

Overhoeks 2016

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Bevoegdheden	6
1.3 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Plankader	7
2.1 Ligging en begrenzing	7
2.2 Doelstelling	8
2.3 Geldend planologisch kader	8
2.4 Beschrijving van het plangebied	9
2.5 Geschiedenis van het plangebied	13
Hoofdstuk 3 Beleidskader	16
3.1 Rijksbeleid	16
3.2 Provinciaal beleid	18
3.3 Regionaal beleid	19
3.4 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader	29
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten	29
4.2 Stedenbouwkundige aspecten	29
Hoofdstuk 5 M.e.r. / MER-beoordeling	35
5.1 M.e.r.-beoordelingsplicht	35
5.2 Vormvrije MER-beoordeling	35
Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren	36
6.1 Algemeen	36
6.2 Autoverkeer	36
6.3 Openbaar vervoer	36
6.4 Langzaam verkeer	37
6.5 Parkeren	37
6.6 Resultaten onderzoek	38
Hoofdstuk 7 Geluid	41
7.1 Algemeen	41
7.2 Beleid en regelgeving	41
7.3 Amsterdams geluidbeleid / TAVGA	42
7.4 Resultaten onderzoeken	42
7.5 Conclusie	45
Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit	46
8.1 Algemeen	46
8.2 Beleid en regelgeving	46
8.3 Resultaat onderzoeken	47
8.4 Conclusie	47
Hoofdstuk 9 Bodem	48
9.1 Algemeen	48
9.2 Regelgeving	48
9.3 Onderzoek	49
9.4 Conclusie	50

Hoofdstuk 10	Cultuurhistorie en archeologie	51
10.1	Algemeen	51
10.2	Regelgeving	51
10.3	Onderzoek	53
10.4	Conclusie archeologie	55
10.5	Cultuurhistorie	55
Hoofdstuk 11	Duurzaamheid	61
11.1	Algemeen	61
11.2	Beleid en regelgeving	61
11.3	Conclusie	62
Hoofdstuk 12	Externe veiligheid	63
12.1	Algemeen	63
12.2	Beleid en regelgeving	63
12.3	Conclusie	65
Hoofdstuk 13	Hoogbouwaspecten	66
13.1	Algemeen	66
13.2	Hoogbouweffectrapportage	66
Hoofdstuk 14	Luchthavenindelingbesluit	68
14.1	Algemeen	68
14.2	Luchthavenindelingbesluit - wijziging regelgeving	68
Hoofdstuk 15	Natuur en landschap	70
15.1	Algemeen	70
15.2	Beleid en regelgeving	70
15.3	Resultaten onderzoeken	71
15.4	Hoofdgroenstructuur - TAC advies	72
Hoofdstuk 16	Water	75
16.1	Algemeen	75
16.2	Beleid en regelgeving	75
16.3	Watertoets	77
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	78
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	87
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	88
19.1	Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro	88
19.2	Zienschijven	88

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van de Noordelijke IJ-oever. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied Overhoeks. Overhoeks bestaat uit verschillende onderdelen: Het Shell Technology Centre Amsterdam (STCA), de Campus, de Strip, Tolhuistuin en het Scheg- en Oeverpark. Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied voorziet in een programma van 437.000 m² BVO aan diverse functies, zoals wonen, detailhandel, horeca, bedrijven, kantoren, hotel/congresruimte en culturele en maatschappelijke voorzieningen. Dit totale metrage geldt voor niet voor de onderdelen Shell Technology Center en Tolhuistuin. Inmiddels zijn de ontwikkelingen in het gebied in volle gang; basis hiervoor is het vigerende bestemmingsplan uit 2006 en de partiële herziening uit 2014.



In de Wet ruimtelijke ordening is vastgelegd dat een bestemmingsplan elke 10 jaar geactualiseerd moet worden. Deze wettelijke verplichting is dan ook de aanleiding voor deze actualisatie van het bestemmingsplan. Het is een consolidierend bestemmingsplan waarbij de geldende planologische rechten uit de vigerende bestemmingsplannen worden overgenomen. Het totale volume van het programma wijzigt niet. Ook de toegelaten functies wijzigen niet. De onderlinge verhouding van het volume van de verschillende functies wijzigt naar aanleiding van de onherroepelijke vergunning voor het congreshotel Maritim. Daarnaast wordt in verband met de verplaatsing van de Van der Pekbrug bebouwing die geprojecteerd was bij de Campus (bestemmingsvlak "G4" uit het vigerende bestemmingsplan Overhoeks uit 2006) verplaatst naar de kop van de Strip.

Om een aantal redenen is het gewenst en zelfs noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Overhoeks op te stellen, namelijk:

- a. het geldende bestemmingsplan is binnenkort ouder dan tien jaar en moet daarom, conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro), worden geactualiseerd;
- b. bouwplannen, die zijn gerealiseerd door middel van procedures op grond van de Wro / Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) moeten in een passende bestemmingsregeling worden opgenomen;
- c. voor een goede toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning is er behoefte aan een digitaal bestemmingsplan.

Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet. De Crisis en herstelwet is van toepassing omdat het plangebied binnen een gebied zoals aangewezen in bijlage 2 van de Crisis en herstelwet valt (project Noordelijke IJeuvers Amsterdam). Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing.

1.2 Bevoegdheden

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Noord. Op 12 juni 2013 heeft de gemeenteraad besloten tot intrekking van de Verordening op de stadsdelen en tot vaststelling van de Verordening op de bestuurscommissies 2013. Deze verordening is op 19 maart 2014 (op onderdelen gewijzigd) in werking getreden. Directe aanleiding voor de wijziging vormt de wijziging van de Gemeentewet en enige andere wetten in verband met het afschaffen van de bevoegdheid van gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen (Wet afschaffing deelgemeenten).

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er is een herverdeling gekomen van taken en bevoegdheden van de stadsdelen (welke bovendien zijn overgaan in bestuurscommissies). Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam komt te liggen.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven. Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied is gelegen op de Noordelijke IJveers in Amsterdam Noord, direct aan de overkant van het centrum/Centraal Station en ten zuiden van het gebied Buiksloterham.



Afbeelding: ligging plangebied



Begrenzing plangebied

De begrenzing van het plangebied komt overeen met de begrenzing van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006), met uitzondering van noordelijke gedeelte van het oorspronkelijke plangebied. Dit noordelijke gedeelte (grotweg het gebied gelegen ten noorden van de Grasweg) is ná vaststelling van het bestemmingsplan Overhoeks opgenomen binnen het vigerende bestemmingsplan Buiksloterham

(vastgesteld 16 december 2009, onherroepelijk vanaf 18 november 2011) en valt daarmee buiten onderhavige actualisering.

Bij de 4e partiële herziening die in december 2015 in procedure is gebracht is de plangrens ter hoogte van de woonboten in het Tolhuiskanaal aangepast, waarbij alle woonboten buiten de grenzen van het bestemmingsplan Buiksloterham zijn komen te liggen. Deze grens is in het voorliggende bestemmingsplan overgenomen zodat alle woonboten in het Tolhuiskanaal binnen de grenzen van dit bestemmingsplan liggen.

Het plangebied van het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' wordt globaal als volgt begrensd:

noorden: Shell New Technology Centre, midden van het Tolhuiskanaal en Grasweg;

oosten: het midden van het Buiksloterkanaal;

zuiden: Buiksloterweg /het IJ;

westen: (stadsdeelgrens in) het IJ.

Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingplankaart).

2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een actuele juridische regeling voor het gebied. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Het vigerende juridisch-planologische kader wordt, op basis van de feitelijke situatie en aan de hand van nieuwe wet- en regelgeving en beleid, geactualiseerd. Het op te stellen bestemmingsplan legt de huidige situatie vast en maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zoals reeds voorzien in het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006). Daarnaast is voor een aantal deelprojecten een projectafwijkinsprocedure doorlopen waarvan de vergunde situatie in dit plan wordt vastgelegd. Tevens is in 2015 een 1e partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks onherroepelijk geworden. Het betreft hier een gedeeltelijke herziening van het moederplan voor het deelgebied Campus-fase 3, op basis van een vernieuwde stedenbouwkundige visie. Deze gedeeltelijke herziening voorziet in meer flexibiliteit voor het deelgebied Campus-fase 3.

Bij het opstellen van de onderhavige actuele bestemmingsplanregeling worden de bovengenoemde afzonderlijk doorlopen procedures verwerkt, evenals overige onherroepelijk doorlopen buitenplanse afwijkingen. Daarnaast wordt een kleine wijziging aangebracht met betrekking tot het (oostelijk gedeelte van het) bestemmingsvlak voor de Strip. In het bestemmingsplan wordt een beperkte uitbreiding van de onderbouw van het zogenaamde kavel zeven mogelijk gemaakt. Dit is nodig om de harmonie in de stedelijke ruimte te bewerkstelligen. De van der Pekbrug is in de loop van het ontwerpproces verschoven. Door de uitbreiding van kavel zeven zullen de gebouwen weer parallel lopen aan de openbare ruimte zoals aanvankelijk ook bedoeld. Tenslotte zijn de bebouwingsmogelijkheden en mate van verharding van de Tolhuistuin ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan aangepast, vanwege de ligging in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

2.3 Geldend planologisch kader

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is bestemmingsplan "Overhoeks" (vastgesteld door de gemeenteraad 18 oktober 2006, onherroepelijk geworden op 2 juli 2008).

Tevens is 26 november 2014 de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks vastgesteld (onherroepelijk 22 januari 2015). Het betreft hier een gedeeltelijke herziening van het moederplan voor het deelgebied Campus-fase 3, op basis van een vernieuwde stedenbouwkundige visie. Deze gedeeltelijke herziening voorziet zoals eerder vermeld in meer flexibiliteit voor het deelgebied Campus-fase 3.

Daarnaast worden bij het opstellen van de onderhavige actuele bestemmingsplanregeling de onherroepelijk doorlopen buitenplanse afwijkingen opgenomen en verwerkt (zie onder 2.2.).

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied Overhoeks heeft zijn huidige naam te danken aan de markante Shelltoren. In 1965 werden de eerste voorbereidingen getroffen voor de bouw van deze toren, het nieuwe gebouw voor de algemene diensten en de directie van Shell. Architect Arthur Staal, die het gebouw ontwierp, moest het door de beperkte afmetingen van het terrein wel in de hoogte zoeken. Tegelijkertijd greep hij de kans om de strakke horizontale lijnen van de bestaande bebouwing te doorbreken en aan het gebouwencomplex een nieuw gezicht te geven. Hij positioneerde het gebouw zo, dat de hoeken respectievelijk wezen naar de middeningang van de blauwe vleugel van het Groot Laboratorium, naar het IJ, naar het kanaal en ruwweg naar het toen nog bestaande Ketelhuis. Op grond van deze ligging kreeg het gebouw de naam 'Overhoeks', een mooi woord voor 'diagonaalsgewijs'.

Het plangebied Overhoeks bestaat uit verschillende onderdelen: Het Shell Technology Centre Amsterdam (STCA), de Campus, het Eye filminstituut, Toren Overhoeks (A'dam Toren)/ de Strip, Tolhuistuin en het Scheg- en Oeverpark. Hierna volgt een korte beschrijving van de verschillende projecten/deelgebieden binnen Overhoeks.

Shell Technology Centre Amsterdam (STCA)

In september 2009 is het nieuwe Shell Technology Centre, afgekort STCA, officieel in gebruik genomen. Het nieuwe Shell Technology Centre Amsterdam bestaat uit vijf vleugels van elk vijf verdiepingen, loodrecht op het IJ geplaatst en met elkaar verbonden door een glazen ruggengraat. Het complex beslaat een oppervlakte van ruim 80.000 m² voor laboratoria, proefhallen, buitenopstellingen en kantoorruimten. De nieuwbouw maakt het mogelijk dat alle 1.300 medewerkers in één gebouw werken op een terrein van ongeveer zeven hectaren. In het STCA wordt gewerkt aan het verbeteren, vernieuwen en schoner maken van producten en productieprocessen in de olie-, gas- en chemische industrie. Daarnaast wordt onderzoek verricht naar schone en betaalbare alternatieven, zoals duurzame biobrandstoffen en oplossingen voor CO₂. Het technologiecentrum biedt een belangrijke impuls voor innovatie en duurzaamheid.



Campus/ Residentieel kwartier

Het eerste, reeds gerealiseerde gedeelte van de Campus, het 'Residentieel Kwartier' van Overhoeks, vormt een buurt met grote appartementengebouwen rondom fraaie hoven en binnentuinen. Door het strakke stratengrid is er steeds uitzicht op het Oeverpark en het water. De gebouwen zijn ontworpen door toparchitecten uit de hele wereld. Inmiddels kent Overhoeks ruim 1000 bewoners in ruim 550 woningen.

Fase 3 van de Campus wordt ontwikkeld door de ontwikkelcombinatie Overhoeks (OCO); verwacht wordt dat in 2017 gestart wordt met de bouw van de eerste woningen van deze fase.



Eye filminstituut

Aan de IJoever heeft Amsterdam een icoon: het onderkomen van EYE Filminstituut Nederland (het voormalige Filmmuseum). Het gebouw van EYE is 5 april 2012 geopend door (toenmalige) koningin Beatrix. EYE is het filminstituut van Nederland. De organisatie is een fusie tussen Filmbank, Holland Film, het Nederlands Instituut voor Filmeducatie en het Filmmuseum. Het gebouw is ontworpen door het Weense architectenbureau Delugan Meissl Associated Architects, dat voor EYE een breed uitwaaiende abstracte schelpvorm bedacht. Het geeft onderdak aan vier filmzalen met respectievelijk 300, 120, 120 en 80 zitplaatsen.



Toren Overhoeks/ A'dam Toren

'Toren Overhoeks', het voormalige hoofdkantoor van Shell Research aan de noordoever van het IJ, wordt momenteel getransformeerd tot A'dam: een multifunctionele toren met een observatiepunt, hotel, club, kantoren voor de creatieve industrie en diverse horeca waaronder een ronddraaiend restaurant. A'dam zal rond het tweede kwartaal van 2016 worden opgeleverd, gelijktijdig met de Paviljoengarage.



De Strip

De (hoogbouw)strip betreft het deelgebied met hoogbouw achter de Toren Overhoeks. In dit gebied doen zich de hierna beschreven ontwikkelingen voor.

Herontwikkeling Grootlab

Het Grootlab is het voormalige laboratorium van Shell. Dit gebouw bestaat uit drie vleugels die worden hergebruikt voor nieuwe functies. Naast de broedplaats A-Lab en de Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten zal het gebouw onderdak bieden aan een vestiging van Clink Hostels, "ClinkNOORD".

1. ALab: Het A Lab is een werkplek voor een mix van deelnemers in één van de 'kwadranten' van het voormalige Shell laboratorium aan de oever van het IJ. Herontwikkelaar CODUM belooft een broedplaats voor nationale en internationale key-players. Het A Lab project is een initiatief van herontwikkelaar CODUM, Projectbureau Noordwaarts en Bureau Broedplaatsen. Het idee voor A Lab is ontstaan omdat er behoefte is aan een tastbare plek voor innovatieve spelers uit media, technologie en creativiteit. Waar ze kunnen samenwerken, onderzoeken, ontwerpen, programmeren en zichzelf kunnen ontwikkelen.
2. Amsterdamse hogeschool voor de Kunsten: De Amsterdamse hogeschool voor de Kunsten is een instelling voor hoger beroepsonderwijs (hbo). Hier worden opleidingen gegeven op het gebied van kunst, cultuur en erfgoed. Begin januari Januari 2016 is de opening gepland.is AHK geopend.
3. ClinkNOORD: Clink Hostels is een hostelketen uit Dublin. Het hostel ClinkNOORD beschikt over 213 kamers, en bijbehorende voorzieningen (bar, café, vergaderruimtes voor groepen, bibliotheek/ bioscoop). De opening van hHet Clink Hostel staat gepland medio 2016.is medio 2015 geopend.

Hoogbouw

Achter de Toren Overhoeks is hoogbouw gepland. Elegante torens met bedrijfsruimten, appartementen en penthouses, die natuurlijk vooral op de hoger gelegen verdiepingen prachtige uitzichten bieden over Amsterdam. De bouw van de eerste toren van de reeks van hoogbouw, de woontoren (ook wel 'Toren 1'), is gestart. Deze toren is naar verwachting gereed in maart 2017. De woontoren biedt een breed scala aan woningen van diverse afmetingen inclusief penthouses, ruime familieappartementen, startersappartementen en serviced apartments. In totaal komen er ca. 200 woningen.

Verder is het project 'Maritim' in voorbereiding. Het gaat om de bouw van twee torens en een parkeergarage in de hoogbouwstrip. In de eerste toren komt Maritim Amsterdam: het vlaggenschip congresshotel van de Duitse hotelketen Maritim Group. De tweede toren betreft een woongebouw met een breed scala aan appartementen van diverse afmetingen. Voor dit project is een inmiddels een omgevingsvergunning verleend. Start van de bouw is in 2016 gepland; de oplevering wordt in 2018 verwacht.

Het Hyperion Lyceum is al enkele jaren onderdeel van Overhoeks. Het tijdelijk lyceum was gevestigd aan de Tolhuisweg en is in de zomer van 2015 verhuisd naar de Grasweg. Het Hyperion zal zich definitief vestigen in de Strip van Overhoeks op kavel zes. Volgens de huidige planning zal de definitieve

school in 2018 openen.



Tolhuistuin

De Tolhuistuin is weer open: de tuin en het voormalige bedrijfsrestaurant van Shell zijn toegankelijk geworden voor publiek. Stichting Cultuur aan het IJ en partners brengen hier de komende vijf jaar een cultureel programma. In het Paviljoen, het voormalige bedrijfsrestaurant van Shell zijn o.a. een café-restaurant met een zonterras aan het IJ, een concertzaal en enkele expositie- en vergaderruimtes gevestigd.



Scheg- en Oeverpark

Het Schegpark komt centraal in Overhoeks te liggen, met aan de ene kant de woonwijk en aan de andere kant van het park de Strip. Eind 2016 wordt het definitieve ontwerp verwacht. De aanleg van het Schegpark wordt afgestemd met de realisatie van bouwprojecten in de omgeving.

Het Oeverpark zorgt dat Amsterdam iets krijgt wat andere wereldsteden zoals Sevilla, Parijs en Londen, allang hebben: een mooie plek om te flaneren langs de waterkant. Het eerste deel van het Oeverpark, gelegen voor het residentieel kwartier, is inmiddels in gebruik genomen. Het Oeverpark is een groene ontmoetingsplaats voor iedereen, en natuurlijk vooral een heerlijke 'tuin aan het IJ' voor mensen die

wonen of werken in Overhoeks. Het park ligt aan de zonzijde van het beroemde Amsterdamse water. Het heeft een lengte van ruim vijfhonderd meter aan de IJzijde, en vormt een brede, waaivormige scheidslijn tussen de Strip en het residentieel kwartier. Door het hele park loopt een brede promenade.



Van der Pekbrug

Voor de bouw van de Van der Pekbrug is een omgevingsvergunning verleend en in 2016 is de Van der Pekbrug in gebruik genomen. Deze brug zorgt ervoor dat het toekomstige verkeer richting de strip (A'DAM toren, Grootlab en de hoogbouw) een eigen route heeft, gescheiden van het woongedeelte van de wijk. Op deze manier blijft het Residentieel Kwartier een verkeersluwe buurt binnen de Campus.



2.5 Geschiedenis van het plangebied

Ontstaansgeschiedenis

De Nieuwendammerdijk en de Buiksloterdijk stammen uit de Middeleeuwen. Ooit waren het dijken langs het IJ die de Zuiderzee moesten weren. Thans slingeren ze landinwaarts met hun typerende dijkhuizen als landschappelijke linten door Amsterdam Noord. Naast de oude zeedijken met hun karakteristieke bebouwing en het parkachtige Noordhollandsch Kanaal is er nog een derde element dat kenmerkend is voor het landschap van Amsterdam Noord en dat is de wijze waarop Noord aan het IJ grenst. Aan de zuidelijke IJ-oever waar Amsterdam als nederzetting is ontstaan, zijn sinds de Middeleeuwen eilanden aangelegd om de stad te kunnen uitbouwen. De zuidelijke IJ-oever is altijd naar het IJ toe gericht

geweest (hoewel sinds de bouw van het centraal station de band tussen die oever en het IJ deels is afgesloten).

De noordelijke oever vormt daarentegen juist een rand van landaanwinningen met industriële bebouwing en bedrijvigheid, een obstakel tussen de woningbouw in Noord en het IJ. In 1848 werd de Buiksloterham ingepolderd, tot dat moment was de Buiksloterham een inham langs het IJ, waarin voordien bagger uit verzande havens werd gestort. Met de inpoldering van de Buiksloterham en niet veel later grote delen van het IJ, werd tegemoet gekomen aan de nijpende behoefte aan geschikte landbouwgrond.

De opening van het Noordzeekanaal in 1876 en de transformatie van het IJ in een binnenwater bespoedigden buitendijkse landaanwinning langs de noordoever ten behoeve van industriële ontwikkeling. Tegen het einde van de negentiende eeuw zag Amsterdam zich namelijk genoopt voor haar industriële expansie uit te wijken naar terreinen buiten de overvolle stad. Het grootste deel van de landaanwinning langs de noordoever van het IJ, waaronder de Buiksloterham, werd daarom aangewezen als industrieterrein. De kanalen en wegen markeren en accentueren de verschillen in verkavelingsrichting tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de Buiksloterham. De noordelijke IJ-oever vertoonde gedurende de gehele twintigste eeuw een aanblik van industrieterreinen (vooral scheepswerven en petrochemische industrieën vestigden er zich). Achter de haag van industrie werden in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw verschillende tuinsteden gebouwd.



Situatie rond 1904

Situatie rond 1940

In 1913 bouwt de Bataafsche Petroleum Maatschappij – het latere Koninklijke Shell Laboratorium Amsterdam – een klein laboratorium op het zuidelijk deel van de Buiksloterham. Het bedrijf breidt steeds verder uit; in 1938 koopt Shell het ENTOS-terrein, een deel van de Tolhuistuin, het IJ-paviljoen en de jachthaven. Nadat het Buiksloterkanaal is gegraven, ontstaat het zo kenmerkende SHELLeiland met de opvallende Toren Overhoeks.

Er is na de tweede wereldoorlog veel werk door de grote vraag naar schepen, bouwwerken, machines en kleding. Dat gaat tientallen jaren goed, tot in de jaren zeventig tot negentig veel grote bedrijven moeten sluiten. Braakliggend terrein is het gevolg. De nieuwe plannen voor de noordelijke IJ-oever geven zicht op een nieuwe toekomst. En de geschiedenis herhaalt zich: opnieuw is een nieuw stuk land onttrokken aan het water. Het groene Oeverpark komt immers op een 800 meter lange strook nieuw aangelegde grond.

