt dat deze ontwikkeld is en inmiddels ook grotendeels is gerealiseerd. Het bestemmingsplanregime zoals dit momenteel geldt is gericht op flexibiliteit en ruimte voor keuzes in ontwikkeling. Nu realisatie heeft plaatsgevonden en het gebied in gebruik is genomen sluit deze wijze van bestemmen niet meer aan bij de feitelijke situatie. Het maakt onwenselijke uitbreidingen van de bebouwing mogelijk. Om dat te voorkomen leggen we met voorliggend plan de bestaande situatie vast en wordt daarmee ook gezorgd voor meer duidelijkheid en rechtszekerheid voor de gebruikers van het gebied. Ook worden ontwikkelingen in de vorm van bouwactiviteiten die vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst zijn voorkomen. Het bestemmingsplan zorgt voor een meer gedetailleerde bestemming van de ruimte in het plangebied.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. In de structuurvisie is aangegeven, dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland
- b. het verbeteren, in standhouden 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 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht

op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequentie plangebied

Het plangebied raakt geen van de beschreven nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Het gewijzigde Barro is op 1 juli 2014 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals Rijkswaarwegen, kustfundament, de Waddenzee, buisleidingen van nationaal belang en de Ecologische hoofdstructuur. Vanuit het Barro geldt dat voor vaarwegen met een CEMT-klasse VI een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijde van de vaarweg aangehouden dient te worden.

Consequenties voor dit plan

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen hebben invloed op het voorliggende bestemmingsplan. De betreffende onderwerpen zijn namelijk niet aan de orde in of nabij het plangebied. Het plangebied valt niet binnen de vrijwaringszone.

3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking

In het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vereist artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening een onderbouwing van de behoefte aan het programma dat door die ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Dit artikel staat bekend als de "ladder voor duurzame verstedelijking" (hierna: "ladder"). De ladder bestond voor 1 juli 2017 uit de volgende drie treden: 1. er wordt beschreven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte; 2. 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 debetreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en; 3. 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. Op 1 juli 2017 is de ladder gewijzigd op de volgende punten:

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

er is een nieuw artikellid toegevoegd op grond waarvan de laddertoets bij bestemmingsplannen met een uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid kan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan. Op 28 juni 2017 is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan (de zgn. "overzichtsuitspraak", met kenmerk 201608869/1/R3) over de interpretatie en toepassing van de ladder die ook na de wijziging van de ladder van 1 juli 2017 relevant

is.

Consequenties voor dit plan

Allereerst dient te worden beoordeeld of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Met onderhavig bestemmingsplan wordt beoogd hoofdzakelijk de bestaande situatie inclusief een deel van de bestaande ontwikkelingsmogelijkheden te bestemmen, met dien verstande dat het bestemmingsplan niet meer voorziet in de overmaat aan bouw- en gebruiksmogelijkheden. Met onderhavig bestemmingsplan wordt derhalve niet voorzien in een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 tweede lid van het Bro. Een toets aan de ladder is niet aan de orde.

In de uitspraak van 28 juni 2017 wordt door de Afdeling bestuursrechtspraak bevestigd dat een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime niet voorziet in een groter planologisch beslag op de ruimte en niet voorziet in een functiewijziging, niet voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

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 luchthavenindelingbesluit (LIB) en het luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het LIB bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het LIB van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

In het 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.

Het besluit tot wijziging van het LIB Schiphol in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid is met ingang van 4 november 2015 in werking getreden.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van de maximale bouwhoogten (146 meter) en de toetshoogte van de radar tussen de 70 en 90 meter NAP). De bouwhoogten die in dit bestemmingsplan worden toegestaan, blijven ruim hieronder. Het plangebied valt buiten de overige zones van het beperkingengebied. Het LIB vormt op grond van het voornoemde geen belemmering voor het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie is op 19 november 2018 vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland. In deze visie geeft het provinciebestuur inzicht in haar ruimtelijke ambities. Leidend hierin is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Economische groei en een gezonde leefomgeving moeten op elkaar zijn afgestemd en elkaar ook in de toekomst in evenwicht houden. De vele ontwikkelingen die in de komende jaren op de samenleving zullen afkomen hebben een plek gekregen in de Omgevingsvisie. Er zijn acht urgente ontwikkelingen geformuleerd waar de samenleving mee te maken zal krijgen:

- Klimaatverandering: bescherming bieden tegen de (extra versnelde) zeespiegelstijging.
- Bodem-, water- en luchtkwaliteit: verdere verbetering van de kwaliteit van bodem, water en lucht op alle plekken in de provincie.
- Biodiversiteit en natuur: investeren en vergroten van de biodiversiteit om andere doelen te bereiken zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.
- Economische transitie: ruimte te bieden aan ontwikkelingen van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten door de overgang naar duurzame economie.
- Energie transitie: overgaan naar een samenleving in de provincie die volledig klimaatneutraal is en is gebaseerd op hernieuwbare energie.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland verplaatsen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt; het versterken van mobiliteitsopties zoals goede OV-verbindingen en ontwikkelen van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.
- Verstedelijking: vraag en aanbod van woon-en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming brengen, waarbij duurzaamheid het uitgangspunt is voor de totale woningvoorraad.
- Landschap: benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die helpen om in samenhang te kijken naar de bovengenoemde acht hoofdthema's. Verder heeft de provincie vijf samenhangende bewegingen beschreven die samen met de hoofdthema's richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

- Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
- Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam

steeds meer als één stad functioneert.

- Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
- Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Metropool

Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De metropool moet tot 2050 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio.

Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, die vooral binnen het binnenstedelijk gebied gerealiseerd worden. De regionale verschillen tussen de grotere en kleinere kernen binnen de metropool moeten hun sterke identiteit behouden, terwijl het geheel in sterkere mate als een systeem functioneert. Er moet functiemenging zijn, een goede bereikbaarheid en er wordt geïnvesteerd in een samenhangend netwerk van openbaar vervoer tussen woon- en werklocatie. De provincie ziet hierin niet de rol van trekker voor zichzelf, maar dit zal gezamenlijk met partners die daar mede voor verantwoordelijk zijn, worden opgepakt.

Primaire waterkering

Primaire waterkeringen beschermen Noord-Holland tegen overstromingen vanuit de Noordzee, Waddenzee, IJssel- en Markermeer. De provincie streeft bij dijkverbeteringen robuustheid en ruimtelijke kwaliteit na, inclusief versterking van cultuurhistorische, landschappelijke, recreatieve en ecologische waarden van waterkeringen en aangrenzende zones. Nieuwe ontwikkelingen moeten klimaatbestending en waterrobuust zijn.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer. Heel Zeeburgereiland wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart 2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Waterrecreatie is als belangrijk thema in Noord-Holland in een gezamenlijk met alle partners opgestelde Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030 benoemd. Zowel vanuit het economisch als maatschappelijk belang dient de positie van Noord-Holland als vooraanstaande waterprovincie te worden behouden en versterkt. Het Blauwe Hart (het gebied van Markermeer en IJmeer) is een belangrijke locatie voor de groeiende behoefte aan waterrecreatie.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de kaders uit de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. 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.

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden (november 2010) en daarna meermalen herzien of geactualiseerd. Voor dit bestemmingsplan is de Verordening van belang zoals deze in werking is getreden per 1 maart 2017.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Zoals in paragraaf 3.1.3 toegelicht, betreft het hier geen stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Een bestemmingsplan binnen bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Onder een bedrijventerrein of een kantoorlocatie wordt verstaan: een terrein van minimaal 1 ha bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik ten behoeve van bedrijven, kantoorgebouwen en openbare gebouwen.