Transformatie Overhoeks

In 2003 werden de eerste concrete plannen voor de ontwikkeling van het Shellterrein aan het IJ in Amsterdam-Noord gepresenteerd. Shell had niet langer behoefte aan de 27 hectare die zij in bezit had. Zij wilde op 7 hectare haar nieuwe laboratorium bouwen. Hierdoor kwam 20 hectare ter beschikking voor een nieuwe stadswijk. Het stedenbouwkundig plan waarin de opzet van het gebied in grote lijnen is vastgelegd, werd afgerond in 2005.

In 2005 startte de bouw van het Shell Technology Centre Amsterdam. In 2009 verhuisde het concern naar de nieuwbouw aan de noordkant van Overhoeks. In de tussentijd werd de grond gesaneerd en klaar gemaakt voor de bouw van de eerste woningen. Twee gebouwen bleven behouden: de Toren Overhoeks

en het Groot Lab. Het voormalige bedrijfsrestaurant de Tolhuistuin, recht tegenover de pont, kwam eveneens beschikbaar.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

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

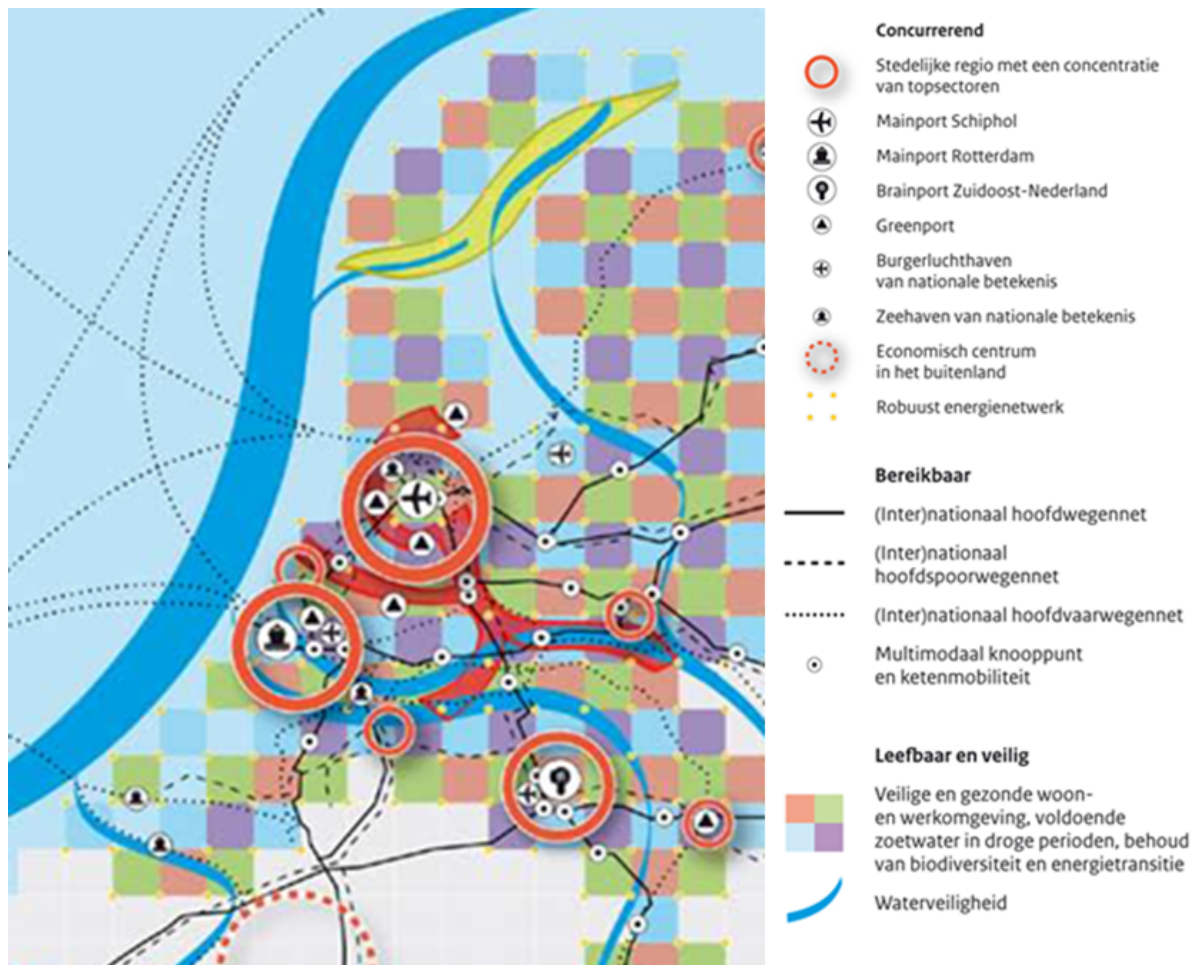
Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro.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

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend voor het formuleren van ruimtelijk rijksbeleid.



De SVIR stelt in relatie tot het stedelijk gebied onder meer het volgende:

Voor de concurrentiekracht van Nederland is het van belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Het gaat daarbij niet alleen om kwalitatief hoogwaardige ruimte voor werken, verplaatsen en wonen (waaronder differentiatie in woonmilieus, het belang van openbaar vervoer voor de stedelijke regio en multimodaliteit ten behoeve van logistiek), maar ook om voldoende aanbod van onderwijs, cultuur, toegankelijk groen en recreatiemogelijkheden. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd. Het Rijk kiest voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Daarnaast zijn het borgen van ruimte voor bestaande en nieuwe energievoorziening, ruimte voor buisleidingen voor transport van (gevaarlijke) stoffen en het creëren van een efficiënt gebruik van de ondergrond belangrijke randvoorwaarden. 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). Daarnaast dient er ruimte te zijn voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening. Kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling zijn hierin belangrijke thema's.

Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen, zoals een (verbeterd) toegankelijk openbaar vervoer. Vanwege de complexiteit van de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio's rond de mainports (Noordvleugel en Zuidvleugel) maakt het Rijk met decentrale overheden afspraken over de programmering van de verstedelijking.

Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan het gegeven beleid, ondermeer om te voorzien in voldoende voorraad woningen binnen het stedelijke gebied, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onder andere Rijksvaarwegen, Waddenzee, hoofdspoorwegen, Ecologische Hoofdstructuur, duurzame verstedelijking (zie hoofdstuk 5) en defensie. In het Barro zijn regels opgenomen voor de primaire waterkering die in het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan ligt. In het bestemmingsplan is de waterkering voorzien van een dubbelbestemming "Waterstaat – waterkering". In de regels zijn geen nadere bepalingen opgenomen, omdat de waterkering op grond van de Keur al in voldoende mate beschermd is.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2013 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden. Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

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

Het Rijk adviseerde dit afwegingskader eerder al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De Ladder voor duurzame verstedelijking is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

Eerst dient bepaald te worden of er sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Weliswaar wordt er op Overhoeks voorzien in stedelijke ontwikkelingen, waaronder de bouw van woningen, maar deze ontwikkelingen zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan al toegestaan. Er is daardoor geen sprake van een nieuwe stedelijke voorziening waarvan de regionale behoefte moet worden aangetoond.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie is het ruimtelijk beleidskader van de provincie en geeft op hoofdlijnen het ruimtelijke beleid van de provincie weer. Het is een zelfbindend document. De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is in 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. In 2015 heeft de meest recente actualisatie plaatsgevonden. Daarin zijn de besluiten over Wind op Land van 15 december en 2 maart 2015 ook verwerkt.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Uitgangspunt in de Structuurvisie is het benutten van bestaande binnenstedelijke ruimte om ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren zodat het groene open landschap zoveel mogelijk bewaard blijft. Voorliggend bestemmingsplan geeft uitvoering aan dit beleid en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciaal ruimtelijke verordening

Op 28 september 2015 is de "Actualisatie Provinciale Ruimtelijke Verordening" vastgesteld. Een aantal onderdelen is gewijzigd, zie onderstaande afbeelding.

Eén van de kernpunten van het provinciale beleid, dat in regels is uitgewerkt in de verordening, is het beschermen van het open landschap door het concentreren van stedelijke functies in het bestaande bebouwde gebied. Conform artikel 9 van de Verordening is "bestaand bebouwd gebied" de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern. Nieuwe vormen van verstedelijking, zoals de bouw van woningen of de aanleg van bedrijventerreinen mag alleen onder beperkte voorwaarden buiten het bestaande bebouwde gebied plaatsvinden.

Het plangebied Overhoeks is onderdeel van het bestaande bebouwde gebied. Het realiseren van een grootstedelijk gebied met woningen en diverse stedelijke voorzieningen past in het streven de beschikbare ruimte binnen het bestaande bebouwde gebied zo optimaal mogelijk te benutten.

3.2.3 Provinciale Milieuverordening (PMV) Noord-Holland

In de PMV staan specifieke milieuregels voor de provincie Noord-Holland. Het beleid is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming. De eerste tranche van de PMV Noord-Holland trad in 1994 in werking. Daarna is de verordening via een aantal tranches aangevuld, gewijzigd en geactualiseerd.

In de PMV zijn onder andere regels opgenomen over milieubeschermingsgebieden, zoals waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en aardkundige monumenten. Daarnaast zijn er regels opgenomen over (specifieke) bodemsaneringsgevallen. Binnen het plangebied komen geen waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden voor. Ook is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een aardkundig monument.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam / Plabeka

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.

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 Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In Plabeka vindt de 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.

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringstrategie 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.

Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m² aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m² kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren.

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. Zie ook paragraaf 3.4 (gemeentelijk beleid).

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren. Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis -op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen. Behoud van een fijnmazige detailhandelstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van food van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Conform het bestemmingsplan Overhoeks uit 2006 zijn winkels toegestaan in het plangebied tot een maximum van 8.000 m². Daar bovenop is 1.000 m² winkels voor dagelijkse goederen toegestaan. Met het voorliggende bestemmingsplan worden deze maxima overgenomen en ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan geen winkels toegevoegd. Op deze wijze zijn op aanvaardbare afstand winkels in voor dagelijkse goederen beschikbaar.

Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

3.3.3 Regionale hotelstrategie 2016 - 2022

De regionale hotelstrategie is eind 2013 vastgesteld door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Deze gemeenten vervullen een prominente rol in de hotelstrategie, omdat hier verreweg de meeste hotels zijn gevestigd en plannen zijn voor nieuwe hotels. De overige 34 gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, van Lelystad tot Haarlem, ondersteunen de strategie. De nieuwe hotelstrategie zet (net als de oude strategie) in op de groei van de hotelmarkt. De strategie is wel erop gericht om de balans in vraag en aanbod duurzaam in stand te houden.

Tevens is het een uitgangspunt dat een hotel/hotelinitiatief een meerwaarde moet vormen voor de (leef)omgeving. In de hotelstrategie staan hiervoor eenduidige ruimtelijke en economische kwaliteitscriteria. Dit helpt zowel de gemeenten als investeerders om nieuwe initiatieven te toetsen. Bijvoorbeeld de gevolgen en toegevoegde waarde voor de omgeving, de nabijheid van openbaar vervoer en de financiële haalbaarheid van de plannen.

Een regionaal adviesteam monitort de hotelontwikkelingen in de regio continu en kijkt daarbij ook naar de bezoekerscijfers. Het team verstrekt verder informatie aan potentiële investeerders, stimuleert spreiding over de regio en adviseert de gemeenten over de kansrijke gebieden voor nieuwe hotelontwikkelingen en specifieke hotelaanvragen.

In het plangebied Overhoeks is voor het congreshotel Maritim een omgevingsvergunning verleend waarbij is afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. In het vigerende bestemmingsplan (2006) was maximaal 25.000 m² hotel toegestaan. Met de inmiddels onherroepelijke omgevingsvergunning is dit metrage opgehoogd naar 62.000 m². In het kader van de ruimtelijke procedure van het Maritim hotel is getoetst aan de hotelladder. In het nu voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe hotelfuncties toegestaan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

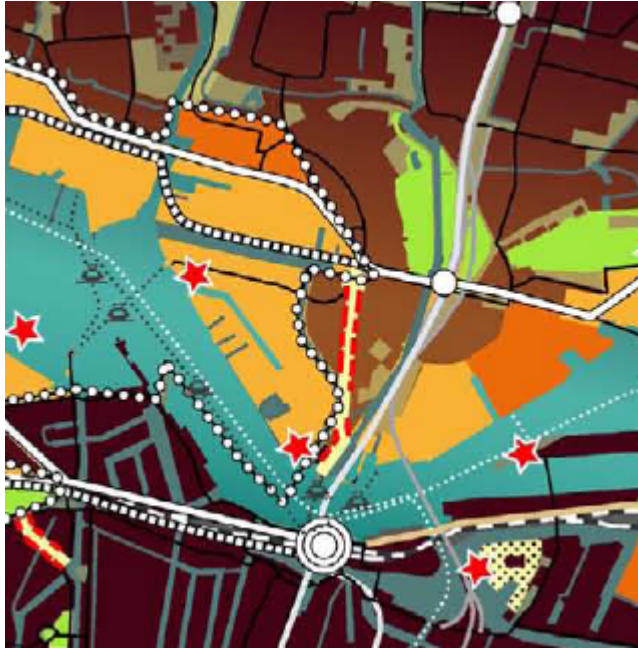
De gemeenteraad van Amsterdam heeft in zijn vergadering van 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.

Waterfront

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

Uitrol centrumgebied

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



Visie uitrol centrumgebied 2040

Een belangrijke opgave in stadsdeel Noord is de stedelijke ontwikkeling van de noordelijke IJever, zowel aan westelijke als oostelijke zijde. Zich uitstrekkend over de volle lengte ervan, levert het stadsdeel de belangrijkste bijdrage aan de verwezenlijking van de ambities voor het waterfront. Ook in de tijd strekken de ontwikkelingen zich in de volle lengte uit. In de perioden 2010–2020 en 2020–2030 worden de lopende projecten als Overhoeks, Buiksloterham en NDSM-werf afgemaakt of verder ontwikkeld.

Voor Overhoeks wordt conform de Structuurvisie een herontwikkeling voorzien naar een gemengd woon-werkmilieu. Het realiseren van woningen en diverse stedelijke voorzieningen (winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen, etc) past in dit kader. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de uitrol van het centrummilieu.

Hoogbouwvisie

Op de kaart 'Hoogbouw in Amsterdam' is zichtbaar gemaakt waar hoogbouw wordt gestimuleerd: in de (paarse) zones langs de ringweg A10/Ringlijn, met name rond de ov-knooppunten, en in twee ovale zoekgebieden langs het IJ, waaronder Overhoeks.

In de Structuurvisie is aangegeven dat de hoogbouw in het deelgebied De Strip tot een hoogte van 120 meter inpasbaar is, aangezien deze hoogbouw dient ter markering van het smalste punt van het IJ, samen met de circa 75 meter hoge toren op Overhoeks van Arthur Staal (ontwerp 1966). Tegelijk is de Strip niet zichtbaar vanuit de westelijke grachtengordel. De hoogbouw is op deze wijze ook gelet op de te beschermen waarden van de grachtengordel (Unesco werelderfgoed) inpasbaar.

Hoofdgroenstructuur

In het plangebied zijn twee deelgebieden onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, zoals vastgelegd in de Structuurvisie (2011). Het gaat hierbij om:

- a. de Tolhuistuin
- b. de groene oever langs het IJ

De Tolhuistuin is conform de Structuurvisie aangewezen als groentype “stadspark”. De oeverzone langs het IJ is onderdeel van het groentype “corridor”. Op de afbeelding is dit weergegeven.



In de Structuurvisie is voor beide groentypen aangegeven welke beleidsintenties van toepassing zijn en welke functies en bebouwing inpasbaar zijn.

Tolhuistuin – Stadspark

De Tolhuistuin is aangewezen als "Stadspark". Conform de Structuurvisie gaat het hierbij om een groene park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Het stadspark kan worden gebruikt door grote bezoekersaantallen. De voorzieningen en ontsluiting moeten erop afgestemd zijn om zoveel mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. De parken mogen niet worden opgevuld met verspreide maar dominante bebouwing, het cultuurhistorische karakter moet in stand blijven. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park zijn mogelijk. Inpasbare voorzieningen zijn ondermeer een kiosk of kleinschalige horecavoorziening en kleinschalige sport- en spelvoorzieningen. Parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan.

Voor de Tolhuistuin wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van behoud van de bestaande situatie zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan Overhoeks uit 2006. De Tolhuistuin was daarin bestemd als "Openbare ruimte en groen" (O3). De bestaande gebouwen zijn bestemd als "Gemengde functies 3". De Hoofdgroenstructuur is in het nieuwe bestemmingsplan bestemd als Groen - 3, de gebouwen in de hoofdgroenstructuur als Gemengd - 4. Het bestaande verhardingspercentage (32%) is daarbij vastgelegd. Omdat voor de hoofdgroenstructuur - stadspark wordt gestreefd naar een verhardingspercentage van 5% is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het percentage te kunnen verlagen als dat in de feitelijke situatie ook zo is gerealiseerd.

Groene oever IJ - Corridor

De groene zone langs het IJ is conform de Structuurvisie onderdeel van het groentype "corridor". Dit zijn gebieden die zijn ingericht als groene parkstrook en ecologische verbindingszone waar gefietst en gewandeld kan worden. Op zeer beperkte schaal zijn bouwwerken inpasbaar, het gaat hierbij om op kleinschalige en natuurbeleving gerichte elementen zoals een picknicktafel, bankje of informatiebord. Voor de groene zone langs het IJ worden geen ontwikkelingen voorzien zoals het groene karakter van de oeverzone in stand blijft.

Voor de oeverzone wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van behoud van de bestaande situatie zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan Overhoeks uit 2006. De oeverzone is daarin bestemd als "Openbare ruimte en groen" (O1). Deze planologische regeling wordt één op één in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen, waarbij uitsluitend de naamgeving van de bestemming is gewijzigd naar Groen - 1.

Samenvattend

Uitgangspunt voor de gronden die onderdeel zijn van de hoofdgroenstructuur is dat er geen ontwikkelingen worden voorzien. De huidige bebouwing en het huidige verhardingspercentage is in de planregels vastgelegd. Zie ook paragraaf 15.4.

3.4.2 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' is het structuurplan uit 2003 komen te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

Het plangebied Overhoeks wordt gezien als een B-locatie. In het vigerende bestemmingsplan is voor kantoren een parkeernorm opgenomen van 1 parkeerplaats per 125 m² brutovloeroppervlak. Verder is op basis van het programma voor Overhoeks het totaal aantal parkeerplaatsen in het plangebied gemaximeerd tot 5200 parkeerplaatsen. In de parkeerbehoefte die volgt uit de herontwikkeling van Overhoeks wordt in het gebied zelf voorzien. De zeer hoge bebouwingsdichtheid maakt de aanwezigheid van gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk. Om te voorkomen dat de hoge parkeerdruk ten koste zou gaan van het straatbeeld en de openbare ruimte is ongeveer 95% van de parkeerplaatsen ondergebracht in gebouwde voorzieningen; de overige toegestane vijf procent (maximaal 300 parkeerplaatsen) is bedoeld voor kort bezoek en passanten. De bovenstaande regeling wordt gehandhaafd. Op basis van het huidige locatiebeleid dient niet alleen de parkeernorm voor kantoren, maar ook voor bedrijven in bestemmingsplannen voor B-locaties te worden vertaald in de 'regels'.

Daarom worden de planregels aangevuld met een parkeernorm voor bedrijven van 1 parkeerplaats per 125 m2 bruto vloeroppervlak.

Bovendien zijn in de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks voor het deelgebied Campus-fase 3 nadere parkeerregels opgenomen, op basis van een vernieuwde stedenbouwkundige visie. Het betreft ondermeer het introduceren van een minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning en een nadere verdeling van de maxima voor het maaiveldparkeren. Omdat het project (in tegenstelling tot de oorspronkelijke ontwikkelstrategie) door meerdere ontwikkelaars wordt uitgevoerd, is het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen op maaiveld tussen de twee grote deelgebieden herverdeeld. Dit houdt in dat in het deelgebied Campus, fase 1 en 3 maximaal 200 parkeerplaatsen in de openbare ruimte geplaatst mogen worden. De resterende 100 parkeerplaatsen komen in het deelgebied de Strip terecht. Het maximaal aantal parkeerplaatsen op maaiveld in totaal blijft hiermee ongewijzigd. Deze regels worden eveneens overgenomen in dit actualiseringsplan.

In het bestemmingsplan is het totale maximum aantal parkeerplaatsen in de planregels vertaald door in de verschillende bestemmingen maximale aantallen op te nemen:

- a. maximaal 2.700 parkeerplaatsen voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 1 en Gemengd - 2 samen;
- b. maximaal 2.200 parkeerplaatsen voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 3 en Groen - 2 samen;
- c. maximaal 300 parkeerplaatsen op maaiveld.

totaal: 5.200 parkeerplaatsen.

Naast de 5.200 parkeerplaatsen die voor de ontwikkelingen op Overhoeks zijn voorzien, heeft Shell op eigen terrein 500 parkeerplaatsen, zijn er circa 50 parkeerplaatsen op maaiveld aan de Buiksloterweg en zijn er langs de Grasweg parkeerplaatsen voor de woonbootbewoners aanwezig.

3.4.3 Kantorenstrategie Amsterdam

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvoorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvoorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvoorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvoorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoornedernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

In de kantorenstrategie is een aantal groeigebieden aangegeven. Eén daarvan is Overhoeks. Deze groeigebieden worden gezien als aantrekkelijke vestigingslocaties voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvoorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvoorraad.

Groeigebieden		Maximaal planaanbod per periode		
Segment	Locatie	totaal	tot 2020	vanaf 2020
Toplocatie	Zuidas	525.000 m ²	250.000 m ²	275.000 m ²
Centrumlocatie	Zuidelijke IJ-oever	51.000 m ²	20.000 m ²	31.000 m ²
Snelweglocaties	AMC Medical BP	70.000 m ²	25.000 m ²	45.000 m ²
	Science Park	67.500 m ²	25.000 m ²	42.500 m ²
Woonwijken	IJburg en ZBE	41.700 m ²	11.700 m ²	30.000 m ²
	Overhoeks	55.000 m ²	45.000 m ²	10.000 m ²
	Westelijke Tuinsteden	22.800 m ²	5.000 m ²	17.800 m ²
Bedrijventerreinen	Hamerstraat	50.000 m ²	20.000 m ²	30.000 m ²
	NDSM	68.300 m ²	20.000 m ²	48.300 m ²
	Minervahaven	pm	pm	pm

In de bovenstaande overzichtstabel groeigebieden uit de Kantorenstrategie wordt uitgegaan van een nog toe te voegen kantorenprogramma van 55.000 m², waarvan 45.000 m² in de periode tot 2020 wordt voorzien, en 10.000 m² voor de periode daarna (zie bovenstaande tabel). De voorgestelde planreductie bedraagt voor Overhoeks 0 m²; het te behouden planaanbod 55.000 m².

Voor de groeigebieden geldt bij nieuwe uitgften een aantal kaders zoals die zijn opgenomen in de kantorenstrategie. Bij de uitgifte dient in dat kader rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

- Planaanbod reduceren tot maximum
- Uitgifteprotocol doorlopen
- Toestemming vragen inzake stedelijk kantorenquotum
- Randvoorwaarden bij uitgifte
- Bestemmingsbepaling kantoor/bedrijf
- Continu kwaliteit gerealiseerde voorraad polsen
- Tijdig anticiperen op herontwikkeling/ transformatie/sloop
- Benutten mogelijkheden van koppelen nieuw aan oud

Het bestemmingsplan biedt het ruimtelijk-juridisch kader voor de planperiode. In het bestemmingsplan wordt die ontwikkeling vastgelegd die vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening wenselijk wordt geacht. Zoals ook uit de kantorenstrategie blijkt, is een kantoorontwikkeling op Overhoeks binnen de aangegeven maxima gewenst. Deze ontwikkeling kan bovendien binnen de planperiode plaatsvinden. Het is dan ook van belang dat dit ruimtelijk-juridisch kader vooruitlopend op concrete gronduitgifte is vastgesteld, zodat na de uitgifte een voorspoedige vergunningverlening kan plaatshebben.

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 wordt in totaal voor kantoren en bedrijven gezamenlijk een maximum bruto vloeroppervlak van 70.000 m² toegestaan voor de bestemmingsvlakken G1, G2, G4 en het gebied dat binnen de bestemming 'Openbare ruimte en groen' op de plankaart nader is aangeduid met 'm' (culturele voorzieningen). Ook zijn binnen de bestemming G3 kantoren toegestaan.

In de kantorenstrategie staat het volgende vermeld: "Voor de locaties Overhoeks en Zuidelijke IJ-oever (Oosterdokseiland) geldt dat de marktpartijen, waarmee de gemeente contracten voor deze gebieden heeft gesloten, het kantoorprogramma heroverwegen. Indien dit tot een neerwaartse bijstelling van de nog te realiseren kantoorruimte leidt, zal het bijgestelde programma in de lijst van gehandhaafd planaanbod als maximum planaanbod worden overgenomen."

Bij Overhoeks is dit aan de orde. In de omgevingsvergunning van het Maritim hotel is het hotelprogramma opgehoogd van 25.000 m² naar 62.000 m², een toename van 37.000 m². Om het totale commerciële programma niet te laten toenemen is in dit bestemmingsplan gekozen om de toename van het aantal hotelmeters ten koste te laten gaan van het totale oppervlak kantoren en bedrijven. In het voorliggende bestemmingsplan is het totale programma kantoren en bedrijven daarom verlaagd van 70.000 m² naar 33.000 m², een afname van 37.000 m².

3.4.4 Detailhandelsbeleid 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.

De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

De huidige detailhandelsstructuur manifesteert zich in een scala aan onderscheidende en op aanvaardbare afstand toegankelijke winkelgebieden. Uitgangspunt van het beleid is behoud van deze bestaande winkelstructuur. In de loop der tijd kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te versterken, dan wel te behouden. Winkelinitiatieven zijn welkom, indien zij een bijdrage leveren aan de winkelvariëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds. Onder winkelinitiatieven wordt naast het realiseren van een nieuw winkelgebied, ook verstaan sloop, uitbreiding, herontwikkeling, brancheverruiming of andere wijzigingen in bestaande winkelgebieden, (de daaraan voorafgaande) detailhandelsbeleidsnotities en/of gebiedsvisies van stadsdelen en projectbureaus.

Om te kunnen bepalen in welke mate een winkelinitiatief bijdraagt aan de doelstellingen van het beleid, is het noodzakelijk een stadsbrede afweging te maken en regie te voeren. In haar regierol wil het college van B&W in de te maken afweging omtrent een nieuw winkelinitiatief worden geadviseerd. Daarom verplicht de Structuurvisie stadsdelen en/of centraalstedelijke projectbureaus in het geval van een winkelinitiatief een advies aan te vragen bij de Commissie Winkelplanning Amsterdam.

In geval van Overhoeks is in 2005 een Stedenbouwkundig Plan vastgesteld waarin een winkelprogramma is opgenomen. In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006) is het programma, bestaande uit 8.000 m² en 1.000 m² winkels in de dagelijkse sector als maximum opgenomen. Met het voorliggende bestemmingsplan worden deze maxima ongewijzigd overgenomen en ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan geen winkels toegevoegd. Er is hierdoor geen sprake van een nieuw winkelinitiatief.

3.4.5 Hotelbeleid

De gemeenteraad van Amsterdam heeft in 2007 de nota Hotelbeleid 2007-2010 vastgesteld. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd om de krapte op de hotelmarkt, waar Amsterdam al jaren mee kampte, op te lossen en aan te sluiten bij de verwachte kwalitatieve- en kwantitatieve groei van de vraag naar hotelkamers in de stad. De ambitie is om in de periode 2006-2015 negenduizend nieuwe hotelkamers toe te voegen om te komen tot een duurzame hotelbezettingsgraad van 75%. Naast deze uitbreiding vraagt de raad om meer spreiding van hotels over de stad, een juiste verhouding tussen de verschillende hotelklassen en de realisatie van nieuwe- en vernieuwende hotelconcepten met een vraagaantrekkende werking. Een gevarieerd, verspreid en onderscheidend aanbod van hotels draagt in belangrijke positieve mate bij aan het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en de marketing van de stad.

In het programmakoord 'Kiezen voor de stad' is aangegeven dat het ingezette hotelbeleid binnen de huidige collegeperiode wordt voortgezet, waarbij extra aandacht aan kleinschalige initiatieven besteed zal worden. Tijdens de raadscommissie d.d. 30 maart 2011 is afgesproken dat wordt vastgehouden aan de ambities van het hotelbeleid maar dat de aanbodontwikkeling op de vraagontwikkeling afgestemd- en zo nodig bijgesteld wordt en dat raadscommissieleden jaarlijks via een grondige analyse van vraag- en aanbodontwikkeling over de voortgang van het hotelbeleid geïnformeerd worden.

Eind 2013 is de regionale hotelstrategie 2016-2022 vastgesteld door de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer (zie hiervoor, onder 3.3.3).

Binnen het vigerende bestemmingsplan gold voor hotels en congresruimten een maximum bruto vloeroppervlak van 25.000 m² voor de bestemmingsvlakken G1, G2 en G4 gezamenlijk. Aangezien

dit metrage in de loop van 2014 deels was 'opgebruikt' door diverse hotelinitiatieven (tot circa 9.900 m² bvo), is ten behoeve van het congreshotel Maritim een projectafwijkingsprocedure doorlopen (toevoeging van 37.000 m² bvo hotel en congresruimten). Het geplande congreshotel heeft namelijk een vloeroppervlakte van circa 52.000 m² bvo. Deze procedure heeft inmiddels geleid tot een onherroepelijke omgevingsvergunning. In de bij dat besluit behorende ruimtelijke onderbouwing zijn de ruimtelijke afwegingen terug te vinden, waaronder het (met een positief resultaat) doorlopen van de stappen van de zogenaamde "hotelladder".

Binnen dit bestemmingsplan wordt het maximale metrage opgenomen voor hotels en congresruimten op basis van de onherroepelijk vergunde initiatieven, namelijk in totaal maximaal 62.000 m² bvo; dit betekent dat er geen extra vierkante meters ontwikkelruimte voor hotel- en congresruimten binnen het plangebied worden toegevoegd.

3.4.6 Extended stay

Vanwege gemeentebreed toenemende vragen met betrekking tot het realiseren van mengvormen tussen woon- en hotelfuncties is de Handreiking extended stay opgesteld. De daarin opgenomen beleidsregels hebben betrekking op vormen van relatief kortstondig verblijf onder een hotelfunctie. Het gaat om ander gebruik dan het gebruik van woningen voor kortstondig verblijf.

Bij extended stay wordt blijkens de handreiking bedoeld op tijdelijk verblijf door onder andere expats en studenten. Verder moet worden gedacht aan verblijf binnen de gemeente van tenminste één week tot maximaal één jaar. Is het korter dan een week is er eigenlijk altijd sprake van een hotelfunctie. Om het onderscheid te maken met de reguliere woonfunctie wordt gesproken over logies en niet over wonen. Daarnaast gaat om het bedrijfsmatig aanbieden van verblijf. In de handreiking wordt ter onderscheid van short stay binnen de woonfunctie de volgende begripsbepaling van extended stay voorgesteld:

"Het bedrijfsmatig aanbieden van logies anders dan in een woning voor kortstondig verblijf van tenminste één week tot maximaal één jaar aan natuurlijke personen die buiten de gemeente hun hoofdverblijf c.q. vaste woon- of verblijfplaats hebben."

Ten behoeve van het congreshotel Maritim is een projectafwijkingsprocedure doorlopen (onder meer vanwege het realiseren van de functie extended stay van ca 7.000 m² bvo). Deze procedure heeft inmiddels geleid tot een onherroepelijke omgevingsvergunning. In voorliggend bestemmingsplan wordt daarom de functie van extended stay (horeca VI) opgenomen in de planregels, met het voorgenoemde maximum aantal vierkante meters.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Water is een belangrijk structurerend element in het bestemmingsplangebied. Aan de westzijde ligt het IJ, dat het gebied scheidt van het centrum van Amsterdam. Aan de oostzijde ligt het Buiksloterkanaal dat het bestemmingsplangebied scheidt van de tuindorpwijken. In en rond het plangebied liggen structurerende kanalen: het Tolhuiskanaal, het Buiksloterkanaal en Johan van Hasseltkanaal West. Dwars op de kanalen ligt een aantal insteechhavens.

Behalve door water wordt het plangebied ook gestructureerd door wegen zoals de Distelweg, Asterweg en Grasweg. Het terrein is dwars op de kanalen- en wegenstructuur verkaveld: westzuidwest en oostnoordoost gericht.

De ruimtelijke structuur van het bestemmingsplangebied is op te vatten als een vermechting van twee richtingen, die van de wegen die evenwijdig lopen aan de oever langs het IJ en haaks daarop de richting van de ruimten tussen de bebouwing op de lange kavels naar het water. Deze structuur levert het motief voor de verkaveling van Overhoeks en het NTC-terrein. De langgerekte bouwvelden staan haaks op het IJ en lopen van de Asterweg en de Grasweg naar het water. De keuze voor dit verkavelingsprincipe komt de samenhang van de ruimtelijke structuur van het bestemmingsplangebied in zijn geheel ten goede, geeft de nieuwe stadswijk een sterke oriëntatie op het IJ en opent routes en doorzichten vanuit de aanpalende buurten naar de openbaar toegankelijke oever en het water.

In het Tolhuiskanaal zijn langs de oever van de Grasweg achttien woonboten gelegen. Het gebied is via het IJ, de Distelweg- en Buiksloterwegveren, de Klaprozenweg en de Johan van Hasseltweg / Nieuwe Leeuwarderweg / IJ-tunnel functioneel verbonden met Amsterdam Noord en de overige delen van Amsterdam.

Ruimtelijk en stedenbouwkundig gezien is het bestemmingsplangebied een gebied volop potentie voor stedelijke ontwikkeling door zijn ligging nabij het IJ en het centrum van Amsterdam.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Stedenbouwkundig Plan 2004 Overhoeks

Voor het gebied Overhoeks is in 2004 binnen het kader van het Masterplan IJ-oever Noord een stedenbouwkundig plan (SP) opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. In het bestemmingsplan Overhoeks, dat werd vastgesteld op 18 oktober 2006, zijn de ruimtelijke uitgangspunten van dit stedenbouwkundig plan planologisch-juridisch vertaald en vastgelegd. De uitgangspunten van dit SP vormen nog steeds het ruimtelijke kader voor verdere ontwikkeling van het gebied Overhoeks en de basis voor de actualisering van dit bestemmingsplan.

Het stedenbouwkundig ontwerp voor Overhoeks bestaat uit een noordelijk en een zuidelijk deel, respectievelijk de Campus en de Strip. Deze delen worden duidelijk van elkaar onderscheiden en verbonden door een uitloper van het oeverpark dat in de vorm van een driehoek (de Scheg) bijna tot aan de Van der Pekbuurt diep in het plangebied doordringt.

De toegankelijkheid voor het publiek en de herbestemming van Overhoeks bieden een unieke kans om Amsterdam Noord een nieuw front aan het IJ te geven. Dit nieuwe 'waterfront' geeft mede vorm aan het landschap van het IJ als centraal in Amsterdam gelegen stedelijke ruimte. De gedachte is om in contrast met de stenige havenkades langs de zuidoever van het IJ op deze locatie aan de noordzijde de oever als park in te richten met een zachte overgang naar het water. Deze groene oever loopt voor Overhoeks langs en versmalt tot een dijklichaam met rietlanden voor het NTC. Beide oevers van het IJ krijgen hiermee een eigen karakteristiek. Dit contrast sluit ook goed aan bij het verschil in aard tussen de achterliggende stadsdelen op beide oevers. Het oeverpark wordt een rustieke plek om te ontspannen aan de overzijde van het IJ van waaruit kan worden teruggekeken op het stadscentrum.

Campus

Ruim 60% van het programma is ondergebracht in de Campus. De woningen, kantoren en

wijkvoorzieningen bevinden zich hier in maximaal negen lagen hoge, solitaire gebouwen, die gegroepeerd zijn rond rustige binnenhoven. Hoven die goed zichtbaar zijn vanaf de omringende straten en toegankelijk voor de omwonenden. De gebouwen worden bereikt via lifthallen die tot in de parkeergarages doorlopen. er is rekening gehouden met inpandig ruimte voor de stalling van fietsen. De entrees kunnen zowel vanaf de straten als vanuit de binnenhoven worden bereikt.

Bij de gebouwen binnen de Campus worden de bouwlagen boven de vijfde bouwlaag terugliggend gebouwd. Hierdoor ontstaat op een hoger gelegen niveau een geheel op zichzelf staande woonomgeving. Waar de eerste vijf lagen nog verbonden zijn met de aangrenzende openbare ruimte, zoals in de 'klassieke' Amsterdamse situatie, richten de hogere bouwlagen zich, met dakterrassen en balkons op het uitzicht. Het principe van de terugliggende bebouwing komt bovendien ten goede aan de lichtinval op het maaiveld. Omdat op dit detailniveau de wijze van uitvoering nog niet bekend is en omdat deze bouwwijze niet strikt noodzakelijk is voor een aanvaardbare ruimtelijke ordening is deze in dit bestemmingsplan overigens niet dwingend voorgeschreven.

Strip

De stedelijke voorzieningen zijn overwegend ondergebracht in de Strip. De bebouwing van de strip bestaat uit torens en onderbouw. De torens op de strip vormen een ensemble, terwijl ze verschillende architectonische uitstralingen hebben. De onderbouw van kavel 5 voegt zich naar het geheel van het gesloten bouwblok, in tegenstelling tot de torens die een onderscheidend karakter hebben. De bebouwing gaat een directe relatie aan met de openbare ruimte. Door een goede begane grond laag kunnen gebouw en openbare ruimte elkaar positief beïnvloeden.

De beoogde locatie voor de hoogbouw is mede zo gekozen omdat het visueel aanzicht daarmee zodanig wordt dat er ruimte 'over' lijkt te zijn. Bovendien ligt deze locatie het dichtst bij de concentratie van het openbaar vervoer, het Centraal Station en de rest van de stad. Mede hierom wordt hier de hoogste dichtheid gerealiseerd. De hoogbouw markeert de plek van intensief verkeer – de pont met de bussen – en de locatie aan de Noordelijke IJ-oever met de concentratie van voorzieningen. Het is bovendien goed om op Overhoeks twee woonsferen aan te bieden, die van de lagere bouw en die van de woontorens van waaruit men kan kijken van IJmuiden tot Almere.

Op deze plek, goed in het zicht en dicht bij het openbaar vervoer is de kans op het aantrekken van stedelijke voorzieningen het grootst. Hier zal de nieuwe stadswijk zijn stedelijke karakter moeten bewijzen. Voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van een grote diversiteit aan culturele en recreatieve functies. De hoge gebouwen hebben in de meest letterlijke zin van het woord een stedelijke oriëntatie. De torens overzien het IJ. Door de lengterichting van de Strip wordt ook de lijn bepaald waarin de torens komen te staan: In lijn met de hoofdgrachten en –straten in de binnenstad en juist haaks op het IJ. Dit heeft tot gevolg dat vanuit de binnenstad geen sprake is van een achtergrond van hoogbouw, terwijl vanaf het open water van het IJ, waar dit beeld juist een meerwaarde oplevert, de torens een skyline vormen. De bestaande gebouwen Overhoeks en het Groot Laboratorium maken ook deel uit van de Strip. De hoogte van de onderbouw sluit aan op het Groot Laboratorium. De gebouwen van de Campus staan, als het ware, in het gras. Dit denkbeeldige onderliggende grasveld strekt zich uit van het oeverpark tot aan het Buiksloterkanal, vanaf het NTC terrein tot en met de groene Scheg. De inrichting van de, vanuit het openbaar gebied zichtbare, groene hoven sluit hierbij aan. Hoewel groen op het dak van parkeersouterrains verschilt van groen op volle grond, zal de sfeer verwant zijn. De gebouwen in de Strip zijn door bestrating omgeven. Deze bestrating strekt zich uit vanaf de Van der Pekbuurt tot aan de oever van het IJ. In de Campus ligt dus alle bestrating in het gras. De bestrating krijgt een parkachtig groen karakter. Daarentegen liggen in de Strip de groene elementen, van boomkrans tot binnenhof met monumentale bomen, juist in de bestrating. Deze verharding wordt het meest intensief gebruikt en krijgt daarom een luxe, stedelijke uitstraling.

Openbare ruimte

De nieuwe stadswijk presenteert zich met het zacht glooiende voor iedereen toegankelijke oeverpark goed zichtbaar aan de stad. Het park trekt passanten, wandelaars en fietsers aan en is een uitgelezen locatie voor attracties of functies met een stedelijke allure. De groene Scheg verbindt de Van der Pekbuurt met het IJ. Direct bij binnenkomst uit de Van der Pekstraat zijn de schepen die op het IJ varen zichtbaar, maar ook het Havengebouw en het bebouwing aan de overkant van het water. De afmetingen van de open ruimte maken de hoogbouw in de Strip mogelijk. Het open terrein dat zowel zichtbaar is

vanuit Noord als vanaf het IJ is een voor de hand liggende locatie voor de vestiging van het EYE, een culturele functie van stedelijke betekenis. Zoals het nieuwe Muziekgebouw is verankerd aan de Oostelijke Handelskade zo is het EYE verbonden met deze driehoekige ruimte op de plek waar die het IJ raakt.

Het parkeren op Overhoeks is hoofdzakelijk ondergronds opgelost. Op het huidige bestaande maaiveld worden, na sanering van de grond, de parkeersouterrains gebouwd. Het totale Overhoeks wordt hiermee opgehoogd van circa +1 meter NAP naar +3,20 meter NAP. Het gebied komt hiermee hoger te liggen dan de bestaande omgeving (de bestaande Grasweg, Asterweg, de Ranonkelkade, Van der Pekstraat en Tolhuistuin). De aansluiting van dit hoger gelegen deel op de omgeving wordt mogelijk gemaakt met hellingen van 1:25. Op deze wijze is de buurt goed toegankelijk voor auto's, openbaar vervoer en langzaam verkeer. Binnen het gebied kan onderscheid worden gemaakt tussen een aantal maaiveldniveaus.

Het oeverpark kent een glooiend profiel vanaf het IJ (-0,40 NAP) tot aan de gebouwen in de campus (+3,20 NAP). Het maaiveldniveau van de Scheg komt te liggen op +3,60 meter NAP. In het schegpark wordt het maaiveldverschil tussen strip en scheg opgelost (circa 1,80 m NAP – 3,20 m NAP) opgelost. Binnen de Campus liggen de gebouwen grenzend aan openbare straten op een maaiveldniveau van circa +3,20 meter NAP. De openbare straten in de campus worden aan beide zijden begrensd door grasstroken (+3,38 NAP). Vanaf deze grasstroken gaan langzaam verkeersverbindingen naar woongebieden. Tussen de blokken komen tuinen/binnenterreinen op de parkeerdekken. Deze tuinen liggen op circa + 3,75 meter NAP.

Tolhuistuin

De Tolhuistuin heeft een arboretum met een hoge ecologische waarde en gebouwen met een zeer specifiek karakter. Het gebied dat voor het grote publiek langverborgen is gebleven, wordt door middel van publieke functies tot een trekker en uithangbord voor Overhoeks getransformeerd. Het functioneert als de entree voor Overhoeks en draagt positief bij aan de beeldvorming van Overhoeks.

De invulling van de tolhuistuin zal in twee fases plaatsvinden. In eerste instantie is de Tolhuistuin tijdelijk ingevuld. In tweede instantie zullen de gebouwen en de tuin een definitieve invulling krijgen. In de gebouwen zullen zeer uiteenlopende functies hun plek krijgen waarbij de nadruk ligt op functies met een publiek karakter. Het brede scala van functies en activiteiten kan variëren van een bijzonder restaurant tot een culturele functie. Er zullen aan de Tolhuistuin geen gebouwen worden toegevoegd, maar als de functies daarom vragen kunnen de bestaande gebouwen beperkt worden uitgebreid. Waar het gaat om gebouwen met een monumentale waarde zal de architectuur van de gebouwen gerespecteerd worden. Het ecologisch waardevolle arboretum zal met zorg worden behandeld.

Functies

Het totale programma voor Overhoeks, exclusief de gebouwde parkeervoorzieningen, bedraagt 437.000 m² bvo (bruto vloeroppervlak). Dit komt neer op een dichtheid die anderhalf keer zo hoog is als die van het Java eiland. Voor een nieuwbouwwijk zeer hoog. Het programma bestaat voor 70% uit woningen en voor 30% uit andere functies. Deze laatste categorie kan worden onderverdeeld in ongeveer 33.000 m² bvo kantoor- en bedrijfsruimte en circa 100.000 m² bvo voorzieningen.

Er wordt momenteel uitgegaan van een woningbouwprogramma van circa 307.000 m². Uitgaande van een ruime gemiddelde woninggrootte en een gemiddelde woningbezetting van 1,85 (prognose O+S) wordt Overhoeks een woonbuurt met circa 2.200 woningen voor ongeveer 4.000 bewoners. Het programma gaat uit van een verdeling van het totaal aantal woningen in 20% sociale sector en 80% marktsector. Ongeveer 95% van de aangeboden woningvoorraad zal uit niet grondgebonden appartementen bestaan en circa 5% uit grondgebonden appartementen. Het woningbouwprogramma kenmerkt zich door flexibiliteit, dat wil zeggen dat er mogelijkheden zijn om woonunits te schakelen.

Vanuit de wens om zoveel mogelijk stedelijke functies te mengen zijn kantoren toegestaan. Omdat de markt voor kantoren op deze plek en op dit moment lastig is in te schatten is flexibiliteit van de gebouwen van belang waardoor de gebouwen van functie kunnen veranderen.