Er is geen sprake van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie, noch van een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Toetsing aan de geldende provinciale planningsopgave is niet aan de orde. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Grootschalige en perifere detailhandel

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Het bestemmingsplan staat geen realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Meerlaagse veiligheid

In de PRV is een motiveringsverplichting opgenomen voor bestemmingsplannen ten aanzien van overstromingsrisico's. Voor voorliggend bestemmingsplan geldt dat het zich laat beredeneren dat er geen onaanvaardbare, onevenredige risico's zijn voor wat betreft overstroming. Onder meer de keur van het waterschap Amstel Gooi en Vecht ziet toe op bescherming van nabijgelegen waterkeringen.

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. Een nieuwe stedelijke

ontwikkeling dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

3.2.3 Nationaal Natuurnetwerk Noord-Holland (NNN, voormalige EHS)

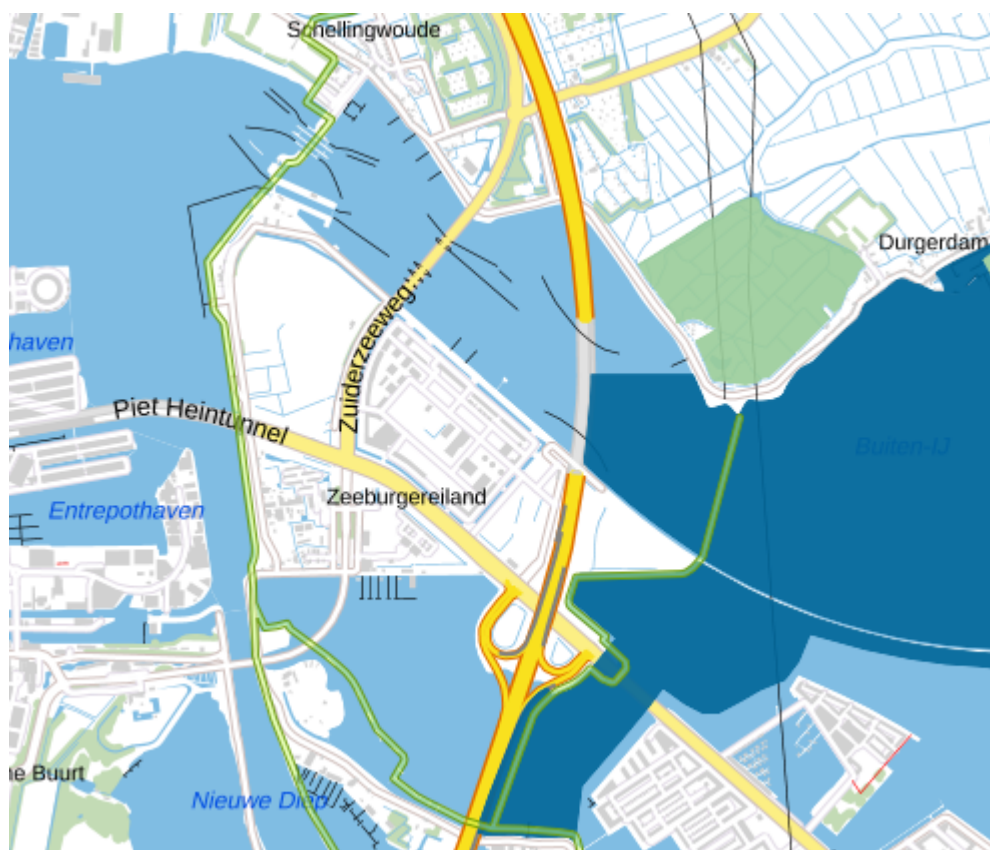
Provinciale Staten hebben op 27 september 2016 het Natuurbeheerplan 2017 vastgesteld. In het Natuurbeheerplan staat waar welk soort natuur, agrarische natuur of landschap aanwezig is of ontwikkeld kan worden. Het Natuurbeheerplan bevat de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) en de natuurverbindingen. In de PRV is een beschermingsregime opgenomen voor het NNN.

Volgens artikel 19 van de PRV moeten gemeentelijke bestemmingsplannen aan een aantal eisen voldoen. De gebieden die als NNN zijn aangewezen moeten in bestemmingsplannen bestemd worden voor 'Natuur'. Daarnaast moet in het bestemmingsplan eveneens zijn voorzien in een beschermingsregime.

Het planologische beleid van de provincie Noord-Holland is vastgelegd in de Structuurvisie 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Deze documenten bevatten de begrenzing van de NNN, natuurverbindingen en het weidevogelleefgebied.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied is niet gelegen binnen NNN. De kortste afstand tot een NNN gebied bedraagt 170 meter. Omdat het plan niet voorziet in een functiewijziging of toename van de ontwikkelingen die in het vigerende bestemmingsplan al waren voorzien, vormt dit bestemmingsplan geen belemmering voor de NNN gebieden.



3.2.4 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 25 mei 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 bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de Provinciale Woonvisie 2010-2020, aangezien het de ontwikkeling van woningbouw zoals voorzien in het vigerende bestemmingsplan niet in de weg staat. Daarnaast wordt de afstemming tussen woonfuncties en niet-woonfuncties binnen de Sportheldenbuurt en met onderling samenhangende buurten op het Zeeburgereiland als gevolg van de nieuwe bestemming niet belemmerd.

3.2.5 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Hoofdstuk 5.2 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.2.6 Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020

In het Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015-2020" (vastgesteld op 15 december 2015) zijn de primaire verantwoordelijkheid voor detailhandelsbeleid bij gemeenten en regio's neergelegd, waarbij er wordt gestuurd op de gewenste balans tussen het geven van ruimte aan (nieuwe) ontwikkelingen en het behoud van bestaande winkelgebieden. De regionale afstemming staat centraal, met de provincie als regisseur.

De Nota Ruimte schrijft voor dat gemeenten regionaal afstemmen. De provincie stelt eisen aan de wijze waarop gemeenten in de regio met elkaar afstemmen om er voor te zorgen dat er daadwerkelijk keuzes worden gemaakt. Er kan advies worden gevraagd aan de Regionale Advies Commissies Detailhandel voor grote en middelgrote plannen, waar gemeenten en het bedrijfsleven er niet uit komen. Indien het de regio niet lukt om er samen uit te komen kan de provincie op basis van de Provinciale Ruimtelijke Verordening een besluit nemen.

De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland' met de volgende hoofddoelstellingen:

- Een detailhandelstructuur die uitgaat van duurzaam ruimtegebruik;
- Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een vitale regionale economie;
- Een detailhandelstructuur die bijdraagt aan een aantrekkelijke woon- en leefomgeving.

Met de drie hoofddoelstellingen geeft de provincie invulling aan people, planet, profit. Het geeft ook de uiteenlopende belangen aan die gepaard gaan met detailhandel en de veelzijdigheid van detailhandel. De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

1. Prioriteit geven aan hoofdwinkelgebieden;
2. Voorkómen van extra leegstand;
3. Internet-afhaalpunten bij voorkeur situeren in bestaande winkelcentra;
4. Een vitale, dynamische en concurrerende detailhandelstructuur, ruimte geven aan kwaliteit;
5. Primaire detailhandel bereikbaar op een aanvaardbare afstand;
6. Detailhandel die bijdraagt aan aantrekkelijke binnensteden.

In hoofdstuk 3.3.6 en 3.4.8 wordt er ingegaan op het regionale detailhandelsbeleid en het gemeentelijk detailhandelsbeleid.