Voor de vereiste winkels, horeca en andere voorzieningen moet voldoende draagvlak worden gecreëerd. Want de bebouwing mag dan nog zo compact zijn, de verwachte 4.000 bewoners en ongeveer 2000

werknemers zijn daarvoor op zichzelf onvoldoende. De klandizie voor de gereserveerde 100.000 m² aan voorzieningen zal in belangrijke mate van buiten noord komen. Speciale attracties zullen mensen verleiden het gebied te bezoeken. En de belangrijkste attractie schuilt in de gunstige ligging op de middag- en avondzon, pal aan het IJ met een uniek uitzicht over zowel de binnenstad aan de overkant als de havens in de verte. Het voorstel om langs de gehele noordoever van het IJ een park met wandelpromenade en fietspaden aan te leggen buit dit gegeven uit en kan moeilijk worden overschat. Het wordt een stadspark om te flaneren. Ook de vestiging van aansprekende culturele instellingen kunnen bijdragen aan de verlangde populariteit van de locatie.

Passende functies bij deze verblijfsplaats aan het IJ met zijn park en hoogwaardige openbare ruimte zijn dus vooral voorzieningen op het gebied van horeca en cultuur. Samen kunnen deze functies goede kansen bieden om ook andere voorzieningen aan te trekken. Cafés, uitspanningen en restaurants moeten bij voorkeur kunnen profiteren van het uitzicht over het IJ. Een logisch zwaartepunt is de kop van de locatie bij de Toren Overhoeks, waar bebouwing en park elkaar ontmoeten, op loopafstand van de veerpont naar het centrum van Amsterdam. Daarnaast draagt de komst van culturele instellingen met een (inter)nationale reputatie, zoals het EYE, bij aan de bekendheid en de populariteit van de locatie. De bezoekers van deze culturele instellingen vergroten de levendigheid en zorgen voor klandizie voor de horeca en de andere functies. Diverse interessante functies op cultureel gebied zijn goed geschikt voor Overhoeks zoals theater met stedelijke programmering, galleries, musea, filmhuis en filmcluster.

Ook kleinschalige bedrijvigheid past uitstekend op deze locatie en kan het gewenste beeld van een gemêleerd stadsleven versterken. Op het publiek gerichte kleinschalige bedrijfsruimte zal bij voorkeur worden gelokaliseerd rond concentraties van voorzieningen. Verder zijn doorgaande routes en stadsstraten die goed in de loop liggen aangewezen locaties. Ten slotte zijn flexibele solitaire panden, verspreid over het gebied zelf, wenselijk voor vestigingen die niet zozeer afhankelijk zijn van passanten en contact met het publieke domein.

Voor de dagelijkse levensbehoeften wordt maximaal 1.000 m² bvo winkels toegestaan, al dan niet in de vorm van een supermarkt. Verder kunnen de toekomstige gebruikers terecht bij de reeds aanwezige markt en winkels in de directe omgeving (Van der pekmarkt en Mosplein).

De overige voorzieningen hebben veelal een verzorgend karakter voor de buurt, zoals sociaal-medische voorzieningen en een school. Deze wijkvoorzieningen zijn met name te vinden aan de Docklandsweg, Bercylaan en Badhuiskade. De nagestreefde menging van wonen en werken zorgt voor levendigheid overdag en sociale controle 's nachts. Bovendien kunnen zo de parkeervoorzieningen efficiënt worden benut. Hoewel de plannen een echte stadswijk voorspiegelen met stevige straatwanden, forse gebouwen, drukke en rustige delen, winkels en bedrijfjes, cafés en terrassen, zal het gebied zich in de toekomst toch in belangrijk opzicht van de binnenstad onderscheiden. De ligging van de wijk met een oeverpark grenzend aan het water van het IJ, dat overal vandaan voelbaar en zichtbaar is, de grotendeels autoluw ingerichte straten, de geparkeerde auto's zijn in parkeerkelders aan het oog onttrokken, dragen bij aan het ontspannen karakter, de rust en de ruimte, die de wijk zal ademen.

4.2.2 Uitwerkingen SP 2004

Ná het Stedenbouwkundig Plan van 2004 zijn nadere stedenbouwkundige studies verricht ten behoeve van onderdelen van het plangebied:

- De 'Studie scharnier Overhoeks (schetsontwerp Van der Pekbrug 3 juli 2012)', door de Dienst Ruimtelijke Ordening 4 september 2012, met modelstudies ter voorbereiding van het ontwerp van de Van der Pekbrug.
- Voor het onderdeel 'De Strip' en de Scheg is het boekje 'Ontwikkelstrategie Strip/ Scheg Overhoeks (Noordwaarts/OGA/DRO)' opgesteld, dat is vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg Noordwaarts (BON) op 21 maart 2013 als de te volgen strategie voor de ontwikkeling van de Strip en de Scheg.
- Ten behoeve van de partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks is in 2014 een hernieuwde stedenbouwkundige visie opgesteld voor het onderdeel 'Campus' (Revisie Stedenbouwkundig Plan 2014, Campus fase 3).

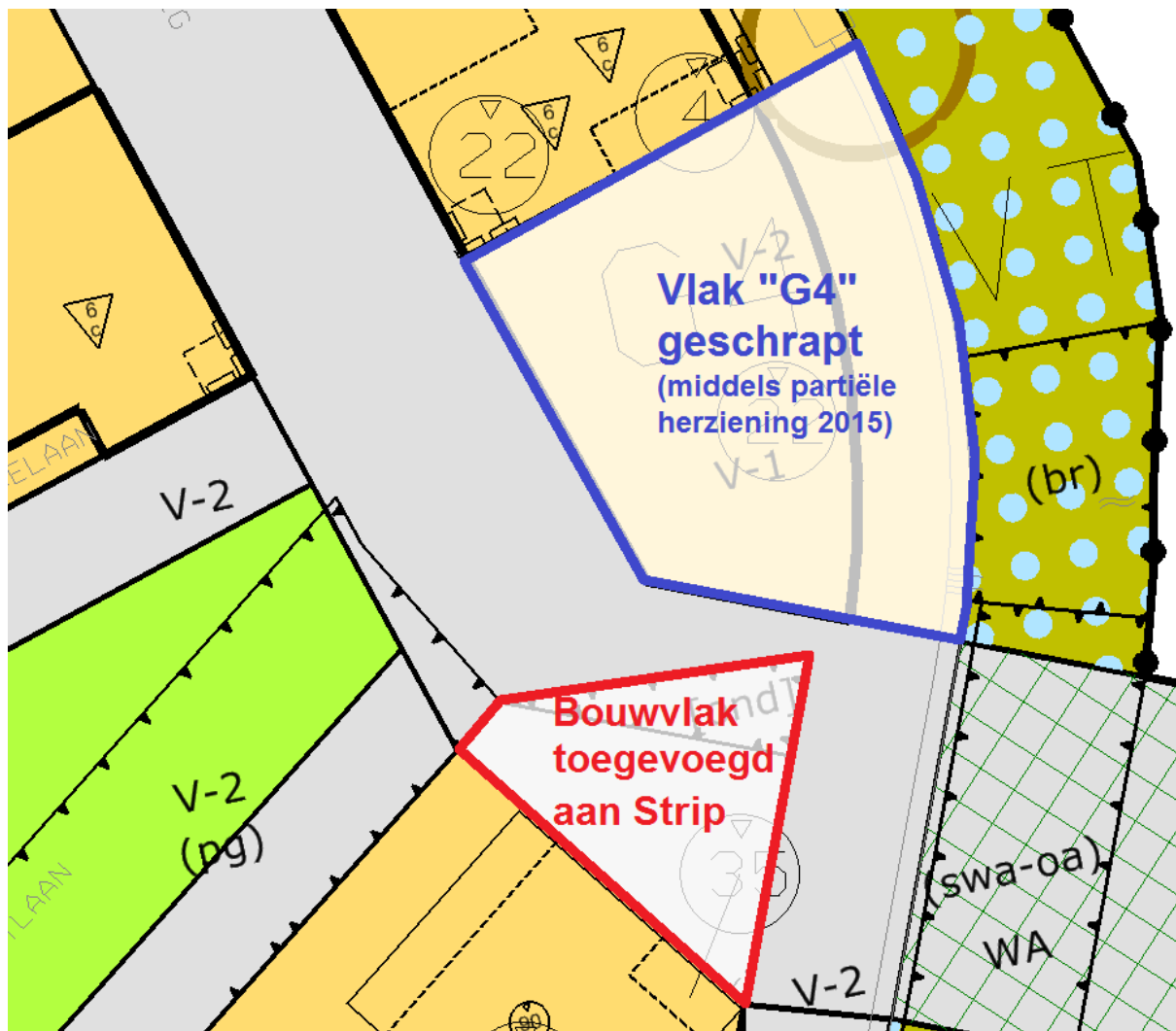
Hieronder volgt een nadere omschrijving van de twee laatstgenoemde studies.

4.2.3 Ontwikkelstrategie Strip/Scheg 2013

In deze ontwikkelstrategie worden de oorspronkelijke ambitieuze uitgangspunten voor de Strip uit het Stedenbouwkundig Plan voor het Shellterrein (2004) nogmaals onderschreven. De aanvankelijke ontwikkelstrategie is wel herzien. Bij het opstellen van het SP werd voorgesteld om de gehele strip met het park in een keer te bebouwen. Onder invloed van de crisis is gekozen voor een andere, kleinschaliger ontwikkelstrategie waarin de strip in 7 kavels is verdeeld die onafhankelijk van elkaar worden uitgegeven.

1. Veld Groot Lab
2. Kavel 1 (toren 1)
3. Kavel 2 Torenkavel (incl.openbare langzaamverkeersroute tussen scheg en kanaal)
4. Kavel 3 Torenkavel
5. Kavel 4 Tussenkavel
6. Kavel 5 Torenkavel
7. Kavel 6 Tussenkavel
8. Kavel 7 Torenkavel aan het Scharnier

Ten opzichte van de Ontwikkelingsstrategie is voor de punt aan de zijde van de Van der Pekbrug een stedenbouwkundige wijziging opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan als gevolg van de gewijzigde ligging van de brug. In het vigerende bestemmingsplan (de partiële herziening uit 2014) is de bebouwing aan de noordzijde van de brug geschrapt (bestemmingsvlak "G4" uit vigerende bestemmingsplan 2006). Deze bouwmassa is met behoud van het totale programma verplaatst naar de Strip. Op de afbeelding is aangegeven om welk bouwdeel het gaat.



4.2.4 Revisie SP 2014 Campus Overhoeks fase 3

In het deelgebied Campus, tussen het park en het projectgebied Buiksloterham, is de eerste fase afgerond, waarbij circa 520 woningen zijn gerealiseerd. Onder invloed van de veranderde marktomstandigheden in de crisis zijn voor Campus, fase 3, mogelijkheden onderzocht voor een gedifferentieerder programma. Hiertoe is in 2014 een hernieuwde stedenbouwkundige visie opgesteld (Revisie Stedenbouwkundig Plan, Campus fase 3), welke vertaald is in een partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks (onherroepelijk 22 januari 2015). Doel van deze eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks is om adequate en flexibelere juridische kaders te scheppen voor de vernieuwde stedenbouwkundige visie van het deelgebied. Deze vigerende regeling van de partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks, is één op één in de actualisering van dit bestemmingsplan meegenomen; voor het overige blijft de hoofdstructuur van het gebied zoals vastgelegd in het SP van 2004 (en het bestemmingsplan van 2006) in stand.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / MER-beoordeling

5.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

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. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Tot slot kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

5.2 Vormvrije MER-beoordeling

Het onderhavige bestemmingsplan betreft een actualiseringsbestemmingsplan; het reeds vigerende juridisch-planologische kader wordt geactualiseerd aangezien het bestemmingsplan de 10-jaars termijn nadert. Ten behoeve van het 'oude' vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 is een milieueffectrapport opgesteld en de bijbehorende procedure doorlopen, aangezien destijds met het bestemmingsplan de eerste fase van de herontwikkeling van de Noordelijke IJeoers werd mogelijk gemaakt. Op basis van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks is inmiddels een groot deel van het plangebied gerealiseerd of in ontwikkeling. Het nieuwe bestemmingsplan Overhoeks legt de huidige situatie vast en maakt slechts nieuwe ontwikkelingen mogelijk, zoals al voorzien in het vigerende bestemmingsplan Overhoeks. Er is geen sprake van toevoeging van extra programma.

Op grond van het Besluit Mer, Bijlage D, categorie D.11.2 is het project niet MER-beoordelingsplichtig. Daarvan is pas sprake in geval van aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Wel dient op basis van artikel 2 lid 5 onder b van het Besluit een zogenoemde 'voortoets' te worden uitgevoerd. In deze voortoets moet worden gezien of de activiteit belangrijke gevolgen voor het milieu kan hebben. Daarbij moet worden gekeken naar de omvang van het project, cumulatie met andere projecten, opnamevermogen van het natuurlijke milieu in samenhang met aangewezen natura 2000-gebieden. De omvang en ligging van het plangebied, de reeds aanwezige bebouwing en infrastructuur en de al uitgevoerde onderzoeken maken dat de conclusie kan worden getrokken dat geen MER-beoordeling behoeft te worden uitgevoerd.

Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

In dit bestemmingsplan wordt het vigerende juridisch-planologische kader geactualiseerd. Dit kader bestaat uit het bestemmingsplan Overhoeks (2006), de 1e partiële herziening bestemmingsplan Overhoeks (2014) en de verleende omgevingsvergunningen voor ondermeer het Congreshotel Maritim en de Van der Pekburg. Buiten deze al vergunde / planologisch reeds toegestane ontwikkelingen voorziet het voorliggende bestemmingsplan niet in nieuwe ontwikkelingen. Evenmin worden er wijzigingen voorgesteld aan de verkeerskundige situatie.

Binnen Amsterdam Noord ligt het bestemmingsplangebied op afstand van de A10 Noord. De Nieuwe Leeuwarderweg die aansluiting op de A10 geeft, ligt relatief dichtbij het plangebied. Er zijn geen doorgaande wegen die het plangebied doorkruisen. Dit betekent dat het plangebied alleen te maken heeft met bestemmingsverkeer. De verkeersafwikkeling per auto vindt plaats via de wegen in Buiksloterham ten noorden van het plangebied en via de Van der Pekstraat ten oosten van het plangebied. Realisatie van de Van der Pekbrug (gereed 2016) zal er voor zorgen dat het toekomstige verkeer richting de Strip (A'DAM toren, Grootlab en de hoogbouw) een eigen route heeft, gescheiden van het woongedeelte van de wijk. Op deze manier blijft het Residentieel Kwartier een verkeersluwe buurt binnen de Campus.

Wat betreft bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer heeft het plangebied een gunstige geografische ligging. Het Buiksloterwegveer en het Distelwegveer liggen vlakbij het plangebied waardoor het centrum van Amsterdam en het Centraal Station goed bereikbaar zijn. Ook de nieuwe metrohalte Johan van Hasseltweg ligt niet al te ver van het plangebied en zal naar verwachting een positief effect hebben op de vermindering van het autogebruik.

6.2 Autoverkeer

Het plangebied is met de auto vanaf de Klaprozenweg (S118) bereikbaar via de Ridderspoorweg, de Distelweg en de Grasweg. Aan de andere zijde wordt het gebied ontsloten door de Ranonkelkade, Meidoornweg, Hagendoornweg en Mosplein richting de S116 (Nieuwe Leeuwarderweg). In het plangebied zijn de volgende wegen ingericht als 50-kilometerweg: de Grasweg en Docklandsweg.

Binnen de Campus worden alle straten haaks op de Docklandsweg en de Grasweg woonstraten. Deze worden allen als autoluwe 30-kilometergebieden ingericht. Ook de Bercylaan en Badhuiskade in het deelgebied de Strip worden onderdeel van een 30 km/u zone. In de planregels van het bestemmingsplan is dit vastgelegd door deze straten te bestemmen als Verkeer - 2 en ter plaatse een maximum snelheid van 30 km/u voor te schrijven. Door aan de IJ-zijde de straten langs de bouwvelden met elkaar te verbinden, worden doodlopende straten vermeden.

De Van der Pekbrug vormt vanaf 2016 de entree vanuit Amsterdam-Noord tot Overhoeks voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling geldt dat een aantal verkeersbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits tegengesteld aan elkaar zullen zijn. Zo zullen tijdens de ochtendspits bewoners van woningen het plangebied verlaten terwijl werknemers van de bedrijven en kantoren het gebied zullen betreden. Tijdens de avondspits is dit andersom.

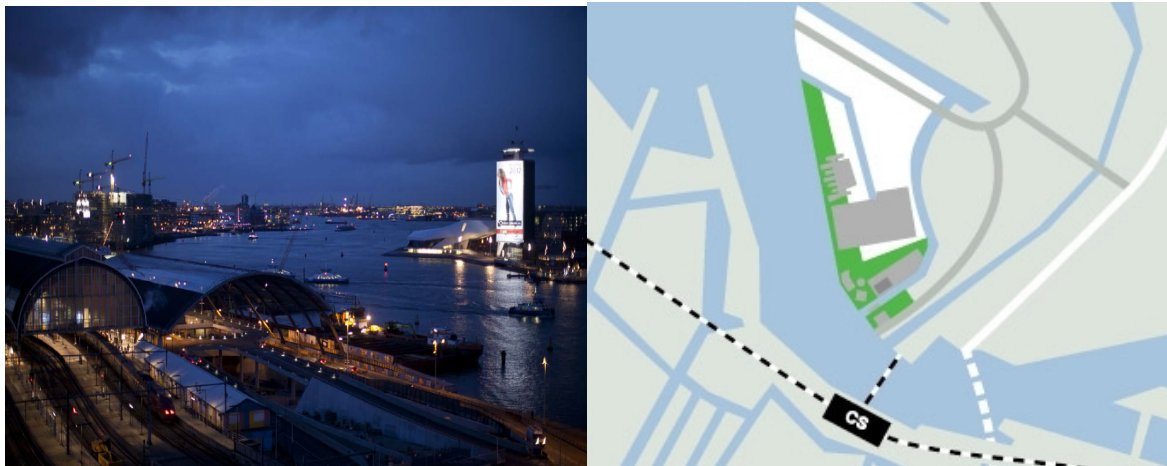
De hoofdstructuur van de Campus blijft in stand door uit te blijven gaan van de bestaande blokstructuur met het vastleggen van de hoekpunten als verplichte rooilijnen. Dit is in de 1e partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks (2014) al vastgelegd en deze planregels zijn ongewijzigd overgenomen in dit nieuwe bestemmingsplan.

6.3 Openbaar vervoer

In het Stedenbouwkundig Plan voor het Overhoeksterrein is zo optimaal mogelijk ingespeeld op de toekomstige verkeersafwikkeling. Het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en route te voet wordt daarbij optimaal gefaciliteerd door onder meer de volgende maatregelen:

- De Strip en De Campus (exclusief de Docklandsweg) worden als 30-kilometergebied ingericht. De

- auto is hier te gast, het autoverkeer wordt geremd (drempels en visuele belemmeringen).
- De fietsbergingen bij de woningen krijgen een gunstige situering.
- De toegangsbruggen voor het gebied worden gebruikt als verkeersbeperkend middel voor het verkeer.



Overhoeks ligt op loopafstand van het Buiksloterwegveer en daarmee op loopafstand van het Centraal Station. Het Centraal Station en het nieuwe metrostation Johan van Hasseltweg kunnen per fiets, eventueel te voet en per bus bereikt worden. De realisering van de Noord-Zuid metrolijn zal naar verwachting leiden tot een vermindering van het aantal autobewegingen van en naar het gebied. De wegen die behoren tot het Hoofdnets Openbaar Vervoer worden in ieder geval zo ingericht dat er een snelle buslijn kan lopen vanaf de brug van de Ridderspoorweg via de Asterweg naar de zuidelijk gelegen brug (ter hoogte van de Van der Pekstraat). De bushaltes en directe omgeving zullen goed toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met een fysieke beperking.

6.4 Langzaam verkeer

In de ontwerpen voor de straten in de Campus en de Strip is er relatief veel ruimte voor de fiets. Samen met voldoende fietsparkeervoorzieningen (op straat maar ook inpandig) zal zo gestimuleerd worden dat bewoners en werknemers met de fiets gaan. De Distelweg (die het Distelveer verbindt met het Mosplein) is onderdeel van het Hoofdnets Fiets. De Asterweg en de Ridderspoorweg zijn aangeduid als schakels in het Hoofdnets Fiets. Deze route vormt een snelle fietsroute vanaf de brug van de Ridderspoorweg via de Asterweg, de Campus richting De Strip. In 2009 is de fiets/voetgangersbrug geplaatst over het Buiksloterkanaal langs het IJ. De stalen brug is vanaf de pont Buiksloterveer, naast de Toren Overhoeks, voor iedereen goed zichtbaar.

6.5 Parkeren

Aantal parkeerplaatsen in plangebied

Net als in het vigerende bestemmingsplan wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van een programma aan woonfuncties en commerciële voorzieningen met een bijbehorende parkeervraag. In het kader van het vigerende bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar het benodigde aantal parkeerplaatsen.

In het vigerende bestemmingsplan is in de planregels voor kantoren een parkeernorm opgenomen van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak. Het plangebied Overhoeks wordt gezien als een B-locatie. Met de partiële herziening (2014) zijn voor de Campus (in oude bestemmingsplan bestemd als "G1" aanvullende regels gesteld ten aanzien van parkeren. Geregeld is dat, met inachtneming van het totaal aantal parkeerplaatsen, parkeren op eigen terrein dient opgelost te worden met inachtneming van de volgende minimum en maximum parkeernormen:

- koopsector minimum 0,5 parkeerplaats per woning;
- markthuurst minimum 0,25 parkeerplaats per woning;
- sociale huur minimum 0 parkeerplaats per woning;
- overige functies minimum 0 en maximum 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak;

- bezoekers 0,125 parkeerplaats per woning.

Op basis van het programma op Overhoeks en uitgaande van parkeernormen voor woningen, kantoren, voorzieningen en bezoekers, en rekening houdend met dubbelgebruik is een maximum aantal parkeerplaatsen van 5.200 aangehouden in het vigerende bestemmingsplan uit 2006. Voor het nu voorliggende bestemmingsplan wordt uitgegaan van hetzelfde programma en dezelfde uitgangspunten ten aanzien van parkeren. In het nieuwe bestemmingsplan zijn derhalve ook weer maximaal 5.200 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt, met de volgende onderverdeling:

- Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 2.700 voor het bestemmingsvlak G1 (in dit bestemmingsplan bestemd als Gemengd - 1 en Gemengd - 2);
- Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 2.200 voor de bestemmingsvlakken G2 (in dit bestemmingsplan bestemd als Gemengd - 3) en O2 (in dit bestemmingsplan bestemd als "Groen - 2") gezamenlijk;
- Voor de openbare ruimte geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 300;

Totaal: 5.200

In de parkeerbehoefte die volgt uit de herontwikkeling van Overhoeks wordt in het gebied zelf voorzien. De zeer hoge bebouwingsdichtheid maakt de aanwezigheid van gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk. Om te voorkomen dat de hoge parkeerdruk ten koste zou gaan van het straatbeeld en de openbare ruimte zijn vrijwel alle parkeerplaatsen ondergebracht in gebouwde voorzieningen. In de openbare ruimte zijn maximaal 300 parkeerplaatsen toegestaan, deze zijn bedoeld voor kort bezoek en passanten. De bovenstaande regeling wordt gehandhaafd.

Aanvullende parkeerregels Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks

In de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks zijn voor het deelgebied Campus-fase 3 nadere parkeerregels opgenomen, op basis van een vernieuwde stedenbouwkundige visie. Het betreft onder meer het introduceren van een minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning en een nadere verdeling van de maxima voor het maaiveld parkeren.

Omdat het project (in tegenstelling tot de oorspronkelijke ontwikkelstrategie) door meerdere ontwikkelaars wordt uitgevoerd, is het totale aantal beschikbare parkeerplaatsen op maaiveld tussen de twee grote deelgebieden herverdeeld. Dit houdt in dat in het deelgebied Campus, fase 1 en 3 maximaal 200 parkeerplaatsen in de openbare ruimte geplaatst mogen worden. De resterende 100 parkeerplaatsen komen in het deelgebied de Strip terecht. Het maximaal totaal aantal parkeerplaatsen op maaiveld (300) blijft hiermee ongewijzigd. Hierbij gaat het om bezoekersparkeren en kort parkeren. Ook het gezamenlijke totaal van 5.200 blijft gelijk. Het houdt in dat in bestemming Gemengd - 1 (deelgebied Campus, fase 1 en 3) maximaal 200 parkeerplaatsen in de openbare ruimte geplaatst mogen worden. De resterende 100 parkeerplaatsen komen in bestemming Gemengd - 3 (deelgebied Strip, fase 2) terecht.

6.6 Resultaten onderzoek

6.6.1 Verkeersonderzoek

Verkeersonderzoek vigerend bestemmingsplan Overhoeks 2006

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2008 onherroepelijk) is verkeersonderzoek verricht. Conclusie van dat onderzoek was dat het (extra) verkeer van en naar Overhoeks goed kon worden afgewikkeld. Om inzicht te krijgen in het effect van de ontwikkelingen in Overhoeks en de gehele Buiksloterham samen in de verdere toekomst, is in 2005 aanvullend verkeerskundig onderzoek gedaan. Ten behoeve van deze verkenning zijn verschillende ontwikkelingsvarianten en scenario's doorgerekend met een horizon van 15 jaar (2020), waarbij ook de gehele herontwikkeling van de Buiksloterham in ogenschouw is genomen. Bij de conclusies van deze verkenning kwam een aantal mogelijke knelpunten voor de toekomst naar voren. In verband hiermee werd ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan in 2006 het belang gesignaleerd van een goede monitoring van de verkeersontwikkeling in het gebied, óók na verdere ontwikkeling van het Buiksloterhamgebied. Hierbij werd aangegeven dat door het tijdig nemen van maatregelen (zoals het bevorderen van fietsgebruik en openbaar vervoer) binnen en buiten het plangebied knelpunten kunnen worden voorkomen in de

toekomst.

Verkeersonderzoek procedure bestemmingsplanafwijking congreshotel 2014

Het geldende bestemmingsplan Overhoeks, dat in 2006 is vastgesteld (2008 onherroepelijk) maakt de ontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied mogelijk. Zowel het vigerende bestemmingsplan (2006) als dit voorliggende bestemmingsplan staan maximaal 437.000 m² programma toe. Programmatisch is er ten opzichte van 2006 niets gewijzigd.

Onderdeel van de toegestane functies is de functie 'hotels en congresruimten' tot een maximum van 25.000 m² bvo. Ten behoeve van het congreshotel Maritim is een projectafwijkinsprocedure doorlopen. Het geplande congreshotel overschrijdt namelijk het voor deze functie toegestane maximaal aantal m² met circa 37.000 m² bvo. Gezien het vastgelegde totale maximale bouwvolume in het bestemmingsplan, komt er ook circa 37.000 m² bvo minder aan andere functies (zoals kantoren). Het betreft dus een "uitruil" binnen het programma van Overhoeks. In het kader van de geplande ontwikkeling is bij de omgevingsvergunning verkeersonderzoek gedaan naar de effecten van de beoogde functiewijziging. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de functiewijziging niet zou leiden tot verkeerskundige knelpunten.

Conclusie

In het kader van het vigerende bestemmingsplan (2006) is verkeersonderzoek uitgevoerd waarin de verkeerskundige effecten van de voorgenomen herontwikkeling van Overhoeks zijn onderzocht. Tevens is in het kader van de van het bestemmingsplan afwijkende projecten (Maritim) verkeersonderzoek gedaan. Uit de onderzoeken volgt dat er geen verkeerskundige knelpunten te verwachten zijn. Met dit voorliggende bestemmingsplan wordt qua programma, dat bepalend is voor de verkeersproductie, 1-op-1 aangesloten op het vigerende bestemmingsplan en de vergunde afwijkingen daarvan. Ook worden er ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan geen wijzigingen in de verkeerskundige structuur voorgesteld. Er is om die reden geen aanleiding om nieuw verkeersonderzoek uit te voeren.

6.6.2 Veerboten

Overhoeks ligt op loopafstand van het Buiksloterwegveer en daarmee op loopafstand van het Centraal Station. Bewoners en gebruikers van Overhoeks maken voor woon-werk-verkeer – nu en in de toekomst – op grote schaal gebruik van de pont. Overhoeks heeft op dit moment 550 woningen en 43.000 m² bedrijven en voorzieningen. Het is evident dat de gemeente Amsterdam zich moet voorbereiden op een capaciteitsuitbreiding van de veren om de geplande verdere ontwikkeling van een van de belangrijkste projectgebieden van Amsterdam – Overhoeks - te faciliteren.

De gemeente Amsterdam monitort daarom het gebruik van de veren permanent en anticipeert op toekomstige ontwikkelingen door het ontwikkelen van vervoerprognoses. De monitoring heeft in de afgelopen jaren regelmatig aanleiding gegeven om het verenaanbod uit te breiden. In de periode 2011-2014 hebben enkele spitsuitbreidingen plaatsgevonden, en in 2014 is het verenaanbod uitgebreid met het Oostveer. In de zomer van 2014 is het NDSM-werf veer in de nacht langer gaan doorvaren. Mocht aan de hand van deze permanente monitoring blijken dat op middellange termijn zich nieuwe capaciteitsproblemen voordoen, dan zal de gemeente daarop anticiperen met een nieuwe uitbreiding van de capaciteit, zoals zij in het verleden ook heeft gedaan. Er zijn verschillende mogelijkheden om een capaciteitsprobleem op te lossen. Mogelijke maatregelen zijn:

1. Frequentieverhogingen van de bestaande veerverbindingen zonder uitbreiding van de vloot.
2. Het herverdelen van de bestaande vloot.
3. Het inzetten van extra boten op bestaande veerverbindingen.
4. Het starten van nieuwe veerverbindingen.
5. Alternatieve oplossingen voor veerverbindingen.

De verschillende oplossingsrichtingen worden onderzocht aan de hand van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Op deze manier wordt onderzocht welke oplossingsrichting het beste aansluit op de vervoersvraag en op welke wijze het Amsterdamse verensysteem zo efficiënt mogelijk kan worden ingericht. Voor het Buiksloterwegveer is door middel van een in december 2014 uitgevoerd onderzoek aangetoond dat het capaciteitsprobleem urgent is. Daarom wordt hiervoor een extra schip aangeschaft. Momenteel is namelijk met de huidige inzet van twee schepen tijdens de ochtendspits de maximumcapaciteit bereikt. Vanaf 2016 ontstaan ook capaciteitsproblemen in het weekend. Om deze

drukke in de spits op te vangen zijn al in 2014 en 2015 maatregelen genomen door van april tot en met december tijdens de spits een extra veer in te zetten, het zogenaamde spitsveer. Om de extra inzet op het Buiksloterwegveer structureel te kunnen aanbieden, dient de vloot in het najaar van 2016 te worden uitgebreid met een extra IJ-veer50 schip. Tot die tijd wordt het spitsveer voortgezet.

Voor maatregelen op de langere termijn wordt in opdracht van de wethouders Verkeer en RO een onderzoek uitgevoerd naar verbetering van verbindingen over het IJ. In juni 2015 is het advies van de Adviescommissie IJ-oeververbindingen gepresenteerd en door beide wethouders in ontvangst genomen. De commissie adviseert om op korte termijn het verensysteem te optimaliseren. Voor de langere termijn stelt de commissie voor om de aanleg van twee fiets- en voetgangersbruggen nader te onderzoeken. Aanleg van metrostation Sixhaven komt in beeld als een interessante optie voor gebiedsontwikkeling. Het stadsbestuur heeft in december 2015 besloten het Voorgenomen Principebesluit Sprong over 't IJ vrij te geven. Dit principe besluit houdt in: Op korte termijn optimaliseren van het IJ-verensysteem en structureel verbeteren van de IJ-oeververbindingen op middellange termijn in de vorm van een combinatie van de veren met bruggen voor langzaam verkeer op de flanken (Javabrug, Stenen Hoofdbrug) en een nader te bepalen pakket maatregelen op het centrale deel van het IJ (veren, metrostation Sixhaven, voetgangerstunnel CS, uitgang Noord metro CS, IJpleintunnel).

In de Gebiedsstudie "Sprong over het IJ" is het toevoegen van het zogenaamde Eye-veer opgenomen als mogelijkheid om de groeiende stroom reizigers richting Overhoeks op te vangen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks uit 2006 is op Overhoeks (ter hoogte van de Bundlaan) planologisch al voorzien in een aanlandingsplek voor een veerpont. Gelet op de huidige planvorming zoals beschreven in de gebiedsstudie is het wenselijk deze planologische mogelijkheid in het voorliggende bestemmingsplan te handhaven.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

7.2 Beleid en regelgeving

7.2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a, lid 6, Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeer- en spoorweggeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

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

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de betreffende weg. Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Het bestemmingsplan maakt geen aanleg mogelijk van een weg en/of een spoorweg als gevolg waarvan er vanwege de Wet geluidhinder een zone zou gaan gelden. In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan bij geluidsgevoelige gebouwen de wettelijke voorkeursgrenswaarden in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder

7.2.3 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.3 Amsterdams geluidbeleid / TAVGA

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. In 2016 is het geluidbeleid geactualiseerd. Conform het nieuwe geluidbeleid (2016) dient net als in het geluidbeleid van 2007 elke woning te worden voorzien van een stille zijde. Een stille of geluidsluwe zijde (de termen zijn synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110g Wgh).

Op 8 maart 2016 is het plan behandeld in het TAVGA. De volgende opmerkingen zijn gemaakt:

- a. Er wordt hogere waarden aangevraagd waarbij de woningen voorzien kunnen worden van een stille zijde conform het Amsterdamse beleid. Er is geen technische belemmering voor het creëren van een stille zijde;
- b. De stille zijde dient verplicht in de regels van het bestemmingsplan opgenomen te worden;
- c. TAVGA is akkoord, met dien verstande dat voor de woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld, worden voorzien van een stille zijde.

Voor kavel 7 wordt een hoge ranke woontoren gerealiseerd. Doorgaans kan een stille zijde worden gerealiseerd door het slim positioneren van de bouwblokken: als daarmee van de bronnen afgekeerde gevels ontstaan of zelfs een heel binnen-terrein, is daar sprake van een geluidsluwe zijde. Voor een slanke hoge toren zoals op kavel 7 zal worden gebouwd gaat dat niet. De tweede manier om toch te proberen een geluidsluwe zijde te realiseren, althans op de te openen delen in die gevel, is dan ook met borstweringen op balkons: achter die borstweringen ter plaatse van openslaande deuren of ramen kan een geluidsluwe zijde ontstaan: de nieuwe rekenregels uit het Amsterdamse beleid bieden daarvoor mogelijkheden. Maar bij vaststelling van het bestemmingsplan (en bijbehorende hogere waarden) kan niet worden geconstateerd of deze oplossing haalbaar is: dat kan pas als de omgevingsvergunning wordt verleend, dus op bouwplanniveau. Vandaar de eis in de hogere waarden besluiten voor een geluidsluwe zijde. Met het nieuwe beleid (2016) lijkt die afwijkmogelijkheid beperkter maar worden er meer mogelijkheden geboden om een geluidsluwe zijde te realiseren: alleen ter plaatse van de te openen delen, je mag dan een voor het te openen deel een gemiddelde uitrekenen (dus effectief rekening houden met een borstwering) en een gevel die 3 dB hoger wordt belast dan de voorkeursgrenswaarde wordt, als het niet anders kan, ook als geluidsluw beschouwd. Op grond van het voorgaande kan worden vastgesteld dat bij kavel 7 een stille zijde conform het Amsterdamse geluidbeleid (2016) kan worden gerealiseerd.

In dit bestemmingsplan is in de planregels verankerd dat elke nieuwe woning moet worden voorzien van minimaal één stille zijde (geluidsluwe gevel). Aan de opmerkingen van het TAVGA is daarmee tegemoet gekomen.

7.4 Resultaten onderzoeken

Akoestisch onderzoek is nodig voor de delen van het plangebied die binnen de geluidzones van wegen of industrieterreinen liggen en waar nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen, onderwijsvoorzieningen en ziekenhuizen) mogelijk worden gemaakt. In geval van Overhoeks is dit aan de orde bij de Campus Fase 3 en het deelgebied "De Strip".

7.4.1 Akoestisch onderzoek campus fase 3

Voor Campus Fase 3 is op 26 november 2014 de 1e partiële herziening bestemmingsplan Overhoeks vastgesteld door de gemeenteraad. In het kader van deze partiële herziening is door LBP/Sight akoestisch onderzoek gedaan naar de actuele geluidbelasting (rapportage d.d. 13 februari 2014). Daarbij is zowel het wegverkeer (Docklandsweg, voorheen Verlengde Grasweg, Grasweg en Van der Pekbrug) als het industrielawaai (Johan van Hasseltkanaal West) beschouwd. Op de afbeelding is het deelgebied (rood omkaderd) en de geluidzone van het industrieterrein (paarse lijn) weergegeven.



Uit het onderzoek volgt dat de akoestische situatie ter plaatse van de geprojecteerde woningen niet maatgevend is gewijzigd ten opzichte van de eerder, tijdens de voorbereiding van het vigerend bestemmingsplan beschikbare gegevens. Industrielawaai is in de tussentijd afgenomen. Verder is wegverkeerslawaai zeer licht toegenomen.

Ten behoeve van de geprojecteerde woningen zijn nieuwe hogere waarde besluiten genomen. Op enkele locaties wordt de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) vanwege industrielawaai overschreden. Op deze locaties wordt een dove gevel (dan wel vliesgevel) voorgeschreven vanaf 21 meter bouwhoogte. Omdat de bouwvlakken met de herziening globaal zijn en gebouwen overal binnen het bouwvlak kunnen komen te staan, is de aanduiding "dove gevel" nu over de gehele bouwvlak geprojecteerd, voor zover het bouwvlak binnen de geluidzone valt. Als de exacte situering van het bouwplan bekend is en uit nader onderzoek blijkt dat er toch geen dove gevel of geluidwerend vlies benodigd is, dan kan via omgevingsvergunning afwijking van dit vereiste toegestaan worden.

De vigerende regeling van de 1e partiële herziening bestemmingsplan Overhoeks (2014) is één op één overgenomen in de planregels van het onderhavige actualiseringsplan.

Gelet op de recente datum van het akoestisch onderzoek alsmede de vastgestelde hogere waarden is er geen aanleiding om het kader van dit bestemmingsplan nieuw akoestisch onderzoek te doen voor de Campus.

7.4.2 Akoestisch onderzoek De Strip - kavel 2, 3 en 4 Congreshotel Maritiem

In het kader van de ruimtelijke procedure die voor het Congreshotel Overhoeks is gevoerd is door LBP Sight akoestisch onderzoek gedaan (rapportage d.d. 24 oktober 2014) en zijn hogere waarden vastgesteld. De omgevingsvergunning voor het Congreshotel is verleend, zodat in het kader van het voorliggende bestemmingsplan geen nieuw akoestisch onderzoek of vaststelling hogere waarden aan de orde is.

7.4.3 Akoestisch onderzoek De Strip - kavel 1, 5, 6 en 7

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks uit 2006 is voor de kavels 1, 5, 6 en 7 in het deelgebied De Strip al uitgegaan van woningbouw en is hiervoor een hogere waarde vastgesteld.

In het voorliggende bestemmingsplan wordt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan een wijziging aangebracht met betrekking tot het (oostelijk gedeelte van het) bestemmingsvlak voor de Strip. Er wordt een beperkte uitbreiding van de onderbouw van het zogenaamde kavel 7 mogelijk gemaakt, vanwege de enigszins verschoven ligging van de Van der Pekbrug. Deze correctie is nodig om het oorspronkelijk bedoelde stedenbouwkundige beeld te bewerkstelligen. Door de uitbreiding van kavel zeven zullen de gebouwen weer parallel lopen aan de openbare ruimte zoals aanvankelijk ook bedoeld. Overigens mag voor dit bouwblok / uitbreiding bestemmingsvlak slechts gebouwd worden tot een maximale bouwhoogte van 24 meter (aangesloten wordt bij maximale hoogte aangrenzende onderbouw).

Door bureau LBP/Sight is akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij is onderzocht (a) wat de geluidbelasting is op de enigszins verschoven uiterste bouwgrens van kavel 7 en (b) of voor de overige nog niet gerealiseerde kavels van de Strip (1, 5 en 6) de hogere waarde uit 2006 nog actueel is. De resultaten daarvan zijn als volgt:

- a. De maximale geluidbelasting vanwege de Docklandsweg / Van der Pekbrug (50 km/u) bedraagt 61 dB voor kavel 7. Bij de kavels 1, 5 en 6 wordt de voorkeurgrenswaarde niet overschreden. Voor de geluidbelasting van 61 dB bij kavel 7 zal een hogere waarde moeten worden vastgesteld.
- b. De geluidbelasting van de Ranonkelkade / Buiksloterweg is lager dan de voorkeurgrenswaarde.

Geconcludeerd kan worden dat alleen voor de verschoven uiterste bouwgrens van kavel 7 een hogere waarde vastgesteld dient te worden van 61 dB vanwege het wegverkeer op de Docklandsweg / Van der Pekbrug. Bij de overige kavels wordt voor de gezoneerde wegen aan de voorkeurgrenswaarde voldaan.

De Bercy laan en de Badhuiskade worden uitgevoerd als 30 km/u zone. In het bestemmingsplan zijn deze wegen bestemd als Verkeer - 2 waarin is bepaald dat de maximum snelheid 30 km/u bedraagt. Deze straten zijn conform de Wet geluidhinder niet gezoneerd en hiervoor heeft geen hogere waarde te worden vastgesteld. Om inzicht te krijgen in de hoogte van de geluidbelasting van 30 km/u wegen, is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing de geluidbelasting wel bepaald. De rekenresultaten geven aan dat de geluidbelasting aan de noordwestzijde van de kavels 1, 5, 6 en 7 respectievelijk maximaal 53, 51, 51 en 50 dB bedraagt (met toepassing van de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder). Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting aan de zuidoostzijde van de kavels 1, 5, 6 en 7 respectievelijk maximaal 58, 60, 59 en 58 dB bedraagt (met toepassing van de aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder). De hoge geluidbelasting wordt enerzijds veroorzaakt door de relatief smalle wegprofielen van de Bercy laan en Badhuiskade. Het belang van het bouwen in hoge dichtheden is hier vanuit stedenbouwkundig oogpunt van meer belang geacht dan het realiseren van lagere geluidswaarden door bredere profielen. Ook het belang van een klinkerbestrating is hier afgewogen tegen het gebruik van geluidbeperkend asfalt, met als belangrijkste reden de verkeersveiligheid. Het gebruik van klinkers heeft een verkeersremmend effect. Bij de bouw van de woningen zullen de wettelijke binnenwaarden worden aangehouden. Gelet op het voorgaande zal er ondanks de geluidbelasting geen sprake zijn van een slecht woon- en leefklimaat en zijn de woningen ruimtelijk inpasbaar.

Amsterdams geluidbeleid

Cumulatie

Volgens het Amsterdamse geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal vast te stellen hogere waarde. In deze situatie is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de

gecumuleerde geluidbelasting hoger is dan $(61+3)$ 64 dB. Uit de rekenresultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting lager is dan 64 dB. Er wordt aan het Amsterdamse geluidbeleid voldaan.

Geluidluwe gevel

Conform het beleid van de gemeente Amsterdam moet voor de toekenning van een hogere waarde in principe een geluidluwe geveldeel (raam of deur) aanwezig zijn waaraan ten minste één verblijfsruimte is gesitueerd. In die geluidluwe gevel moet een te openen raam of deur opgenomen zijn. In de planregels is vastgelegd dat elke woning minimaal één geluidluwe zijde moet hebben, waarbij wordt getoetst aan het Amsterdamse geluidbeleid.

7.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van (nieuwe) geluidgevoelige gebouwen noch in de aanleg of reconstructie van een weg in de zin van de Wet geluidhinder. Er is alleen sprake van een vergroting van kavel 7 van de Strip (bestemmingsvlak Gemengd - 3). Aanleiding voor het vergroten van dit bouwblok is de gewijzigde ligging van de Van der Pekbrug. Uit het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor wat betreft het onderzochte bouwblok niet op alle gevels voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde (48 dB) uit de Wet geluidhinder, zodat parallel aan het bestemmingsplantraject hogere waarden dienen te worden vastgesteld voor de Docklandsweg / Van der Peckbrug: maximaal 61 dB.

Het plan is behandeld in het TAVGA van 8 maart 2016. Daarin is geadviseerd om in de planregels vast te leggen dat elke woning voorzien dient te worden van een stille zijde / geluidluwe gevel. Dat is in de planregels gedaan, waarmee het advies van het TAVGA gevolgd is. Vanuit oogpunt van de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen die aan vaststelling en realisatie van het plan in de weg staan.

Het ontwerpbesluit hogere grenswaarden heeft gelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Op 23 augustus 2016 heeft het college van B&W de hogere waarde vastgesteld voor de Docklandsweg / Van der Peckbrug: maximaal 61 dB.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Algemeen

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

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

Sinds mei 2008 is de nieuwe Europese richtlijn 2008/50/EG betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa, van kracht. Deze nieuwe richtlijn vervangt de huidige EU-richtlijnen betreffende de luchtkwaliteit, met uitzondering van de vierde dochterrichtlijn. De richtlijn heeft onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De richtlijn bevat onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijn verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd.

Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

8.2.2 Wet milieubeheer (Wm)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

1. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
2. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbeterd of tenminste gelijk blijft, of
3. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbeterd;
4. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
5. deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn

stof (PM₁₀) van belang.

8.2.3 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma. Het NSL is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Op 3 juni 2014, is een besluit genomen tot wijziging van de periode (verlenging tot 1 januari 2017) waarop het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit betrekking heeft (besluit verlenging NSL). Het NSL is daarmee nog onverkort van toepassing, evenals de programmasystematiek. Het project Overhoeks is in het NSL opgenomen. Het project Overhoeks wordt in het NSL getypeerd als een gemengd project. De omvang van het project zoals opgenomen, is als volgt: circa 2.200 woningen en circa 130.000 m² bvo (zie onderstaande uitsnede tabel NSL voor wat betreft IB-projecten NoordMeugel). Zie verder onder paragraaf 8.3.

NoordMeugel			
IB-nr	Naam project	Type project	Omvang project
762	Overhoeks	gemengde locatie	Circa 2.200 woningen + circa 130.000 m ² b.v.o. kantoren

Tabel Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

8.3 Resultaat onderzoeken

In het kader van de uitgebreide procedure voor het planologisch afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3^o Wabo) voor het Congreshotel Maritim is onderzoek gedaan. Hieruit kwam naar voren dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormde voor de geplande ontwikkeling. In het nu voorliggende bestemmingsplan worden ten opzichte van het reeds vergunde plus hetgeen op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk is, geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Onderzoek luchtkwaliteit is daarmee niet aan de orde.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit wordt niet voorzien in vestiging van dergelijke functies binnen een afstand van 300 meter van de rand van een snelweg, noch binnen een afstand van 50 meter van een stedelijke weg met meer dan 10.000 mvt per etmaal.

8.4 Conclusie

De conclusie is dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 9 Bodem

9.1 Algemeen

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

9.2 Regelgeving

9.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2013). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem. De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

- a. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
- b. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

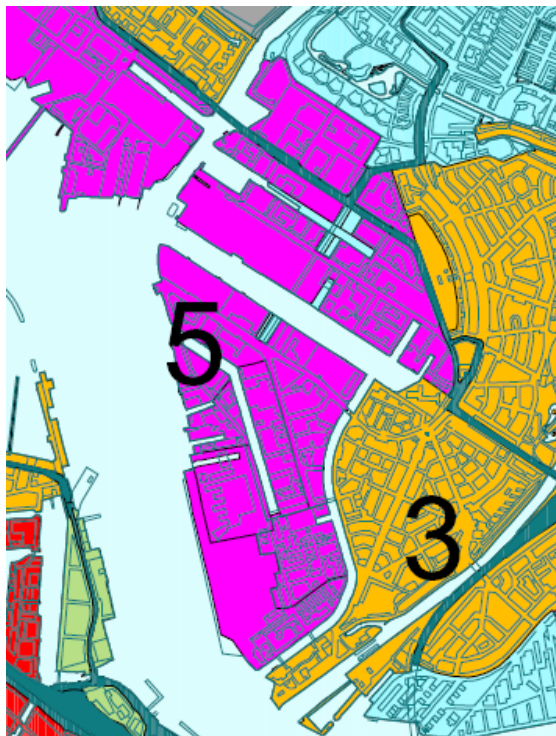
9.2.2 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

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

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

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is het plangebied aangewezen als zone 5 gebied, zie onderstaande uitsnede van de zonekaart Nota Bodembeheer.



Voor gebieden gedefinieerd als zone 5 geldt voor de toepassing van grond:

- Grond afkomstig uit de toplaag en diepe laag van zone 5 mag niet zonder onderzoek elders worden toegepast. Als na onderzoek echter blijkt dat de grond toch voldoet aan de Lokale Maximale Waarde (LMW) van de toepassingslocatie of aan het generieke toetsingskader in een toepassingsgebied met generiek beleid is toepassing toegestaan.
- Grond afkomstig van het oorspronkelijk maaiveld van zone 5 mag zonder onderzoek worden toegepast binnen zone 2 en 3 met de functie 'ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie' (mits deze laag apart kan worden ontgraven);
- Grond afkomstig van het oorspronkelijk maaiveld van zone 5 mag zonder onderzoek worden toegepast binnen zone 4, 5 en 6 met de functie 'groen met natuurwaarden' en 'ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie' (mits deze laag apart kan worden ontgraven).

9.3 Onderzoek

Bodemonderzoek vigerend bestemmingsplan

In het kader van het geldende bestemmingsplan heeft bodemonderzoek plaatsgevonden. In deze bestemmingsplanactualisatie worden geen nieuwe functies of bestemmingen toegevoegd. Het hele Shellterrein is tot een diepte van ongeveer 2 meter beneden maaiveld licht tot sterk verontreinigd met één of meer zware metalen, vooral koper, lood, kwik en zink, en in mindere mate met PAK. Verspreid over het hele terrein komen verontreinigingen met asbest voor. Voor een groot deel van het plangebied geldt dat het asbestverdacht is. Over het plangebied verspreid komt veel bodem- en grondwaterverontreiniging met minerale olie en in mindere mate aromaten voor. Er bestaat kans op verspreiding, afhankelijk van de doorlatendheid van de grondlaag waar de verontreiniging zich in bevindt.

Voor Overhoeks is in oktober 2003 een raamsaneringsplan vastgesteld. Dit plan voorziet in een sanering van de mobiele componenten tot bedrijfsbestemming door Shell en een projectmatige sanering daaropvolgend door gemeente (openbaar gebied) en ontwikkelaar (uitgeefbaar terrein). Shell heeft een sanering afgerond in 2009/5, ook voor verontreinigd slib.

Het ontwerp van de herinrichting van Overhoeks speelt in op de bodemsituatie. De parkeersouterrains liggen zo mogelijk boven en in elk geval niet te diep in het grondwater, tussen 0,50m - NAP en 3,00m +NAP. Dat maakt het mogelijk het maaiveld in de straten tussen de bouwvelden op te laten lopen van de IJ-oever waar het water gemiddeld op een peil van NAP -0,40m staat tot 3,00m +NAP ter plaatse van de Grasweg en de Asterweg in Overhoeks. Naar de kant van het Buiksloterkanaal loopt het dan weer af

naar de huidige waterlijn. Deze ingrepen beperken de hoeveelheid af te voeren grond en zorgen voor een leeflaag van schoon zand en / of een parkeergarage. De hoogteverschillen maken daarbij een beter zicht op de omgeving, het IJ en het Buiksloterkanaal mogelijk.

Bodemkwaliteit plangebied Campus

Voor het gehele plangebied is een raamsaneringsplan opgesteld en goedgekeurd. In de periode tot 2009 zijn alle De opstallen zijn gesloopt en zijn de mobiele verontreinigingen zijn gesaneerd.

Binnen het Campusdeel dat nog niet ontwikkeld en bebouwd is (het plangebied van de Revisie SP), is het terrein als gevolg van de sanering geaccidenteerd door de ontgravingen en de depots van de vrijgekomen grond. Ter plaatse van de gesloopte bebouwing is sprake van niet-mobiele restverontreinigingen. De tekening (BK DO 903, d.d.23/08/2012) geeft een beeld van de huidige situatie van het terrein. Binnen het deel van de Strip (westelijke zijnde) zijn de niet-mobiele verontreinigingen al gesaneerd echter aan de oostkant en in de Scheg moeten de saneringen nog worden uitgevoerd.

Niet-mobiele verontreinigingen moeten nog worden geïsoleerd door een leeflaag of een gesloten verharding. Het raamsaneringsplan gaat vervolgens uit van de mogelijkheid om de niet-mobiele verontreinigde toplagen te verwerken in aangrenzende ontgravingen en gedeeltelijk onder de nog aan te leggen wegtracés.

9.4 Conclusie

Uit het verrichte bodemonderzoek blijkt dat er verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. Planuitvoering is alleen mogelijk nadat de hiervoor benodigde saneringsmaatregelen zijn uitgevoerd. De financiële middelen voor de uitvoering van deze saneringsmaatregelen zijn geborgd in de grondexploitatie. Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

10.2 Regelgeving

10.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

10.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1

januari 2012;

- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

10.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie - provincie Noord-Holland

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (21 juni 2010) is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen. Gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur et cetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de vormgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

10.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing. De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad

centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

10.3 Onderzoek

Door Bureau Monumentenzorg & Archeologie van Amsterdam is archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek BO 15-086, 21 augustus 2015, zie Bijlage 2 Archeologisch bureau onderzoek). Het rapport geeft een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van het plangebied. De bevindingen uit het historisch onderzoek zijn aangevuld met archeologische informatie afkomstig van een tweetal vindplaatsen in het bestemmingsplangebied Overhoeks (voormalig Shellterrein Grasweg en Vaargeul Amsterdam Lemmer), almede het waarderend onderzoek dat op de IJ-bodem, ten oosten van het plangebied, is verricht.

Bij de archeologische inventarisatie van het plangebied zijn de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland betrokken. In het plangebied bevinden zich geen archeologische monumenten; er zijn ook geen zones met een archeologische waardering. In zijn algemeenheid zijn binnen het plangebied overblijfselen te verwachten samenhangend met ontginning, bewoning en landbouw vanaf de 10^e eeuw. Er moet echter rekening worden gehouden met verstoringen / grootschalig grondverzet in met name de 20^{ste} eeuw.

De historisch-topografische en archeologische inventarisatie van het plangebied heeft geleid tot een verwachtingskaart met vijf zones:

1. Zone A. De Volewijk, een voormalige buitendijkse polder; grote delen van het gebied zijn naar verwachting verstoord door grootschalig grondverzet in de 20^{ste} en 21^{ste} eeuw;
2. Zone B. 't Gerecht, met mogelijke resten van een galgenveld. De grond is als onderdeel van het voormalige Shell-terrein recentelijk diepgaand gesaneerd;
3. Zone C. Tolhuis, de locatie van een 17^e eeuwse tolhuis dat in 1912 is gesloopt. Omdat de grond daarna onbebouwd is gebleven kunnen zich hier archeologische resten bevinden;
4. Zone D. IJ-bodem - huidig open IJ, met mogelijke overblijfselen van scheepvaart en stadsafval;
5. Zone E. IJ-bodem - 19^{de}./20^{ste}-eeuwse aanplamping, de 19^e eeuwse polder Buiksloterham; hierin bevinden zich mogelijk overblijfselen van de scheepvaart vanaf de 13^{de} eeuw. Als gevolg van grondverzet en bouwontwikkeling in de laatste paar eeuwen is de grond naar verwachting verstoord.

Afgezien van het Tolhuis, waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt, is de archeologische verwachting van deze zones op basis van het onderzoek laag en/of negatief.

Aan de hand van de archeologische verwachtingskaart is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en -maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgesteld. Hieruit volgt in welke gevallen archeologisch vervolgonderzoek nodig is bij planontwikkeling (afhankelijk van omvang en/of diepte van bodemingrepen):



Gemeente Amsterdam

Plangebied Overhoeks
Archeologisch beleid

- Plangebied
- Beleidscategorie 3
- Beleidscategorie 5
- Beleidscategorie 9b
- Beleidscategorie 11

- Beleidsvariant 3 (verwachtingszone C)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of ondieper dan 0,5 m onder maaiveld.
- Beleidsvariant 5 (verwachtingszone B deels)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of ondieper dan 2,5 m onder maaiveld.
- Beleidsvariant 9b (verwachtingszone D deels)**
Uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- Beleidsvariant 11 (verwachtingszones A, E en overige verstoorde zones)**
Voor deze zone geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele gebied geldt verder de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen

archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie wordt gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten. Met de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden is in dit plan rekening gehouden door het toepassen van een drietal dubbelbestemmingen "Waarde-archeologie".

10.4 Conclusie archeologie

De conclusies en adviezen uit het onderzoek zijn in het bestemmingsplan overgenomen. Uit het archeologisch bureauonderzoek zoals dat door Bureau Monumentenzorg & Archeologie is uitgevoerd, volgt dat er voor het plangebied Overhoeks verschillende verwachtingzones zijn te onderscheiden:

- een zone met beleidscategorie 3 bij hoge verwachting;
- een zone met beleidscategorie 5 bij lage verwachting;
- een zone met beleidscategorie 9b bij lage verwachting;
- een zone met beleidscategorie 11 bij negatieve verwachting;

De eerste drie zones zijn ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden op de 'verbeelding' voorzien van de dubbelbestemming "Waarde-archeologie". Aan die bestemmingen is een beschermende regeling gekoppeld. Voor een aantal werkzaamheden in de bodem is een omgevingsvergunning vereist. In dat kader kan het bevoegde gezag nadere eisen stellen ter bescherming van mogelijke archeologische waarden. Aan de zone met de negatieve verwachting is geen dubbelbestemming gekoppeld.

10.5 Cultuurhistorie

Erfgoedverordening

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening vervangt de erfgoedverordeningen van de stadsdelen en de centrale stad en is geldig voor heel Amsterdam. De Erfgoedverordening beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam en regelt de volgende onderwerpen:

- a. aanwijzing van monumenten tot gemeentelijk monument;
- b. aanwijzing van stads- en dorpsgezichten tot gemeentelijke stads- en dorpsgezichten;
- c. een vergunningstelsel voor aanpassingen aan gemeentelijke en beschermd (rijks)monumenten;
- d. de inschakeling van de Commissie Welstand en Monumenten als adviesorgaan voor de aanwijzing tot gemeentelijk en beschermd (rijks)monument en gemeentelijk stads- of dorpsgezicht en de verlening van een vergunning voor gemeentelijke en (rijks)monumenten;
- e. het regelen van bovengrondse cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen;
- f. eisen die worden gesteld aan cultuurhistorisch onderzoek en archeologisch onderzoek;
- g. het regelen van betreding van terreinen in het belang van archeologisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan of een projectbesluit.

Monumenten in plangebied

Binnen het plangebied bevinden zich een drietal monumenten:

1. Rijksmonument Café restaurant 't Tolhuis uit 1859, aan Buiksloterweg 7/ 7A
2. Gemeentelijk monument Het Ponthuys, Buiksloterweg 3-5
3. Gemeentelijk monument Portierswoning Shell, Tolhuisweg 5



Rijksmonument Café restaurant 't Tolhuis uit 1859, aan Buiksloterweg 7/7A



Gemeentelijk monument Het Ponthuys, Buiksloterweg 3-5



Op de onderstaande afbeelding is de locatie van de monumenten weergegeven.



Rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht

Op 3 maart 2014 is Amsterdam-Noord aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het omvat de belangrijkste dragers van de historische ontwikkeling, die dit gebied doormaakte. Ten eerste de Waterlandse Zeedijk met de dijkdorpen Schellingwoude, Nieuwendam, Buiksloot en de lintbebouwing Oostzanerdijk. Uniek vanwege hun karakteristieke silhouet van kleine, lage dijkwoningen met houten gevels, her en der kerktorens, en het alom aanwezige water met bruggen, haventjes vol woonschepen en bedrijvigheid, de rietlanden en weilanden in het benedendijkse land. Als tweede het negentiende-eeuwse ontwikkelingsgebied, met name de Volewijk en delen van de Nieuwendammer- en Buiksloterhampolder, met het Noordhollands Kanaal als belangrijkste as. En ten slotte de reeks tuindorpen, die tussen 1910 en 1940 binnen deze structuur tot stand kwam.

Relevante passages uit de aanwijzing voor het plangebied Overhoeks:

"In de 19e eeuw werd het terrein rond het populaire Tolhuis verder ontwikkeld als lusthof met onder andere een muziektent. De zuidzijde van de landtong werd in de tijd van de dempingen van de Nieuwendammer- en Buiksloterham verder aangeplempt. Het huidige tolhuis (W. Springer, 1859) staat daarom tegenwoordig relatief ver landinwaarts.

Stedenbouwkundige structuur

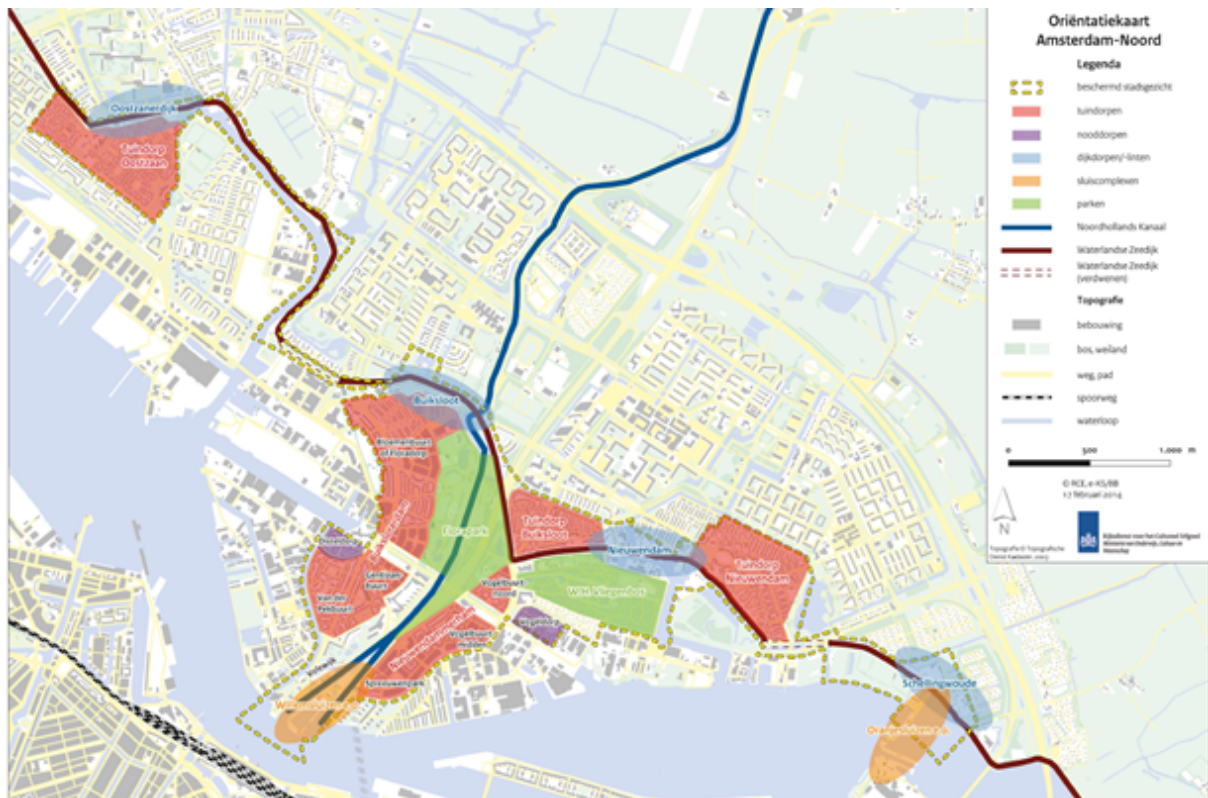
De ruimtelijke structuur wordt overwegend bepaald door infrastructuur van water, te weten het Buiksloterkanaal, het Noordhollands Kanaal en de Voorhaven (ten zuiden van het sluiscomplex), de Sixhaven, de Willemssluis en de Willem III-sluis. De belangrijkste ruimtelijke dragers zijn de Buiksloterweg en het Noordhollands Kanaal. Langs het kanaal lopen twee zeedijken, die nu nog altijd herkenbaar zijn in de Adelaarsweg en de Buiksloterweg en die naast het kanaal werden aangelegd als waterkeringen. Bij Buiksloot loopt het kanaal enigszins gebogen en vervolgens met een knik naar het noorden. Meer westwaarts is het Buiksloterkanaal gelegen, dat eveneens in directe verbinding met het IJ staat en van daaruit met een slinger naar het noordwesten loopt. Ten oosten van het Noordhollands Kanaal bevindt zich de rechthoekige Sixhaven en belendend daaraan is het overblijfsel van de Willem III-sluis, dat vanuit het IJ schuin landinwaarts steekt in de richting van het Noordhollands Kanaal. Langs de westzijde van het Noordhollands Kanaal loopt de Buiksloterweg, tevens de ontsluitingsroute van en naar het IJ-veer. Er zijn twee bruggen over het kanaal: de Van Hasseltbrug en Kraaienpleinbrug. De IJ-tunnel en Nieuwe Leeuwarderweg, alsmede de Johan van Hasseltweg zijn de belangrijkste verstoringsen van deze historische structuren.

Bebouwing

De inrichting van de zuidelijke punt is geheel gericht op de pontverbinding over het IJ. Hier staan nog het hoofdgebouw van de gemeenteveren uit 1929 en meer landinwaarts het Tolhuis uit 1859, dat nog altijd als uitspanning dienst doet. Aan de westelijke zijde, tussen de Buiksloterweg en het Buiksloterkanaal, staan verscheidene bedrijfsgebouwen die tot het Shell-terrein behoren, alle uit de jaren dertig tot zestig. Dit relatief kleinschalige ensemble sluit goed aan bij het bebouwingskarakter van de Volewijk.

Profiel en openbare ruimte

Ten westen van het kanaal, in de omgeving van de pont, is de inrichting gericht op het verwerken van de forensenstroom van en naar Noord. Dit gebied heeft een tamelijk onsamenhangend en rommelig aanzien. Van grote waarde is wel het oude Tolhuispark, hoewel het nu niet openbaar toegankelijk is omdat het deel uitmaakt van het Shell-terrein. Het park heeft voor een belangrijk deel nog haar romantische 19e-eeuwse aanleg, waaronder een aantal bijzondere boomsoorten. In hun geheel vormen het kanaal, zijn kades en de aangrenzende gebieden en de historische bebouwing een buitengewoon waardevolle centrale as met een groen en idyllisch karakter. Dit karakter bepaalt ook het bijzondere uitzicht, dat men vanaf de overkant, nabij het Centraal Station, op dit buitengebied heeft.'



Koart 7 Woorderingskoart

Nadere typering van te beschermen waarden

Wat betreft het 19e-eeuwse uitbreidingsgebied in en rond de Volewijk is van groot algemeen historisch, cultuurhistorisch en stedenbouwkundig belang:

- de karakteristieke omgeving, bepaald door de aanwezigheid van de havens, sluiscomplexen en waterwegen uit de 19e en begin 20e eeuw en de daaraan gelieerde, historische bebouwing;
- de nog steeds aanwezige sterke relatie tussen dit gebied en het water, zowel visueel, als functioneel, zij het tegenwoordig steeds minder door de beroepsvaart en steeds meer door plezierjachten en woonboten, maar ook door de pont op Amsterdam;

- de losse, kleinschalige bebouwing, en het groen en de bomen langs het water geven het gebied –op het IJ-tunneltracé na –een open, groen en vriendelijk karakter, dat nauw aansluit bij het oorspronkelijk landelijke karakter van Noord en de omliggende tuindorpen.