Consequenties voor dit plan

De maximaal toegestane oppervlakte aan niet-woonfuncties in totaal wordt in het bestemmingsplan niet gewijzigd, waarmee het aanbod van de niet-woonfuncties en woonfuncties in de Sportheldenbuurt en de rest van het Zeeburgereiland in balans blijft.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Ook wordt voor het eerst het regionale woonwensenonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) in de gehele MRA gehouden. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

3.3.2 Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

3.3.3 Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld. Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod

van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

3.3.4 Regionaal detailhandelsbeleid

Bij de kwaliteit van het voorzieningenniveau in een internationaal concurrerende regio hoort een ruim en breed palet aan detailhandelsvoorzieningen. De Stadsregio Amsterdam heeft de beschikking over dat brede palet, maar de detailhandel staat onder druk. De crisis heeft de afgelopen jaren de bestedingen flink doen dalen en sterk doorzettende trends als verkoop via internet en schaalvergroting hebben zich zichtbaar laten gelden met een toename van de leegstand en een verandering van de winkelformules en het aanbod.

De schaal waarop consumenten en marktpartijen opereren, noodzaakt tot regionaal beleid, omdat voor hen gemeente- en regiogrenzen weinig betekenen. Het is daarom belangrijk dat deze geactualiseerde versie van het regionale detailhandelsbeleid is vastgesteld door de Regioraad van de Stadsregio, op 15 maart 2016, zodat het een beleid van en voor alle 15 gemeenten van de Stadsregio is.

Fijnmazige detailhandelsstructuur

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis - op aanvaardbare afstand - hun aankopen te kunnen doen. Voor de consument is het aangenaam en efficiënt om een aaneengesloten, compact winkelgebied te hebben met een breed palet aan soorten winkels. Om dergelijke – kansrijke – locaties te behouden zal soms verspreide bewinkeling of een niet goed lopend (deel)centrum moeten worden afgebouwd. De fijnmazigheid komt daarmee wellicht deels onder druk te staan, maar het behoud van een netwerk aan goede en goed bereikbare winkelgebieden in de nabijheid van de consument blijft daarmee wel gewaarborgd. Een dergelijke detailhandelsstructuur impliceert dat afspraken nodig zijn die deze structuur in stand houden of verder versterken:

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

Consequenties voor dit plan

De maximaal toegestane oppervlakte aan niet-woonfuncties wordt in het bestemmingsplan niet gewijzigd, waarmee het aanbod van de niet-woonfuncties en woonfuncties in de Sportheldenbuurt en de rest van het Zeeburgereiland in balans blijft.

3.3.5 Regionaal actieprogramma (RAP) wonen 2016-2020

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

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

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

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

Dit bestemmingsplan voorziet niet in meer woningen dan oorspronkelijk gepland met het vigerende bestemmingsplan en is daarmee in lijn met het regionale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt de gemeente Amsterdam zichzelf regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

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, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.

Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan heeft hoofdzakelijk tot doel om een overmaat aan planologische ruimte te herstellen en doet niets af aan de ontwikkeling van de Sportheldenbuurt als gemengde woonwijk. De Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" vormt hiervoor geen belemmering.

3.4.2 Koers 2025

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw de ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 is vastgesteld door college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn.

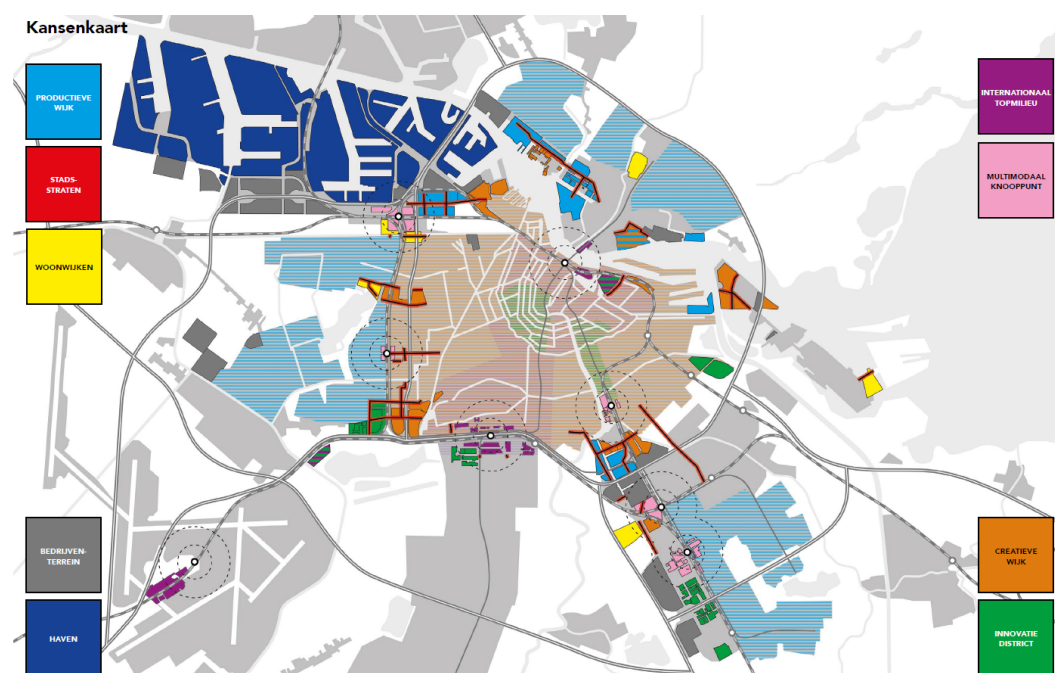
Consequenties voor dit plan

Dit bestemmingsplan heeft hoofdzakelijk tot doel om een overmaat aan planologische ruimte te herstellen. De Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" vormt hiervoor geen belemmering.

3.4.3 Ruimte voor de economie van morgen

Amsterdam staat nu met de nieuwe groeistrategie Koers 2025 aan de vooravond van een nieuwe stedelijke groeispurt. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats. Naast woningen en voorzieningen zoals internationale scholen heeft Amsterdam ook ruimte nodig om nieuwe economische groei te faciliteren. Koers 2025 wijst daarbij in algemene zin op kansen in stadsstraten, op multimodale knooppunten, gemengde woon-werkwijken, de haven en bedrijventerreinen.

De opgave is om bij de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten bij de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans. Hieronder een onderscheid tussen diverse werkmilieus.



Afbeelding kansenkaart 'Ruimte voor de economie van Morgen'

De verschillende wijken op Zeeburgereiland kunnen worden aangemerkt als Creatieve wijken. Voor de Sluisbuurt en de overige buurten op Zeeburgereiland geldt dat deze aansluiten op het centrummilieu, maar de verbindingen met het Centrum, één tram en één fietsbrug, zijn op dit moment niet optimaal. Wanneer verbindingen worden geoptimaliseerd, is in een latere fase een betere menging met kleinschalige kantoorruimte wellicht mogelijk.

Creatieve wijken

Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes, voorzien in de behoefte aan een nieuw informeel stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse

centrummilieu binnen de ring A10 zoals De Pijp, het Museumkwartier en de Houthavens, waar al veel kleinschalige creatieve bedrijven, zakelijke diensten en start-ups zich hebben gevestigd. Al deze sectoren hebben behoefte aan een informeel stedelijk milieu waar wonen en werken goed kan worden gecombineerd en waar zich werkruimtes voor co-creatie en third-places (cafés, parken, pleinen) voor sociale en zakelijke ontmoetingen bevinden.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan speelt hierop in door de balans tussen wonen en werken in stand te laten. De toegekende woonfunctie staat, voor de gebouwen die dat ook toelaten, een brede invulling toe, waarbij naast de hoofdfunctie 'Wonen' ook verschillende niet-woonfuncties mogelijk zijn.

3.4.4 Kantorenstrategie 2017

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Uitgangspunt in de kantorenstrategie is het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande kantorenvorraad, het aanwijzen van locaties waar kantoren geclusterd zouden moeten worden en op welke locaties transformatie naar ander soort functies het beste kan worden gerealiseerd.