Monumentale bomen

In het plangebied is een aantal bomen in de Tolhuistuin aangewezen als monumentale boom. Op de afbeelding is de ligging van deze bomen weergegeven. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is behoud van deze bomen.



Beschermende regels buiten bestemmingsplan

Bescherming van aangewezen monumenten vindt plaats:

- a. door middel van Monumentenwet voor Rijksmonumenten en;
- b. door middel van de Erfgoedverordening Amsterdam voor gemeentelijke monumenten.

Bescherming monumentale bomen gebeurt door middel van de bomenverordening Amsterdam.

Regeling in bestemmingsplan

Bescherming door het Rijk aangewezen stadsgezicht: waar nodig is reeds conserverende regeling voor gronden en bebouwing in bestemmingplan opgenomen (door het leggen van bestemmingen/beperkte bouw mogelijkheden etc wordt cultuurhistorische structuur zoals de ligging van kanalen, zichtlijnen, parktuin, cultuurhistorische rooijlijnen gewaarborgd). Op de planverbeelding is de dubbelbestemming 'Waarde - cultuurhistorie' opgenomen voor het gebied dat is aangewezen als Rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht.

Ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan zijn de bebouwingsmogelijkheden van het tot beschermd stadsgezicht aangewezen gebied ingeperkt om de cultuurhistorische waarden te waarborgen. Onder andere zijn de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden van het Buiksloterkanaal beperkt tot aanlegplaatsen voor passagiersvaartuigen, waar conform het oude bestemmingsplan diverse ligplaatsen en bebouwing ten behoeve van horeca mogelijk was. Daarnaast zijn, op advies van de TAC, de bouw- en verhardingsmogelijkheden van de Tolhuistuin beperkt, teneinde het groene karakter van de Tolhuistuin te bewaren.

Hoofdstuk 11 Duurzaamheid

11.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

11.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beheerende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

Duurzaamheid in de nieuwbouw

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitloogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten. LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast. Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvast keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

11.3 Conclusie

Een goede en duurzaam ingerichte openbare ruimte en door het (laten) aanbieden van energiesystemen waarvan de CO₂ uitstoot lager is dan van traditionele systemen. Duurzaamheidseisen, waaronder de verplichting om na 2015 klimaatneutraal te bouwen en alsmede de aanleg van groene daken, zullen worden opgenomen in de tenders voor nieuw uit te geven gronden.

De ontwikkeling van het gebied Overhoeks leidt tot een intensief en duurzaam ruimtegebruik van het gebied. De schaarse ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut door compact te bouwen. Op veel locaties is sprake van dubbel of meervoudig ruimtegebruik. De hoge bebouwingsdichtheid en de intensieve menging van verschillende functies versterken het duurzame karakter van de nieuwe stadswijk. Het versterkt het draagvlak voor allerlei voorzieningen, waaronder openbaar vervoer (bus, metro) en langzaamverkeersroutes. De vraag naar energie zal als gevolg van het transformatieproces, de komende jaren toenemen. Ruimtelijke projecten met woningbouw en/of utiliteitsbouw van enige omvang kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO₂-emissie en aan het verbeteren van de lokale en regionale luchtkwaliteit. Met een duurzame energievoorziening wordt het gebruik van fossiele brandstoffen fors teruggebracht.

Het beleid van de gemeente Amsterdam is erop gericht om restwarmtelevering vanuit elektriciteitscentrales of afvalverbranding (stadsverwarming) in grote delen van de stad toe te passen, mede vanwege de positieve invloed op de luchtkwaliteit en de forse CO₂-reductie en brandstofbesparing. Voor ruimtelijke projecten in Amsterdam wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005).

Hoofdstuk 12 Externe veiligheid

12.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden 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), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens. Hieronder worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

12.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening. In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10⁻⁶ voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10⁻⁶ voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10⁻⁶ contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

12.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

Voor het vervoer over de weg, het water en het spoor is het Besluit externe veiligheid transportroutes kader. Op basis van het Besluit is voor nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10-6 per jaar. Voor het GR geldt op basis van het Besluit voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties.

12.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10-6 per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- a. het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- b. bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10-8 per jaar is of
- c. het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- d. de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

12.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

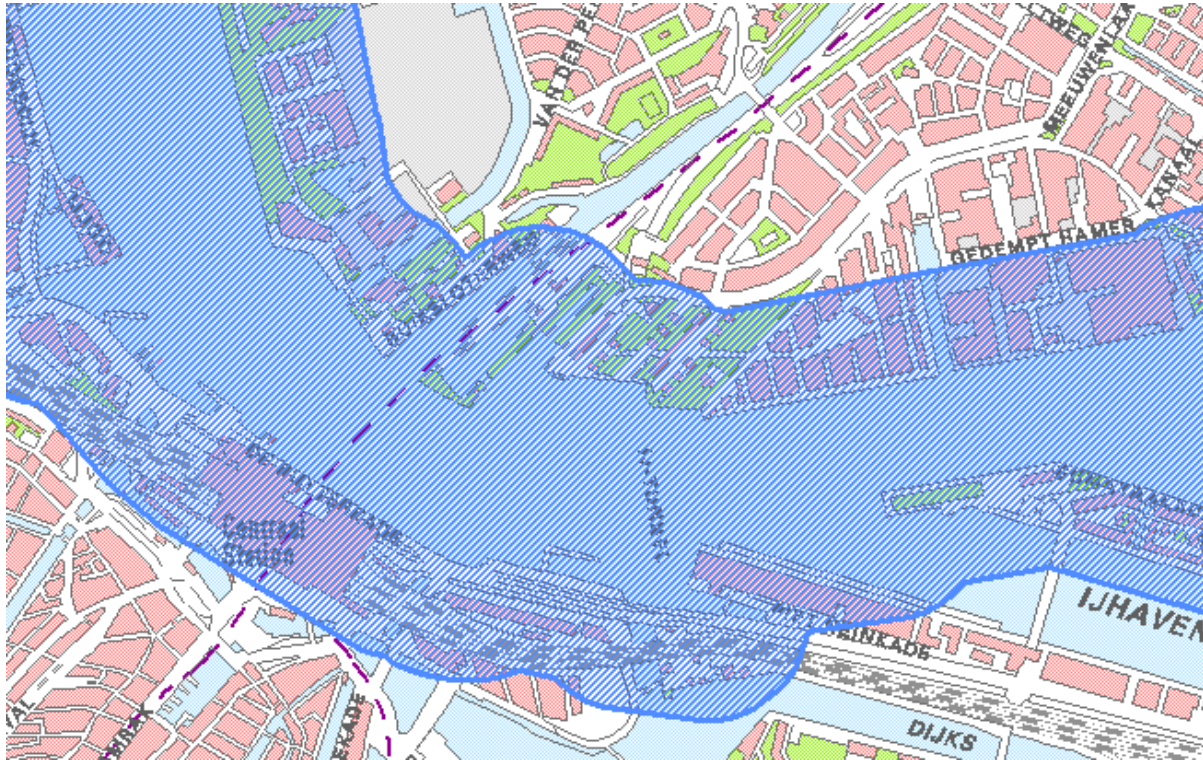
Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad. Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

12.2.6 Onderzoek

Vaarroutes

Het gebied Overhoeks ligt in zijn geheel niet binnen 10-6 contouren (plaatsgebonden risico) en ten aanzien van specifiek de projectlocatie is daar ook geen sprake van. Toename van het aantal personen leidt wel tot een marginale toename van het groepsrisico, met name ten aanzien van de transporten over het IJ. Voor de projectlocatie is als risicobron dan ook met name van belang dat over het IJ gevaarlijke stoffen worden gevoerd.



Figuur: Risicozone van het IJ

Reeds in het kader van het geldende bestemmingsplan Overhoeks heeft Adviesbureau AVIV onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen over het IJ. Uit die berekeningen is gebleken dat er geen plaatsgebonden risicocontour van $1.0 \cdot 10^{-6}$ / jaar berekend buiten de vaarweg aanwezig is. Hiermee wordt voldaan aan de huidige normen van het plaatsgebonden risico, daarom zijn er uit oogpunt van het plaatsgebonden risico geen ruimtelijke beperkingen langs de vaarweg. De berekeningen leiden verder niet tot een aantoonbaar groepsrisico. Dit houdt in dat de frequentie op tien of meer dodelijke slachtoffers kleiner is dan $1.0 \cdot 10^{-9}$ /jaar.

New Technologie Center (Shell)

In het kader van de bouw van het inmiddels gerealiseerde New Technologie Center is onderzoek externe veiligheid (QRA) uitgevoerd. Daarin is geconcludeerd dat er kan worden voldaan aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Ook de hoogte van het groepsrisico blijft zeer ruim onder de oriënterende waarde (factor 3.000). Op de verbeelding is de risico contour van het plaatsgevonden risico ingetekend. In de planregels is bepaald dat binnen deze contour geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. In het voorliggende bestemmingsplan wordt daar ook niet van uitgegaan.

12.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 13 Hoogbouwaspecten

13.1 Algemeen

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument uit 2005 is naar aanleiding van de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' in 2011 geactualiseerd als aanvullend toetsingskader. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties wil het college van B&W mee kunnen beoordelen wat de effecten zijn van hoogbouw. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of hoger in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht), hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied, in 'gebieden van bijzondere waarden', of in de randen van de groene scheggen. Voor overige gebieden geldt de ondergrens van 60 meter, met uitzondering van een aantal in de Structuurvisie aangegeven hoogbouwstimuleringsgebieden (zones langs infrastructuur bundel) waarvoor deze verplichting niet geldt.

13.2 Hoogbouweffectrapportage

Hoogbouweffectrapportage (2004)

In het kader van het bestemmingsplan Overhoeks is in 2004 een Hoogbouweffectrapportage opgesteld. Daarin is in algemene zin gesteld dat het ontwerp voor het Shellterrein past in het stedelijke beleid op het gebied van hoogbouw, vanwege de goede bereikbaarheid, de ligging aan het IJ, korte afstand tot de binnenstad. In de rapportage is de voorgenomen ontwikkeling getoetst op de effecten op het windklimaat, de bezonning, vliegroutes en straalpaden en stedenbouwkundige structuur.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan uit 2006 blijft de stedenbouwkundige structuur in stand en worden de daarin opgenomen bouwhoogten overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Er is geen aanleiding om gelet hierop een nieuwe HER uit te voeren.

Campus (2014)

In het kader van de partiele herziening van het bestemmingsplan Overhoeks (2015) is een Hoogbouweffectrapportage opgesteld waarin de effecten van de nieuwbouw op het UNESCO gebied zijn onderzocht. In december 2013 is de toetscommissie HER in een advies op het HER Campus Overhoeks (d.d. juli 2013) tot de volgende conclusies gekomen:

- a. de voorgestelde toren van 65 meter hoogte en de overige bebouwing van maximaal 39 meter hoogte, sluiten de stedelijke ruimte van de Singel teveel af en hebben daarmee een negatief effect op het Unesco-gebied. De toetscommissie stelt dat de zichtlijn over de Singel vrij gehouden dient te worden. Dat sluit bebouwing hoger dan 30 meter uit.
- b. de aansluiting op de naastgelegen woonbuurt is te hard. De toegestane bouwhoogte langs het Buiksloterkanaal dient tot 30 meter te worden beperkt.

Naar aanleiding van deze conclusies hebben verschillende overleggen plaatsgevonden met de ontwikkelaar, het projectbureau Noordwaarts, de supervisor van het plangebied en met de toetscommissie. Dit heeft uiteindelijk geleid tot overeenstemming over aanpassingen van het plan. De aanpassingen houden het volgende in:

1. de toren van 65 meter hoogte komt te vervallen.
2. de 39 m maximum bouwhoogte blijft toegestaan in twee zones loodrecht op het Buiksloterkanaal aan de zijkanen van de gehele Campus tussen Buiksloterkanaal en Sausolitolaan. De overige

delen van het plan behouden een bouwhoogte van maximaal 30 meter.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingbesluit

14.1 Algemeen

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

14.2 Luchthavenindelingbesluit - wijziging regelgeving

In aanloop naar de wijziging van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid, is onder meer geïnterviewd wat de mogelijke gevolgen zijn van de wijzigingen voor bestaande (hoog)bouwplannen in de omgeving van Schiphol. Deze inventarisatie is uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen de gemeenten, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

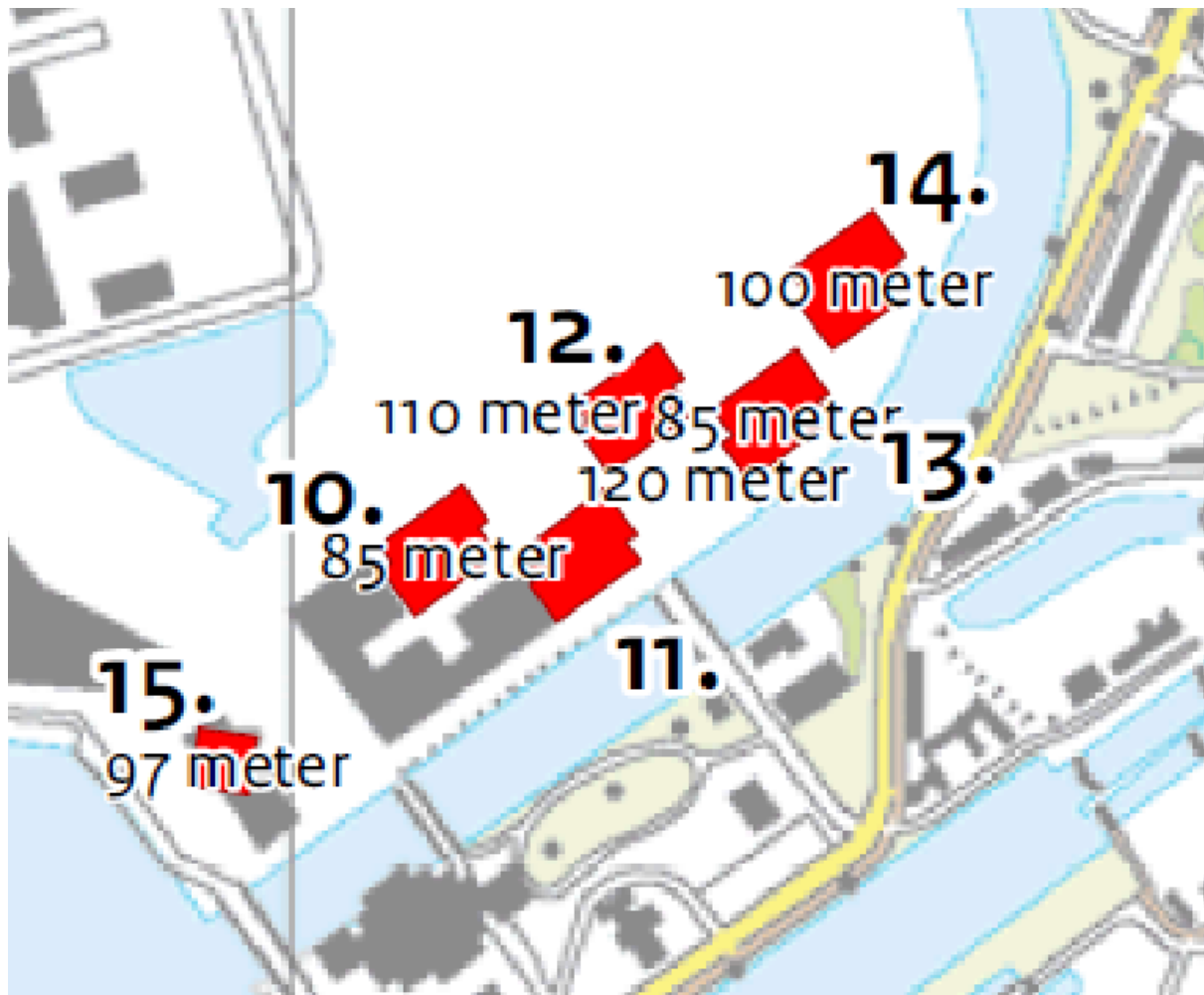
Met de gemeenten is een inventarisatie gemaakt van alle bestaande plannen die mogelijk gevolgen kunnen ondervinden van de wijzigingen in het LIB, omdat deze plannen op grond van het gewijzigde beperkingengebied wel getoetst moeten worden op de vliegveiligheid, waar dit op grond van het LIB vóór wijziging nog niet hoefde. Na deze eerste inventarisatie bleken in overleg met de gemeenten alleen plannen in Amsterdam en Haarlemmermeer relevant.

Deze geselecteerde plannen zijn beschreven door de gemeenten en aangeleverd aan de ILT voor toetsing op mogelijke gevolgen voor de vliegveiligheid volgens de voorziene nieuwe regels in het LIB. Waar het de toetsing betreft op verstoring van de correcte werking van de luchtverkeerapparatuur heeft de ILT gevraagd aan LVNL te toetsen en advies uit te brengen. Vervolgens heeft de ILT een integraal toetsoordeel opgeleverd. Tijdens het toetsproces zijn door de twee gemeenten diverse plannen nog aangepast, of verder gedetailleerd uitgewerkt, om zekerheid te kunnen krijgen dat de plannen uitgevoerd kunnen worden zonder dat de vliegveiligheid hierdoor in het geding kan komen. Bijvoorbeeld door aanpassing van een maximale bouwhoogte en/of aanpassing van een bouwvlak.

Een aantal plannen in Amsterdam bleek niet mogelijk zonder gevolgen voor de correcte werking van de luchtverkeerapparatuur en konden ook niet zonder grote financiële schade aangepast worden. In al deze gevallen is de oorzaak hiervan de verstoring van surveillanceapparatuur, meer specifiek, verstoring van het radarbeeld. Gebruik van een extra radar, vanuit een andere kijkhoek kan hier de oplossing voor bieden. De inzet van de al bestaande militaire radar bij Soesterberg voor civiel medegebruik kan deze oplossing bieden. Voor deze plannen is daarom de conclusie getrokken dat deze doorgezet kunnen worden onder de voorwaarde dat civiel medegebruik van de militaire radar bij Soesterberg wordt gerealiseerd. Aan deze voorwaarde wordt voldaan door de ondertekening van een bestuurlijke overeenkomst hierover.

Resultaat van dit proces is dat alle bestaande en deels aangepaste plannen doorgezet kunnen worden. Het plan Overhoeks is daarin ook meegenomen. Op de onderstaande afbeelding is aangegeven tot welke bouwhoogte gebouwd mag worden op basis van het LIB (bron: rapportage "Beschrijving bouw- en

bestemmingsplannen die worden uitgezonderd van de regels voor vliegveiligheid in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol, Achtergrondrapport bij het LIB Schiphol", Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mei 2015). In het voorliggende bestemmingsplan zijn bouwhoogten opgenomen die aan deze maxima voldoen. Het bestemmingsplan is daarmee in overeenstemming met het LIB.



Hoofdstuk 15 Natuur en landschap

15.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele diersoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

Naast de wettelijke regelingen voor gebieds- en soortenbescherming is het van belang te constateren dat een aantal groengebieden in het plangebied onderdeel uitmaakt van de gemeentelijke Hoofdgroenstructuur. In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam' (17 februari 2011) is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam vastgelegd. Tevens is het toetsingskader voor de hoofdgroenstructuur opgenomen en is een Technische Adviescommissie ingesteld. Deze commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders over de inpasbaarheid van bouwinitiatieven in de Hoofdgroenstructuur. De Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) is derhalve om een advies gevraagd (zie paragraaf 15.4).

15.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

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

Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde diersoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen. In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen

waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

15.3 Resultaten onderzoeken

De regelgeving ten aanzien van zowel gebieds- als soortenbescherming betekent dat de gemeente bij al haar planvorming 'op voorhand in redelijkheid' moet kunnen inschatten (meestal op basis van deskundigenonderzoek) of ten gevolge van het plan zelf dan wel de uitvoering van het plan:

- een passende beoordeling nodig is ten gevolge van mogelijke significante gevolgen op een Natura 2000- gebied;
- als significante gevolgen niet zijn uit te sluiten,
- de 'ADC'-fase met succes kan worden doorlopen;
- bij EHS-gebieden geen strijd plaats vindt met het geldende beleidskader en zo dat wel zo is mitigeren en zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen of wel gemotiveerd wordt waarom daar anders mee wordt omgegaan; de verbodsbepalingen van de Ffw zullen worden overtreden. Als dit het geval is, moet aannemelijk gemaakt worden dat daarvoor een ontheffing zou kunnen worden verkregen.

Door een ecooloog van de gemeente Amsterdam is een ecologisch onderzoek uitgevoerd (rapportage d.d. 20 augustus 2015, zie Bijlage 4 Quickscan Natuur). Op 16 juli 2015 heeft er een veldbezoek plaatsgevonden. In het onderzoek is aangegeven dat het plangebied zich buiten de Speciale Beschermingszones en Natura 2000 gebieden ligt. Het IJperveld, het Varkensland en het Marker-IJmeer, op ongeveer 4 km, zijn de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Waterland maakt deel uit van de EHS. Negatieve effecten op deze gebieden worden niet verwacht.

In het plangebied liggen groengebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam behoren: het Oeverpark aan het IJ en de Tolhuistuin. Voor deze gebieden worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien, uitgangspunt is behoud van de op basis van het bestemmingsplan uit 2006 toegestane bebouwing en functies.

Conclusie van het ecologisch onderzoek is dat in het plangebied een aantal beschermde soorten voorkomen. In een deel van het plangebied verblijven huismussen. Er zijn een aantal kleine groepen huismussen gezien; deze broeden onder pannen daken van woonboten aan de Grasweg en maken gebruik van de dichte begroeiing voor de woonboten op de kade. De verblijfsplaatsen en het leefgebied van huismussen zijn beschermd. Mochten er in de toekomst ingrepen aan de kade worden voorgenomen, dan is nader onderzoek naar de mussen nodig. Voor het water en de kade bij de woonboten worden echter geen ontwikkelingen voorzien. Op dit moment is nader onderzoek daarom niet

aan de orde.