De strategie in 2011 was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Er is veel getransformeerd, waardoor o.a. vele nieuwe woningen en hotelkamers zijn gerealiseerd, en verouderde kantoorruimte is herontwikkeld.

Sinds 2015 is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties.

In de geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthavens, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon-werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk

is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.

4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied, Centrumeiland en K-buurt wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Consequenties voor dit plan

Het vigerende bestemmingsplan staat kantoren toe in de Sportheldenbuurt. Met dit bestemmingsplan wordt geen wijziging beoogd in het toestaan van kantoren.

3.4.5 Detailhandelsbeleid

De gemeenteraad heeft op 20 december 2017 het 'Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022: sterke winkelgebieden in een groeiende stad' vastgesteld. In het detailhandelsbeleid staan twee beleidsdoelstellingen voor een economisch gezonde winkelmarkt. Amsterdam wil een aantrekkelijke stad zijn voor zowel bewoners als bezoekers, als winkeliers. Voor de detailhandel heeft Amsterdam twee hoofdbeleidsdoelstellingen.

Doel 1: boodschappen dichtbij voor bewoners

Met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (maximaal 750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen.

Doel 2: meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad

Amsterdam wil meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad, waar je kunt winkelen voor producten die je niet elke dag koopt.

Amsterdam is onderverdeeld in drie zones: de kernzone, centrumzone en stadszone, zoals aangegeven op de onderstaande afbeelding. Ze verschillen in het al aanwezige winkelaanbod, de stedenbouwkundige structuur en het verzorgingsgebied. Naast de Amsterdam-brede beleidslijnen kiezen we voor elk van de drie zones een specifieke koers.

De Sportheldenbuurt is in het detailhandelsbeleid ingedeeld als stadszone. De stadszone is een gebied met veel gezichten: hier doemen de grootste problemen op met leegstand en verloederding. Tegelijkertijd staat het dynamische gebied aan een vooravond van grootse ontwikkelingen met nieuwe woongebieden en verbeterde verbindingen. Het is zaak zowel de problemen als de kansen voor ogen te hebben. Voor het aanbod van dagelijkse boodschappen kiezen we ervoor de structuur van kansrijke wijkcentra, de wat grotere winkelgebieden, te versterken. Uitbreiding van supermarkten is mogelijk in toekomstbestendige bestaande wijkcentra en stadsdeelcentra op voorwaarde dat het woon- en leefklimaat aanzienlijk verbetert en/of het draagvlak toeneemt: er komen méér bewoners door woningbouw. In gebieden die meer dan 750 meter af liggen van een supermarkt, wordt mogelijk ruimte geboden aan een gemakssupermarkt van maximaal 300 m². Dit geldt overigens overal in de stad. Of er ruimte is voor winkels in gemengde 'stadsstraten', hangt af van de ligging ten opzichte van al bestaande winkelgebieden.

Consequenties voor dit plan

De maximaal toegestane oppervlakte aan niet-woonfuncties wordt in het bestemmingsplan niet gewijzigd, waarmee het aanbod van de niet-woonfuncties en woonfuncties in de Sportheldenbuurt en de rest van het Zeeburgereiland in balans blijft.

3.4.6 Beleidsnotitie short-stay

Het Amsterdamse short-stay-beleid is erop gericht om voldoende woningen te bieden aan (voornamelijk buitenlandse) werknemers en Amsterdam zo aantrekkelijk te houden als vestigingslocatie voor bedrijven. Het verblijf van short-stayers in de stad mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de buurt en van het aanbod van goedkope huurwoningen.

Naar aanleiding van de evaluatie van het short-stay-beleid in 2013 is besloten om geen nieuwe short-stay-vergunningen meer te verlenen. Al verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal short-stay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het beleid worden regelmatig geëvalueerd.

Het uitvoeren van het short-stay-beleid is een instrument om het te veel onttrekken van woningen te beperken. Met het vastgestelde beleid kan er gehandhaafd worden.

Consequenties voor dit plan

Binnen de woonfuncties in het voorliggende bestemmingsplan wordt op basis van het voorgaande geen nieuwe short-stay toegelaten. Uitsluitend bestaande short-stay is toegestaan.

3.4.7 Woonagenda 2025

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

Consequenties voor dit plan

Met dit bestemmingsplan worden de bestaande en vergunde ontwikkelingen ten aanzien van woningbouw geconsolideerd.

3.4.8 Welstand 'De schoonheid van Amsterdam 2016'

Op 20 juni 2016 is de welstandsnota 'De schoonheid van Amsterdam 2016' vastgesteld. In de welstandsnota zijn criteria geformuleerd met betrekking tot bouwen. De welstandsnota kent vijf verschillende ambitieniveaus. Het welstandsniveau is een uitdrukking van de mate van inspanning dat van de opsteller van een plan wordt verwacht ten aanzien van de omgeving en van het bouwwerk zelf. De volgende niveaus worden onderscheiden:

- Niveau 1: beschermd
- Niveau 2: bijzonder
- Niveau 3: gewoon
- Niveau 4: eenvoudig
- Niveau 5: vrij

Conform de Welstandsnota geldt voor het plangebied ambitieniveau 3: gewoon. In deze gebieden speelt het aanzien van de stad als geheel een minder grote rol. Hier is het beleid gericht op het praktisch beheer en is het welstandsbeleid ondersteunend aan de gangbare kwaliteit van het gebied.

Het plangebied is ingedeeld in het gebied De IJ-landen. Bij de beoordeling van bouwplannen gelden de volgende aandachtsvelden: de waarde ligt vooral in de eenheid op schaal van de clusters en rijen in combinatie met de variatie op schaal van de wijk. De hoeken spelen een belangrijke rol in de beleving. Een andere kwaliteit zijn de grote groenelementen in het gebied en het water dat zowel rond als in de gebieden een grote rol speelt. De architectuur is zorgvuldig en gevarieerd.

Het beleid is gericht op het beheer van de samenhang binnen de stedenbouwkundige eenheden en het aanzien vanuit omringende gebieden. Bouwplannen niet zichtbaar vanaf de openbare ruimte of vanaf het water worden beperkt getoetst. Bij de advisering zal onder meer aandacht geschonken worden aan het behoud van samenhang in het afwisselende straatbeeld op het niveau van de architectonische uitwerking en in het materiaal- en kleurgebruik.

3.4.9 Parkeerbeleid

Op 29 november 2014 is de zogenaamde Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Door de inwerkingtreding is een wijziging in de Woningwet van kracht geworden waardoor de stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen en daarmee ook één van de instrumenten voor regulering van het ruimtegebruik voor parkeren. Doelstelling is om het instrument 'stedenbouwkundige bepalingen van de gemeentelijke bouwverordening' te vervangen door een ander instrument, namelijk 'het bestemmingsplan'. Concreet houdt dit in dat stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen. Dit is met name van belang voor het parkeren.

Voor nieuwe bestemmingsplannen kan niet meer worden teruggevallen op de parkeerbepaling uit de bouwverordening. In dit bestemmingsplan is bedoeld om aan te sluiten bij de hiervoor geschetste doelstellingen van de wetswijziging. Dit betekent dat de parkeernormen die voordien gehanteerd werden bij (bouw)plantoetsing, nu aan de bestemmingsplannen gekoppeld gaan worden. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het toegestaan om in een bestemmingsplan regels op te nemen waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels (artikel 3.1.2 lid 2 sub a Bro). Of met andere woorden: het is mogelijk om

aanvragen omgevingsvergunningen te toetsen aan (beleids-) regels die niet in het bestemmingsplan zélf zijn opgenomen, maar in een separaat beleidsdocument. Dit betekent dat de werkwijze / het toetsingskader (parkeerbeleid en parkeernormen) bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen vergelijkbaar is met de voorheen gehanteerde werkwijze met de bouwverordening. Het gevolg van de overheveling van juridische grondslag (van bouwverordening naar bestemmingsplan) is dat, net als nu het geval is, omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten en/of afwijking van het bestemmingsplan, ook na inwerkingtreding van voorliggend bestemmingsplan, dienen te voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Met andere woorden: "per saldo verandert er niets wat (bouw-) plantoetsing betreft". In bestemmingsplannen dient voor het parkeren een algemene voorwaardelijke verplichting te worden voorgeschreven waarmee wordt geregeld dat een omgevingsvergunning slechts kan worden verleend indien voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In navolging van de voorheen geldende werkwijze onder de werking van de stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening, wordt het maken van een afweging over het parkeerbeleid met voorliggend bestemmingsplan gekoppeld aan besluitvorming inzake omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Het geldende parkeerbeleid is uitgebreid uiteengezet in een separate beleidsnota. Op 8 juni 2017 heeft de raad van Amsterdam hiervoor de 'Nota Parkeernormen Auto' vastgesteld met drie moties en twee amendementen. Die zijn verwerkt en de gewijzigde versie van de nota is op 29 november 2017 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers in dat gebied geen parkeervergunning krijgen.

In de 'Nota Parkeernormen Auto' wordt voor parkeernormen onderscheid gemaakt in drie soorten typen locaties: A-, B-, en C-locaties genoemd. Onderhavig plangebied is aangemerkt als B-locatie. De B-locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Het grootste deel van Amsterdam wordt als B-locatie geclassificeerd. Hier kiest de gemeente ervoor om naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm te hanteren. Ontwikkelaars worden verplicht om bij nieuwbouw een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

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

Consequenties voor dit plan

In het bestemmingsplan worden parkeernormen opgenomen conform de normen die zijn opgenomen in de vierde partiële herziening. Dit betekent dat parkeren ten behoeve van wonen op eigen terrein dient plaats te vinden. Hiervoor geldt dan een norm van 1,25 per woning. In afwijking hiervan mag het bezoekersparkeren ten behoeve van wonen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Parkeren ten behoeve van de overige functies dient op eigen terrein plaats te vinden. Er dienen voldoende plaatsen te worden gerealiseerd en in stand te worden gehouden conform het vigerende parkeerbeleid. Hiervan kan worden afgeweken mits aangetoond kan worden dat in voldoende mate in parkeergelegenheid wordt voorzien, of onderbouwd kan worden dat de parkeerbehoefte op een andere wijze wordt opgevangen, indien blijkt dat parkeren op eigen terrein niet mogelijk is. Dit sluit aan op het gemeentelijk parkeerbeleid.

3.4.10 Verordening op het binnenwater 2010

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

Consequenties voor dit plan

Met dit bestemmingsplan worden geen ligplaatsen mogelijk gemaakt voor woonboten.

3.4.11 Watervisie Amsterdam 2040

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

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

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

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

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

Consequenties voor dit plan

Dit plan heeft geen effecten op onderdelen waarop de Watervisie 2040 betrekking heeft. De bestaande situatie voor wat betreft de bouwhoogte wordt vastgelegd en er vinden geen keuzes plaats die invloed hebben op de in de Watervisie uitgezette koers.

3.5 Stadsdeelbeleid Oost

3.5.1 Duurzaamheid

Het bestuur van stadsdeel Oost hecht groot belang aan duurzaamheid (programma-akkoord 2010-2014). Duurzaamheid is onderdeel van het milieubeleidsplan van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer (OWGM) en de milieuprogramma's 2010 van de oude stadsdelen OWGM en Zeeburg. De voormalige stadsdelen zetten zich in op het vinden en (doen) realiseren van oplossingen die in lijn zijn met het beleid van de gemeente Amsterdam. In dit centraal stedelijk beleid is o.a. aangegeven dat in 2025 de CO₂ uitstoot in de stad met 40% moet zijn gedaald.

In het Milieubeleidsplan Oost-Watergraafsmeer en het Milieuprogramma Milieu en Duurzaamheid 2010 Oost-Watergraafsmeer zijn zes thema's uitgewerkt. Hiervan staan onder de thema's Lucht, Klimaat, Groen en Water activiteiten uitgewerkt die direct relevant zijn voor het opnemen van duurzaamheid in bestemmingsplannen.

Het stadsdeel acht duurzaamheid van belang en vindt een aantal maatregelen, welke een ruimtelijke impact hebben, wenselijk binnen het stadsdeel. Dit zijn:

- groene daken;
- buitengevelisolatie;
- zonnecollectoren en zonnepanelen;
- windmolens;
- oplaadpalen voor elektrisch vervoer.
- Groene daken

Een groen dak is goed voor de isolatie van het dak en regenwaterberging. Daken die met "groen" worden beplant, worden hoger. Door de wijze van meten waarin ondergeschikte voorwerpen op het dak niet meetellen zijn deze hoogtewijzigingen in het bestemmingsplan toegestaan. Daarnaast is een algemene afwijkingsmogelijkheid opgenomen, waarmee de maximaal toegestane bouwhoogte met 1 meter mag worden overschreden.

De meeste groene daken zijn passend binnen de bouwregels van het bestemmingsplan. Indien er specifieke bouwwerken ten behoeve van het groene dak gerealiseerd moeten worden (te denken aan een opbouw op het dak t.b.v. de toegang van het dak) zal hiervoor een afweging gemaakt moeten worden. Het is daarom niet wenselijk om deze 'dakopbouwen' bij recht mogelijk te maken.

Buitengevelisolatie

DMB heeft aangegeven dat het 'na-isoleren van de buitengevel maximaal 30 cm bedraagt'. Indien blijkt dat de gewenste gevelisolatie niet past binnen de bouwregels (bouwwak), is het niet gewenst dat hier een procedure voor gevolgd moet worden. Daarom wordt geadviseerd om de algemene bouwbepalingen in bestemmingsplannen dusdanig te formuleren zodat buitengevelisolatie bij recht mogelijk is.

Zonnecollectoren, zonnepanelen en kleine windmolens

Met een zonnecollector wordt warmte opgewekt die via een warmwateropslag wordt gebruikt voor het verwarmen van water voor huishoudelijk gebruik. Met een zonnepaneel wordt uit daglicht elektriciteit opgewekt voor de elektriciteitsvoorziening van een bouwwerk. Zonnecollectoren of -panelen kunnen in het ontwerp van een gebouw worden geïntegreerd.

Als losse toevoeging kunnen ze heel storend werken. De situering van zonnepanelen of -collectoren wordt bepaald door de optimale stand ten opzichte van de zon. Een zonnepaneel of zonnecollector is in een aantal gevallen vergunningsvrij (bijlage II, artikel 2, onder 6 van het BOR); in andere gevallen moet er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Windmolens

Er zijn twee verschillende soorten windmolens denkbaar: kleine windmolens op daken en grote 'windturbines'. Voor de kleine windmolens geldt een vergelijkbaar afwegingskader als voor zonnepanelen en zonnecollectoren. Daarom is het wenselijk dat deze met een algemene afwijkingsregel mogelijk worden gemaakt tot maximaal 5 meter hoog. De grote windmolens (windturbines) hebben een grote ruimtelijke impact. Hier spelen te veel factoren een rol. Indien een windmolen gerealiseerd wordt, zal hier een aparte bestemmingsplanprocedure of een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure voor gevolgd moeten worden.

Oplaadpalen

Er zijn veel verschillende vormen van oplaadpalen voor elektrisch vervoer. Bijna alle modellen zijn zuilen van circa 1,5 meter hoog. Deze palen zijn met name gewenst binnen de verkeersbestemmingen. Het is denkbaar dat deze oplaadpalen ook bij bedrijven, kantoren en dienstverlenende bedrijven gewenst zijn. De oplaadpalen zijn algemeen passend binnen de verkeersbestemmingen; het zijn immers bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die onderdeel zijn van het straatmeubilair en zodoende ten dienste van de verkeersbestemming zijn. Binnen de verkeersbestemmingen is bepaald wat de maximale bouwhoogte mag zijn van diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De oplaadpalen passen binnen deze bepalingen.

3.5.2 Horecanota 2012

Het horeca- en terrassenbeleid is uitgewerkt in de Horecanota stadsdeel Oost 2012. Het stadsdeel zit in op een gerichte toename van horeca, waarbij kwaliteit van groter belang is dan kwantiteit. Horeca moet passen bij een buurt en de bewoners. In het horecabeleid is daarom ook aandacht voor maatschappelijk verantwoord horecabeleid en handhaving. Hieronder worden de voor dit bestemmingsplan relevante hoofdpunten van het beleid kort samengevat:

- I. Het stadsdeel zet in op kwalitatief hoogwaardige horeca;
- II. Het stadsdeel ziet horeca als onderdeel van een strategie om de levendigheid van buurten te vergroten. Bovendien ziet men in horeca de potentie om buurten te verbinden;
- III. Het is geen doel om het horeca aanbod sterk uit te breiden. Het stadsdeel wil nieuwe horecagelegenheden zoveel mogelijk clusteren in de gebieden in Oost waar al verschillende horeca en detailhandel is gevestigd om zo de aantrekkelijkheid van deze gebieden en de sector te versterken.

Consequenties voor dit plan

De maximaal toegestane oppervlakte aan niet-woonfuncties wordt in het bestemmingsplan niet gewijzigd, waarmee het aanbod van de niet-woonfuncties en woonfuncties in de Sportheldenbuurt en de rest van het Zeeburgereiland in balans blijft. De bestaande mogelijkheden voor horeca blijven, uitgezonderd de toevoeging van een maximum vestigingsgrootte voor Horeca V, gehandhaafd.

3.5.3 Beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik

De beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik is een beleidsnotitie voor alle woonboten in stadsdeel Oost. Vanwege de fusie tussen de voormalige stadsdelen Zeeburg en Oost/Watergraafsmeer bestond het beleid voor woonboten en oevergebruik uit diverse regelingen uit diverse tijdspannen. Met de nieuwe beleidsnotitie wordt zoveel mogelijk een eenduidige beleidslijn uitgezet. Verduidelijken en versimpelen zijn hierbij de doelstellingen. De beleidsnotitie bestaat uit een plankaart waarop de verschillende gebieden zijn weergegeven, regels die als juridisch toetsingskader gelden bij het verstrekken van ligplaatsvergunningen en een toelichting waarin de regelingen worden uiteengezet met daarbij de achterliggende redenen.

Na een korte inleiding, het stellen van de uitgangspunten en het noemen van de bestaande wet- en regelgeving wordt ingegaan op de algemene maatvoering voor woonboten. Woonboten worden hierbij gescheiden in drie typen, namelijk woonschepen, woonvaartuigen en woonarken. Per type wordt een algemene maatvoering vermeld. Vervolgens kan het zijn dat er per gebied specifieke maatvoeringen gelden. In de laatste hoofdstukken wordt de gebiedsindeling vermeld en wordt per gebied kort aangegeven welke voorwaarden voor dat gebied specifiek gelden. Per gebied kan het zijn dat er bestaande ligplaatsvergunningen zijn verstrekt die niet passen in de gebiedsspecifieke maatvoering. Deze uitzonderingen zijn genoemd in de bijlage bij de beleidsnotitie. In de beleidsnotitie zijn ook voorwaarden ten aanzien van objecten in het water en op de oever en het gebruik van de oever.

Consequenties voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan ziet niet op het mogelijk maken van ligplaatsen voor woonboten en/of het gebruik van oevers. Er is dus wat dat betreft geen sprake van consequenties.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 MER en/of m.e.r.-beoordeling

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;

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

In het plangebied zijn de meeste bestemmingen al gerealiseerd of in uitvoering, danwel vergund op basis van het vigerende bestemmingsplan. Onderhavig bestemmingsplan bestemt hoofdzakelijk die bestaande situatie, met dien verstande dat de overmaat aan planologische ruimte met betrekking tot bouwhoogte wordt teruggebracht. Er is geen sprake van een plan dat onder onderdeel C of D valt van het Besluit mer, zodat een m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 Kader en kwalificatie plangebied

Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009; hierna te noemen: VNG-brochure) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor verschillende functies aan op welke afstand geen hinder is te

verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer. De VNG-brochure vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

De richtafstanden in de VNG-brochure zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies zoals bedrijven of kantoren voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer.

milieucategorie	rustige woonwijk	gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

tabel: *richtafstanden VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)*

Kwalificatie plangebied

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

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

4.2.2 Staat van bedrijfsactiviteiten plangebied

Conform vigerend bestemmingsplan zijn onder verwijzing naar de Staat van Bedrijfsactiviteiten, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 3.1. Categorie 3.1 is de lichtste subcategorie binnen categorie 3. Voor functies die vallen in deze subcategorie geldt als eerste extra voorwaarden dat zij op grond van de milieuaspecten geur, gevaar en stof niet hoger scoren dan functies uit categorie 2. Dit betekent dus dat functies uit categorie 3.1 alleen zijn toegestaan als zij op grond van geluid in categorie 3.1 vallen.

Aanvullende voorwaarden zij daarbij dat de activiteiten niet tijdens de nachtperiode plaatsvinden, de activiteiten hoofdzakelijk inpandig plaatsvinden, de betreffende functie geen gemeenschappelijke muur, vloer, of plafond heeft met een geluidsgevoelige functie, functies voor wat betreft de index "G" niet hoger scoren dan 1 en voor wat betreft de index "P" niet hoger scoren dan 2.

Vanwege het consolideren van de vigerende regeling op dit punt, is er geen sprake van een belemmering vanuit bedrijven en milieuzonering voor dit bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

Wet Milieubeheer

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

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

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

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot

een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

De wijzigingen die met dit bestemmingsplan worden beoogd, zijn niet van invloed op de luchtkwaliteit. Grotendeels worden de bestaande rechten geconsolideerd. Het programma en het bouwvolume neemt juist iets af. Gelet hierop, kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt geen beperking. Het project mag zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

4.4 Geluidhinder

In de voorgaande bestemmingsplannen, RI-Oost, Zeeburgereiland (onherroepelijk, maart 2010) en Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland (onherroepelijk, oktober 2011) is een fasering opgenomen en geborgd in de regels. Deze fasering houdt in dat een aantal blokken pas gebouwd mogen worden als de afschermdende bebouwing is gerealiseerd. In het bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is deze fasering voor een aantal blokken losgelaten. Hiertoe is akoestisch onderzoek uitgevoerd en zijn voor deze blokken (2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 5B, 18A, 18B, 19, 22, 23 en 23B) hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld. Het besluit is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost is de positionering en fasering van een aantal bouwblokken (7, 8, 9, 15, 16 en 21) gewijzigd en zijn opnieuw hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld. De Vierde partiële herziening heeft geen betrekking gehad op deze bouwblokken.

Voor dit bestemmingsplan geldt dat er geen vergroting van de bouwblokken plaatsvindt en dat er geen nieuwe geluidgevoelige functies worden geprojecteerd. Om die reden kan worden afgezien van verder akoestisch onderzoek, omdat aannemelijk is dat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde of de eerder vastgestelde hogere grenswaarden.

4.4.1 Wettelijk kader

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

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en

industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

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

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

4.4.2 Akoestisch onderzoek

Voorliggend plan betreft uitsluitend een beperking van de planologische bouwhoogte ter plaatse. Het maakt geen nieuwbouw mogelijk, al zeker niet daar waar het op basis van het geldende planologisch regime niet toegelaten was. In het kader van de totstandkoming van de momenteel geldende bestemmingsplannen heeft reeds akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Het plangebied is inmiddels ook ontwikkeld en voor het overgrote deel gerealiseerd of in elk geval geheel vergund. Een akoestisch onderzoek voor het gehele plangebied is derhalve niet aan de orde. Evenwel ziet de boogde invulling van de silo's ook op de realisatie van enkele terrassen. Met het oog daarop is op 26 juni 2020 een akoestisch rapport opgesteld door DGMR. In dat onderzoek is in opdracht van de toekomstig ontwikkelaar de realisatie van de ontwikkeling van de silo's en het effect daarvan op de omgeving in beeld gebracht en is specifiek ook beschouwd welk effect de realisatie van de terrassen heeft op het woon- en leefklimaat.

Akoestisch onderzoek terrassen

Ten behoeve van deze ontwikkeling is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het maximale geluidsniveau beoordeeld op basis van de normstelling uit het Activiteitenbesluit. Het onderzoek richt zich verder op enkel het geluid dat afkomstig is van de terrassen. Overige geluidsbronnen die horen tot de algehele ontwikkeling van de silo's zijn al toegestaan binnen de bestemde functies.

In de silo's zijn diverse functies voorzien, onder andere een hotel, restaurant, bioscoop en bedrijfsruimten. Bij de horecafuncties worden ook terrassen op maaiveld gerealiseerd. Op maaiveld is bij elke silo een terras voorzien. Voor de terrassen is in de basis uitgegaan van openingstijden tussen 07.00 en 01.00 uur. Dit volgens het Amsterdamse beleid. In het onderzoek is rekening gehouden met een gelijktijdige volledige bezetting.

Uit het onderzoek volgt dat het stemgeluid van de gewenste terrasfuncties uitsluitend bij het terras van de meeste oostelijke silo zorgt voor een overschrijding van de normstelling uit het Activiteitenbesluit van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidsniveaus. Dat geldt voor de situatie bij volledige bezetting van de terrassen. Het gaat

hierbij evenwel om een relatief geringe overschrijding. Gelet op de stedelijke omgeving, de geringe overschrijding en het feit dat met de exploitant afspraken worden gemaakt en maatregelen worden vastgelegd om hinder als gevolg van het terras zoveel mogelijk wordt voorkomen, kan worden vastgesteld dat de overschrijding ruimtelijk inpasbaar is en aanvaardbaar is in de omgeving.

Gevolg van dit onderzoek is dat de terrassen ruimtelijk inpasbaar zijn, maar dat deze qua omvang en situering op de verbeelding specifiek worden bestemd. Met een aanduiding op de verbeelding wordt aangegeven waar de terrassen zijn toegestaan. Daarbuiten worden geen terrassen toegelaten.

4.5 Bodemkwaliteit

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk dan wat al mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan. Voor deze bestaande functies is bij het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Inmiddels is een groot deel van de wijk al gebouwd of in aanbouw. Nader bodemonderzoek is daarom in het kader van deze herziening niet aan de orde.

4.6 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen); en het gebruik van luchthavens. Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In onderhavig bestemmingsplan wordt slechts voorzien in wijzigingen van beperkte aard en ontstaat geen vergroting van het bouwvolume. De wijzigingen op basis van dit bestemmingsplan hebben wat dat betreft ook geen gevolgen voor de externe veiligheid. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

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

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. Zie:
<http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Breed water

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015. Zie <http://www.waternet.nl/over-waternet/publicaties>.

Keur

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

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit "bouwen in strijd met het bestemmingsplan", te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

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

Waterkeringen

Het plangebied bevat geen waterkering en voorziet niet in ontwikkelingen met invloed op waterkeringen.

Waterberging

Er vindt op basis van voorliggend bestemmingsplan geen toename van het oppervlak aan verharding plaats. Hierom dient geen compensatie in de vorm van waterberging op grond van de Keur plaats te vinden. Ook vindt geen demping van oppervlaktewater plaats.

Wateropgave

Vanwege de conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

Woonboten

In het plangebied liggen geen woonboten.

Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Erfgoedwet. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Plangebied

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke orderingsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met

aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat zowel bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan als bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een archeologisch bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid. Bij de formulering van het beleid staat altijd de balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces centraal.

Volgens het onderzoek zoals dat is uitgevoerd bij het moederplan, het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland, zijn binnen het bestemmingsplangebied geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. Inventarisatie heeft uitgewezen dat op het RI-Oostterrein een lage archeologische waarde te verwachten is. De kans dat in dit gebied nog archeologische waarden worden aangetroffen is dan ook laag. Verdergaand archeologisch onderzoek op het terrein is daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden vastgesteld dat de herontwikkeling van het RI-oostterrein plaats vindt op een wijze die in overeenstemming is met de wet- en regelgeving ter bescherming van het archeologisch en cultureel erfgoed. Van een aantasting van cultuurhistorische of archeologische waarden is geen sprake.

5.2.2 Cultuurhistorie

Beleid

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie is op 21 juni 2010 als onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 vastgesteld. In de Leidraad geeft de provincie haar visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit van Noord-Holland. Daarbij is aangegeven welke kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zodat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze kunnen worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.

Plangebied

Met het bestemmingsplan vindt geen aantasting plaats van cultuurhistorische waarden in en om het plangebied.

5.3 Natuurbescherming

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren.

De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingzones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen, die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

Ecologische structuur, Amsterdams beleid

Een uitwerking van de "Structuurvisie 2040" is de ecologische visie. Deze is in juli 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. De onderstaande kaart laat de ecologische structuur zien, zoals die door (grondgebonden) dieren wordt gebruikt. Er is de afgelopen jaren enorm geïnvesteerd in de ecologische zones, behalve voor de versterking van de biodiversiteit is

het voor bewoners een belangrijke mogelijkheid om in de buurt te recreëren of even te bekomen van de bruisende stad.

Afbeelding: uitsnede Ecologische structuur

De ecologische hoofdstructuur is al voor een groot deel ingericht, echter zijn er nog wel een aantal knelpunten in de vorm van infrastructuur of onvoldoende natuurlijke inrichting. Doel is om deze barrières voor dieren weg te nemen en waar mogelijk de kwaliteit van het groen te verbeteren. Het uitgangspunt is om werk met werk te vervolmaken, wanneer projecten in of nabij de ecologische structuur afspelen dient er altijd een stadsecoloog te worden betrokken in het proces om de kansen te benutten.

5.3.2 Plangebied

Gelet op de conserverende aard van het plan en het ontbreken van enige impact op de omgeving is een flora- en faunaonderzoek niet noodzakelijk. Er is geen sprake van nadelige effecten voor wat betreft de ecologische waarden in de omgeving als gevolg van de met dit plan mogelijk te maken beperking van de ter plaatse te realiseren bouwhoogte.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (zogenaamde planregels). De regels zijn gerelateerd aan de verbeelding, zodat kaart en regels ten alle tijden in onderlinge samenhang dienen te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms heeft een aanduiding juridisch gezien geen enkele betekenis en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van de kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

Toelichting

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. Door de grote flexibiliteit, of beter vrijheid in de regels, kan de rechtszekerheid van belanghebbenden in het gedrang komen. In de toelichting dienen derhalve duidelijk de beleidsintenties te worden aangegeven met betrekking tot het toekomstig grondgebruik. De toelichting heeft echter géén rechtstreeks burgers bindende werking.

Van de verschillende bestemmingen wordt kort toegelicht van de gebruiks- en bouw mogelijkheden zijn.

6.2 De regels

Hoofdstuk 1 van de regels bevat de begripsbepalingen en de wijze van meten. Belangrijke definities zijn hier opgenomen.

De verschillende bestemmingen in het plangebied zijn in hoofdstuk 2 van de regels opgenomen:

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 gemengde bestemming zijn diverse elkaar ondersteunende functies toegestaan, waarbij de nadruk ligt op de culturele en maatschappelijke functies, met (dus) een publiek karakter.

Wonen is binnen deze bestemming niet toegestaan, omdat deze functie en bovengenoemde functies elkaar zouden hinderen.

In de specifieke gebruiksregels van artikel 3 is aangegeven wat per toegelaten functie het maximum toegestane vloeroppervlak per vestiging is en wat het maximum gezamenlijke vloeroppervlak van groepen van functies is. Deze regeling is bedoeld om te voorkomen dat als ondersteunend bedoelde functies de bedoelde hoofdfuncties verdringen. In afwijking van het voorgaande bestemmingsplan is het maximum vloeroppervlak voor de niet-woonfuncties verhoogd, ter realisatie van goede ontsluitingsmogelijkheden, inclusief een trappenhuis.

Op alle functies is een maximum hindercategorie, gekoppeld aan de Staat van Inrichtingen (SVI), van toepassing. In de bijlage van de planregels is de SVI te vinden. In deze bestemming toegelaten functies, die niet in de SVI voorkomen zijn gewoon toegestaan. In deze bestemming toegelaten functies, die in de SVI voorkomen zijn in die SVI gekoppeld aan een bepaalde hindercategorie. In de specifieke gebruiksregels van dit artikel is aangegeven welke maximale hindercategorie is toegestaan, al dan niet met aanvullende voorwaarden. Als een in de bestemmingsomschrijving genoemde functie in een te hoge hindercategorie valt, of anderszins niet kan voldoen aan de gestelde voorwaarden, is deze niet toegestaan in deze bestemming.

Elke silo heeft zijn eigen bouwvlak. Binnen het bouwvlak bevinden zich het hoofdgebouw. Per bouwvlak is ook een maximum bouwhoogte opgenomen van 42 meter. Van deze regel mag worden afgeweken ten behoeve van entrees en aan- en uitbouwen, met een maximum bouwhoogte van 8 meter. Tezamen mogen deze werken een maximum oppervlakte hebben van 200 m². Ook geldt per bouwvlak een maximum oppervlakte voor de functie horeca V van 450 m².

Om geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken is per silo één terras toegestaan en wordt deze qua situering en omvang beperkt door een aanduiding op de verbeelding. Er zijn uitsluitend terrassen op maaiveld toegestaan op de gronden met de aanduiding 'tr'. Tevens is een nadere eisen regeling ten aanzien van de terrassen opgenomen om maatwerk te kunnen leveren aangaande de impact van de terrassen op de omgeving.

Wonen-1

Deze bestemming is van toepassing op de reeds gerealiseerde blokken bestaande uit grondgebonden woningen. Deze bestemming is exclusief voor de woonfunctie bedoeld, dus niet (ook) voor niet-woonfuncties, zoals detailhandel of maatschappelijke voorzieningen. Evenwel zijn binnen deze bestemming onder voorwaarden bedrijfs- of beroepsmatige activiteiten als ondergeschikte functie aan huis toegelaten.

Wonen-2

De bestemming 'Wonen-2' is van toepassing op de gerealiseerde bouwblokken waar sprake is van gestapelde bouw. Deze bestemming kent brede gebruiksmogelijkheden en sluit wat

dat betreft aan op de mogelijkheden zoals deze reeds bestonden op grond van de "Derde partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland". Binnen deze bestemming is echter met voorliggende herziening evenwel geregeld dat alleen gebouwd mag worden binnen de meer gedetailleerd vastgelegde bouwvlakken. De maximum bouwhoogte is op de verbeelding vastgelegd. Binnen de bestemming is in principe geen ondergrondse bebouwing toegestaan. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning van deze regel afwijken en ondergrondse bouwwerken toestaan tot een maximale bouwdiepte van NAP -0,4 meter, als wordt aangetoond dat de ondergrondse bebouwing de grondwaterstanden niet te hoog opstuwet. Hierbij kan advies van de grondwaterbeheerder worden gevraagd.

Hoofdstuk 3 en 4 van de regels bevatten algemene regels die van toepassing zijn op alle gronden binnen het plangebied.

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.

Algemene bouwregels

Dit artikel is van toepassing op het bouwen in alle bestemmingen, dus dit artikel geldt generiek. In dit artikel wordt voorts bepaald voor welke ondergeschikte bouwdelen afgeweken mag worden van de elders in de regels opgenomen bouwregels en binnen welke maxima dat mag.

Algemene gebruiksregels

In het eerste lid van dit artikel is een aanvulling op het algemeen geldende gebruiksverbod opgenomen. In artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is een algemeen gebruiksverbod opgenomen, die van toepassing is op diverse RO-besluiten en daarmee ook op het voorliggende plan. Het verbod houdt onder andere in, dat het verboden is gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met een bestemmingsplan. De aanvulling, zoals opgenomen in het voorliggende plan, is bedoeld om aan te geven welke functies in ieder geval beschouwd moeten worden als "verboden gebruik".

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat een ontheffingsregeling (afwijkingsregeling) voor alle bouwwerken (met enkele uitzonderingen) en bouwdelen van een geringe omvang (dan wel geringe afwijking van de overige regels) waarvoor geen andere afwijkingsregeling in de planregels van toepassing is.

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).

Vijfde partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland
stadsdeel Oost (M), Gemeente Amsterdam
concept

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De stadsdeelraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is (art. 6.12 Wro);
- er geen kosten te verhalen zijn (art 6.2.1a Bro).

De 'grex-wet' is erop gericht dat de overheid kosten kan verhalen die gemaakt worden naar aanleiding van een bouwplan. Indien er geen kosten gemaakt worden, hoeven deze ook niet verhaald te worden.

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor de gemeente, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

Conclusie

Voor het stadsdeel zijn aan het opstellen en de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden.

De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond. De stadsdeelraad zal, voor vaststelling van het bestemmingsplan, moeten besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Op grond van de Algemene inspraakverordening (artikel 2, derde lid, onder a) is bepaald dat er geen inspraak wordt verleend als het beleidsvoornemen bij of krachtens wettelijk voorschrift van inspraak is uitgesloten of al bij of krachtens wettelijk voorschrift in een openbare voorbereidingsprocedure is voorzien. De wet voorziet in een procedure om te komen tot vaststelling van een bestemmingsplan en in deze procedure is voorzien in een wettelijke voorbereidingsprocedure. Op grond van het voorgaande is op stedelijk niveau geen inspraak van toepassing op bestemmingsplannen. Er vindt derhalve geen formele inspraak plaats op het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.

8.2 Vooroverleg

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de volgende instanties:

- Waternet
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Provincie Noord-Holland
- Rijksvastgoedbedrijf
- Stadsdeel Oost gemeente Amsterdam
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
- Brandweer Amsterdam-Amstelland
- N.V Nederlandse Gasunie
- Bureau Monumenten en Archeologie gemeente Amsterdam
- Team Structuurvisietoets gemeente Amsterdam

Vanuit deze instanties/partijen zijn geen bezwaren naar voren gebracht.

8.3 Zienswijze

PM