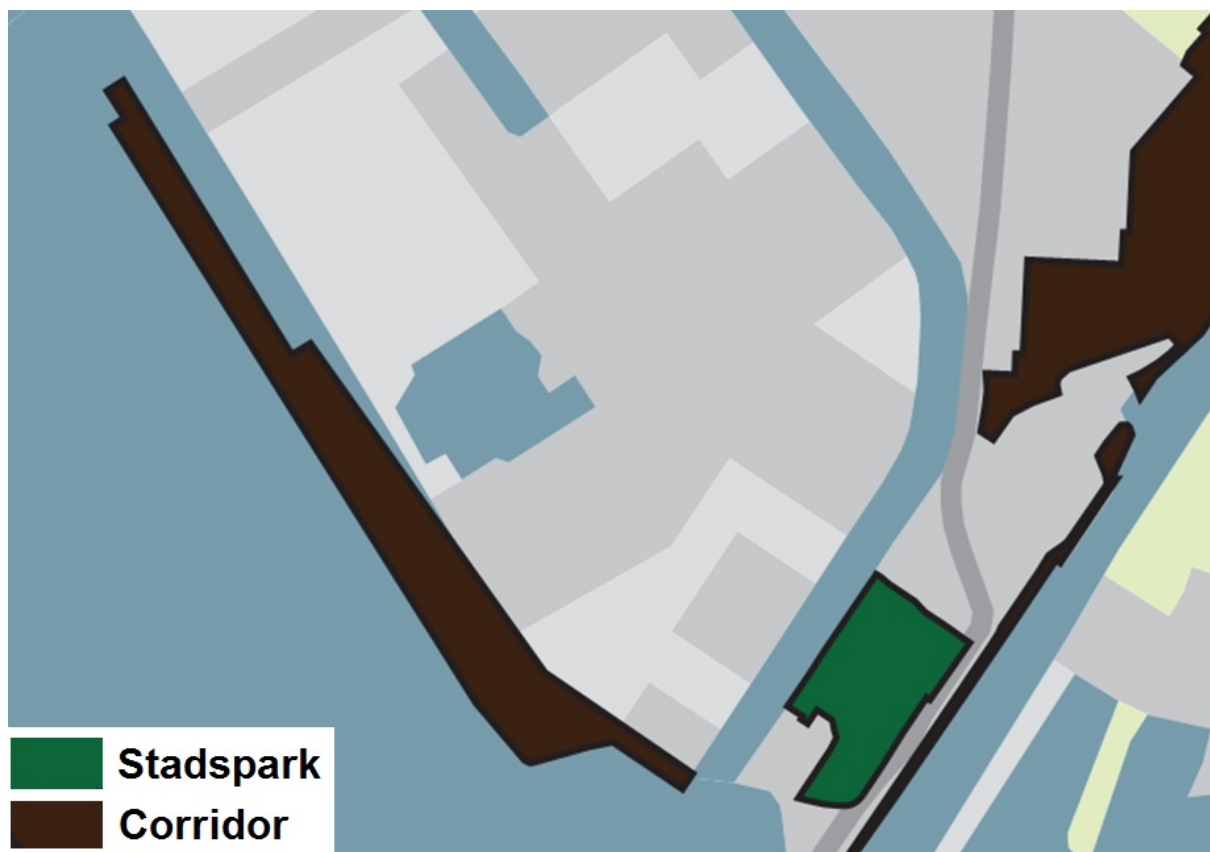
15.4 Hoofdgroenstructuur - TAC advies

15.4.1 Toetsingskader

Structuurvisie

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Structuurvisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de structuurvisie is de benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam minimaal wil borgen, vastgelegd als de Hoofdgroenstructuur. Het groen in en om de stad draagt immers in hoge mate bij aan de kwaliteit van de Amsterdamse woon- en werkomgeving. Het is één van de redenen waarom Amsterdam populair is als vestigingsplaats. De Hoofdgroenstructuur omvat de gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

Plannen in de Hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) ingesteld. De TAC toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan de beleidsregels voor de Hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht. Ingrepen in de Hoofdgroenstructuur worden op inpasbaarheid beoordeeld. In de structuurvisie zijn de beoordelingscriteria opgenomen, per groentype wordt aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan.



Stadspark

De Tolhuistuin is aangewezen als "Stadspark". Conform de Structuurvisie gaat het hierbij om een groene park- tot tuinachtige omgeving in een stedelijke context. Het stadspark kan worden gebruikt door grote bezoekersaantallen. De voorzieningen en ontsluiting moeten erop afgestemd zijn om zoveel

mogelijk mensen te bedienen, zonder dat het groene karakter verloren gaat. De parken mogen niet worden opgevuld met verspreide maar dominante bebouwing, het cultuurhistorische karakter moet in stand blijven. Evenementen die aansluiten bij de mogelijkheden, het karakter, de omvang en de opzet van het park zijn mogelijk. Inpasbare voorzieningen zijn ondermeer een kiosk of kleinschalige horecavoorziening en kleinschalige sport- en spelvoorzieningen. Parkeervoorzieningen zijn niet toegestaan.

Voor de Tolhuistuin wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van behoud van de bestaande situatie zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan Overhoeks uit 2006.

Corridor

De groene zone langs het IJ is conform de Structuurvisie onderdeel van het groentype "corridor". Dit zijn gebieden die zijn ingericht als groene parkstrook en ecologische verbindingszone waar gefietst en gewandeld kan worden. Op zeer beperkte schaal zijn bouwwerken inpasbaar, het gaat hierbij om op kleinschalige en natuurbeleving gerichte elementen zoals een picknicktafel, bankje of informatiebord.

Voor de oeverzone wordt in dit bestemmingsplan uitgegaan van behoud van de bestaande situatie zoals is vastgelegd in het bestemmingsplan Overhoeks uit 2006. De oeverzone is daarin bestemd als "Openbare ruimte en groen" (O1). Deze situatie wordt één op één in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen.

15.4.2 TAC advies

Op 14 maart 2016 heeft de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) advies uitgebracht over het concept-ontwerpbestemmingsplan. Het advies is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd, zie Bijlage 3 Advies Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur - TAC.

De TAC heeft geconcludeerd dat het bestemmingsplan Overhoeks inpasbaar is in de hoofdgroenstructuur op voorwaarde dat de beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande bebouwing zich verenigen met de regel dat maximaal 5% van het stadspark bebouwd/verhard mag zijn. De TAC heeft daarbij enkele kanttekeningen geplaatst:

- het gebied wordt in de huidige situatie al intensief gebruikt in vergelijking met de voormalige afgesloten werfunctie. Dit zal verder toenemen met het gereed komen van de voorzieningen en woningen in de directe omgeving. Die intensivering past ook in de doelstellingen van de hoofdgroenstructuur. Investerings in de bodem hebben er aan bijgedragen dat de locatie een dergelijke intensivering aankan. De TAC vraagt daarbij aandacht voor het aanwezige groen; dit dient zorgvuldig te worden behandeld.
- de bestemming "Groen-3" maakt in het ontwerpbestemmingsplan parkeervoorzieningen mogelijk tot maximaal 2.200 m². Om te voorkomen dat het parkeren elders in de hoofdgroenstructuur kan worden aangelegd, is geadviseerd om de bestaande plek van het parkeerterrein vast te leggen in de planregels en op de planverbeelding.
- geadviseerd is om de hoofdgroenstructuur te voorzien van een dubbelbestemming om de status van het gebied te onderstrepen.
- er is sprake van een beperkte uitbreidingsmogelijkheid van de bestaande gebouwen als de toekomstige functies daar om vragen. Dit zou volgens de TAC alleen kunnen als de uitbreiding niet conflicteert met het uitgangspunt om het stadspark voor maximaal 5% te verharderen/bebouwen.
- inzichtelijk zou moeten worden gemaakt wat het huidige verhardingspercentage is, waarbij een verdere toename voorkomen zou moeten worden. De TAC wordt graag geïnformeerd over de wijze waarop de gemeente, in geval van een hoger verhardingspercentage dan 5%, het verhardingspercentage wil of kan verminderen.

15.4.3 Verwerking in dit bestemmingsplan

In deze paragraaf wordt ingegaan op de aandachtspunten voor het bestemmingsplan die in het advies van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur naar voren zijn gebracht en in hoeverre dit evt geleid heeft tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het TAC advies van 14 maart 2016 heeft geleid tot de volgende aanpassingen in het vast te stellen bestemmingsplan

Begrenzing en bestemming Hoofdgroenstructuur

De delen van de Tolhuistuin die behoren tot de hoofdgroenstructuur zijn bestemd als "Groen-3". De overige delen zijn bestemd als "Groen-1". Op deze wijze is het mogelijk geworden om voor de Hoofdgroenstructuur specifieke regels in het bestemmingsplan op te nemen. Het opnemen van een dubbelbestemming is door de specifieke bestemming "Groen-3" voor de Hoofdgroenstructuur niet meer nodig.

Parkeervoorzieningen

De planregel uit het vigerende bestemmingsplan (2006) om in de Tolhuistuin (zonder nadere locatie aan te wijzen) maximaal 2.200 m2 parkeervoorzieningen te mogen realiseren is geschrapt. Deze regeling is vervangen door het aanduiden van het bestaande parkeerterrein aan de zijde van de Buiksloterweg. Daarmee is het advies van de TAC opgevolgd.

Uitbreidingsmogelijkheden gebouwen

De beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande bebouwing zijn geschrapt. De bestaande gebouwen zijn conform de huidige situatie in het bestemmingsplan vastgelegd. Daarmee is het advies van de TAC opgevolgd.

Verharding- en bebouwingspercentage

Naar aanleiding van de opmerking van de TAC is het huidige verhardings- en bebouwingspercentage uitgerekend. Het terrein dat onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur heeft een oppervlak van circa 15.000 m2. Daarvan is 1.475 m2 bebouwd en bestemd als Gemengd - 4. De resterende 13.525 m2 is bestemd als Groen - 3. Van het terrein dat is bestemd als Groen - 3 is in de huidige situatie 4.660 m2 verhard en 8.865 m2 onverhard / groen. Het huidige verhardingspercentage van de bestemming Groen - 3 is 32%. Van de vlakken met de bestemming Gemengd - 4 is 100% bebouwd/varhard. Van het totale gebied dat onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur (Groen - 3+Gemengd - 4) is circa 41% bebouwd en verhard.

In de planregels is het verhardingspercentage van Groen - 3 - zijnde 32% - vastgelegd. Naar aanleiding van het advies van de TAC is daar een wijzigingsbevoegdheid aan toegevoegd waarbij is bepaald dat dit percentage verlaagd mag worden als het feitelijke percentage lager is. Op deze wijze kunnen enerzijds de bestaande rechten/feitelijke situatie worden geresepecteerd en anderszijds kan invulling worden gegeven aan het streven om de hoeveelheid bebouwing en verharding terug te dringen.

Hoofdstuk 16 Water

16.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de Verbroken kruisverwijzing naar 'verbeelding' en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

1. ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de Amstel. Het nautisch beheer ligt deels bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam. Daarnaast worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

16.2 Beleid en regelgeving

16.2.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. Het bestemmingsplan heeft betrekking op een klein deel van het IJ dat in beheer is bij Rijkswaterstaat. Voor dit water wordt conform het vigerende bestemmingsplan uitgegaan van behoud van de huidige situatie (waterweg).

16.2.2 Provinciaal Waterplan

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem. Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld

waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).

- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid van de gemeente Amsterdam. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

16.2.3 Beleid gemeente Amsterdam

Watervisie 2016

Op 15 december 2015 heeft het college ingestemd met de concept Watervisie Amsterdam 2040 en deze vrijgegeven voor inspraak. In de visie is een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water geschets waar een uitvoeringsagenda tot 2018 aan is gekoppeld. De Watervisie gaat over het gebruik van water en water als onderdeel van de openbare ruimte. Andere aspecten, zoals waterbestendigheid, veiligheid, waterkwaliteit en ecologie zijn of worden uitgewerkt in ander beleid en andere programma's.

Onderdeel van de uitvoeringsagenda is het onderzoek naar het verbeteren van de IJ-verbindingen in 2017. Eén van de verbindingen die daarbij wordt onderzocht is de veerverbinding van het Centraal Station naar het Eye Filmmuseum. In het vigerende bestemmingsplan is de aanlandingsplek voor deze veerverbinding opgenomen, gelet op de (concept) uitvoeringsagenda is het wenselijk om deze planologische mogelijkheid uit het vigerende bestemmingsplan te handhaven.

16.2.4 Beleid waterschappen

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

In november 2009 heeft het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) een nieuwe Keur 2010 vastgesteld die op 1 januari 2010 in werking is getreden. In deze Keur is een aantal wijzigingen aangebracht ten opzichte van de vorige Keur. Een belangrijke wijziging is de verplichting tot het uitvoeren van compenserende maatregelen bij verhardingstoenames groter dan 800 m².

Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur

is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

16.3 Watertoets

Waterkering

Aan de rand van het plangebied ligt een waterkeringzone van de nabij gelegen Buisloterdijk. Deze waterkering is op de planverbeelding voorzien van een dubbelbestemming "Waterstaat - waterkering". Voor diverse werkzaamheden aan de waterkering worden op grond van de Keur beperkingen gesteld. Omdat er in de Keur al regels zijn opgenomen, kunnen deze niet in het bestemmingsplan worden opgenomen. De dubbelbestemming heeft daarom een signaalfunctie.

Waterberging

In het kader van de herontwikkeling van Overhoeks heeft bij het opstellen van het vigerende bestemmingsplan in 2006 overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder. Toen is vastgesteld hoeveel water er zou worden gedempt, hoeveel bebouwing/verharding zou worden toegevoegd en hoeveel en waar extra waterberging gerealiseerd zou worden. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan wordt er geen extra water gedempt of extra bebouwing/verharding toegevoegd.

Vaartuigen in Buiskloterkanaal

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 was een deel van het Buiskloterkanaal naast de Strip bestemd als "Vrije Tijd". Op basis van de planregels waren daar, naast vaarwater, tevens lig- en afmeerplaatsen voor de recreatieve voorzieningen en horeca III en IV toegestaan. Gebouwen waren toegestaan tot een hoogte van 5 meter, mits drijvend of op steigers uitgevoerd. Anno 2016 zijn de ligplaatsen / gebouwen op steigers ten behoeve van horeca niet meer wenselijk. Daarom is in dit bestemmingsplan de bestemming "Vrije Tijd" vervangen door de aanduiding "specifieke vorm van water - op- en afstapplaatsen". Op basis van deze aanduiding zijn steigers en op- en afstapplaatsen voor passagiersvaartuigen toegestaan. Het gaat hierbij niet om (permanente) ligplaatsen, maar om voorzieningen om te kunnen op- en afstappen. Waternet heeft in het vooroverleg (zie ook paragraaf 19.1) aangegeven dat dit voornemen al eerder nautisch is getoetst en akkoord bevonden.

Nautische aspecten

Het IJ is een belangrijke vaarweg die de status van hoofdtransportas heeft; het vormt de verbinding tussen zeehavens en het achterland. Het Rijk zet in op het stimuleren van vervoer via water in plaats van weg. Het functioneren van de hoofdtransportas mag door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen niet worden belemmerd. In het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht besteed te worden aan de veiligheid langs vaarwegen. Vlotte en veilige scheepvaartverkeer dient beschermd te worden. Bebouwing langs vaarroutes kunnen immers zichtlijnen voor scheepvaart belemmeren. Langs de Noordzeekanaal en het IJ bevinden zich walradars, die schepen via radarsignalen kunnen monitoren. Bebouwing langs het IJ mag deze radars ook niet verstoren. Nieuwe bebouwing langs de oever dient ook beschermd te worden tegen scheepvaart die uit de koers kan raken.

Hieronder wordt weergegeven hoe met de nautische veiligheid bij dit bestemmingsplan is rekening gehouden. De risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het IJ wordt beoordeeld in hoofdstuk 12 Externe veiligheid. Het nautisch beheer van het IJ ligt bij het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied. De taken van dit orgaan worden uitgevoerd door Haven Amsterdam.

Uitgangspunt in het bestemmingsplan is dat de geldende rechten van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 één-op-één worden overgenomen. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan (en de feitelijke situatie) wordt er aan de zijde van het IJ geen nieuwe bebouwing toegestaan. De vaarweg is op de planverbeelding nader aangeduid. In de planregels is bepaald dat bouwwerken/afmeervoorzieningen tot maximaal 25 meter uit de oever mogen worden gebouwd, deze regeling is conform het vigerende bestemmingsplan. Op deze wijze wordt de doorvaart gegarandeerd.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

Artikel 1 Begripsbepalingen

De in dit artikel verklaarde termen komen terug in de verdere regels. De begripsbepalingen voorkomen dat termen voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft een algemene wijze van meten aan. Bouwhoogten worden gemeten vanaf maaiveld. In de regels wordt hier in bijzondere gevallen van afgeweken.

Artikel 3 Bedrijf - 1 en Artikel 4 Bedrijf - 2

Deze artikelen regelen (samen met de bestemming Tuinen) de bestemming van het New Technology Center van Shell. De twee varianten, ieder met zijn eigen bestemmingsvlak, onderscheiden zich doordat in Bedrijf - 1 bedrijven zijn toegestaan tot maximaal milieucategorie 3, terwijl binnen Bedrijf - 2 maximaal categorie 2 is toegestaan. Grenzend aan de woonbebouwing of woonboten is slechts milieucategorie 2 toegestaan. Deze categorie is verenigbaar met woningbouw in de nabijheid. De contour van de NTC-bebouwing is op de verbeelding aangegeven als een bouwvlak. Deze bebouwing is zonder meer toegestaan.

Uitbreiding van de bebouwing (dus gelegen buiten het bebouwingsvlak maar nog wel binnen het bestemmingsvlak) is slechts mogelijk met een afwijking van het bestemmingsplan. In beide gevallen gelden de op de verbeelding aangegeven maximum bouwhoogten. Het gebied waarvoor een maximum bouwhoogte geldt wordt niet begrensd door de lijnen van het bebouwingsvlak. Het gebouwdeel met de maximale bouwhoogte van 35 meter ligt op enige afstand tot de grens van de kavel. Aan deze grens is de maximumbouwhoogte aanzienlijk lager. Installaties en buitenopstellingen vallen sowieso onder de bedrijfsbestemming, maar zijn hier voor alle duidelijkheid nog in de bestemmingsomschrijving opgenomen.

Door een maximumoppervlak van 50 m² op te nemen voor schoorstenen en andere opbouwen wordt het theoretische geval voorkomen dat het hele bestemmingsvlak hier vol mee komt te staan, of zelfs in zijn geheel wordt opgehoogd.

Om de bedrijvigheid te reguleren is in de voorschriften van het bestemmingsplan een door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) ontwikkelde bedrijvenlijst, de Staat van bedrijfsactiviteiten, opgenomen (zie bijlage Bijlage 1 Bedrijvenlijst - Staat van Inrichtingen). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten geeft aan welke bedrijven binnen het plangebied in beginsel zijn toegestaan. Alle bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in milieucategorieën waarbij milieucategorie 1 betekent dat een bedrijfstype weinig potentiële milieuhinder veroorzaakt en milieucategorie 5 of 6 dat een bedrijfstype veel milieuhinder veroorzaakt. Om inzicht te krijgen in de toekomstige invloed dat elk bedrijfstype op de woonomgeving heeft, is per type bedrijf de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de hinder afkomstig van een bedrijf, wat wil zeggen dat de afstanden niet de feitelijke milieuhinder geven, maar gebaseerd zijn op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf, representatief voor die specifieke bedrijfsvoering. De afstanden hebben derhalve een indicatief karakter. De potentiële milieubelasting wordt bepaald door de activiteiten van een bedrijf. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft aan de hand van de SBI-code indeling een bedrijvenlijst gemaakt, waarbij voor diverse type bedrijven afstanden zijn gegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, externe veiligheid en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen in de praktijk. Voor de zonering en de bij de zones behorende bedrijfscategorieën is uitgegaan van de VNG-lijst van bedrijfstypen. Hierbij is rekening gehouden met het karakter van het plangebied en de omgeving.

Voor dit plangebied zijn geen bedrijven aanwezig uit een categorie hoger dan categorie 5, deze zijn dan ook niet in deze lijst opgenomen. De aanbevolen indicatieve afstand tussen een bedrijf en woningen:

- categorie 1: afstand tot woningen 10 meter
- categorie 2: afstand tot woningen 30 meter
- categorie 3: afstand tot woningen 50 of 100 meter
- categorie 4: afstand tot woningen 200 of 300 meter

- categorie 5: afstand tot woningen 500, 700 of 1000 meter

De toetsing van de hinder van een zich in het bestemmingsplangebied nieuw te vestigen bedrijf zal in eerste instantie door middel van de Staat van bedrijfsactiviteiten plaatsvinden. Daarbij is de toetsing uit te breiden naar de actuele hinder, met name indien sprake is van een van elders verplaatst bedrijf. Bezien kan dan worden of aanvullende eisen moeten worden gesteld en eventueel de afwijkingsbepalingen in werking dienen te treden.

Artikel 5 Gemengd - 1,

De bestemming "Gemengd-1" is van toepassing op de gronden die behoren tot de Campus fase 3. Deze kavels zijn in het bestemmingsplan Overhoeks (2006) bestemd als "G1". Een deel van de regels is gewijzigd met de vaststelling van de 1e partiële herziening Overhoeks (26 november 2014). De geldende planologische regeling is met dit nieuwe bestemmingsplan 1-op-1 overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.



De toegestane functies zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Hetzelfde geldt voor de bouwregels en het toegestane programma niet-woonfuncties. Voor hotels is conform de verleende omgevingsvergunning van het Congresshotel Maritim een maximum bruto vloeroppervlak van 62.000 m² opgenomen, waar het vigerende bestemmingsplan nog uitging van 25.000 m². Deze toename van 37.000 m² is ten koste gegaan van het toegestane programma kantoren en bedrijven. Dit is in het nieuwe bestemmingsplan gemaximaliseerd op 33.000 m², waar het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006) nog uitging van 70.000 m².

Het opgenomen maximumvloeroppervlak van 437.000 m² komt overeen met het oppervlak waar bij de stredebouwkundige planvorming alsmede in het bestemmingsplan Overhoeks 2006 is uitgegaan bij de berekening van het aantal verkeersbewegingen, in verband met de berekening van de te verwachten geluidhinder. Aldus is verzekerd dat het uitgangspunt voor die berekeningen overeen komt met hetgeen het bestemmingsplan toelaat.

Voor horeca, hotels, winkels, maatschappelijke voorzieningen en consumentverzorgende dienstverlening zijn maxima opgenomen, waarvan kan worden gesteld dat deze in de praktijk nooit allemaal volledig gerealiseerd zullen worden. Het maximum is per functie echter wel reëel. In dit nieuwe bestemmingsplan is ondersteunende horeca in winkels toegelaten. Op deze wijze kan een deel van de winkel worden ingericht om de ter plaatse gekochte etenswaren op te eten. Zelfstandige horeca is niet toegestaan, het moet een aan de winkelfunctie ondergeschikte nevenactiviteit zijn.

Binnen de bestemming Gemengd - 1 zijn slechts bedrijven uit categorie 1 of 2 toegestaan. De overweging daarbij is dat bedrijvigheid in de categorieën 1 en 2 passend is binnen een dergelijk woongebied. Categorie 3 bedrijvigheid is niet geschikt voor een intensieve menging met wonen. Daarom is in de voorschriften opgenomen dat een bedrijf uit categorie 3 uitsluitend is toegestaan wanneer de belasting van een dergelijk bedrijf geen grotere afbreuk doet aan het woon en leefmilieu dan bedrijven uit categorie 1 en 2. Dat kan bijvoorbeeld worden bereikt door zodanige voorwaarden te verbinden aan de omstandigheden en bedrijfsvoering dat feitelijk sprake is van een hinder die niet uitkomt boven het hinderniveau van een bedrijf uit categorie 1 of 2.

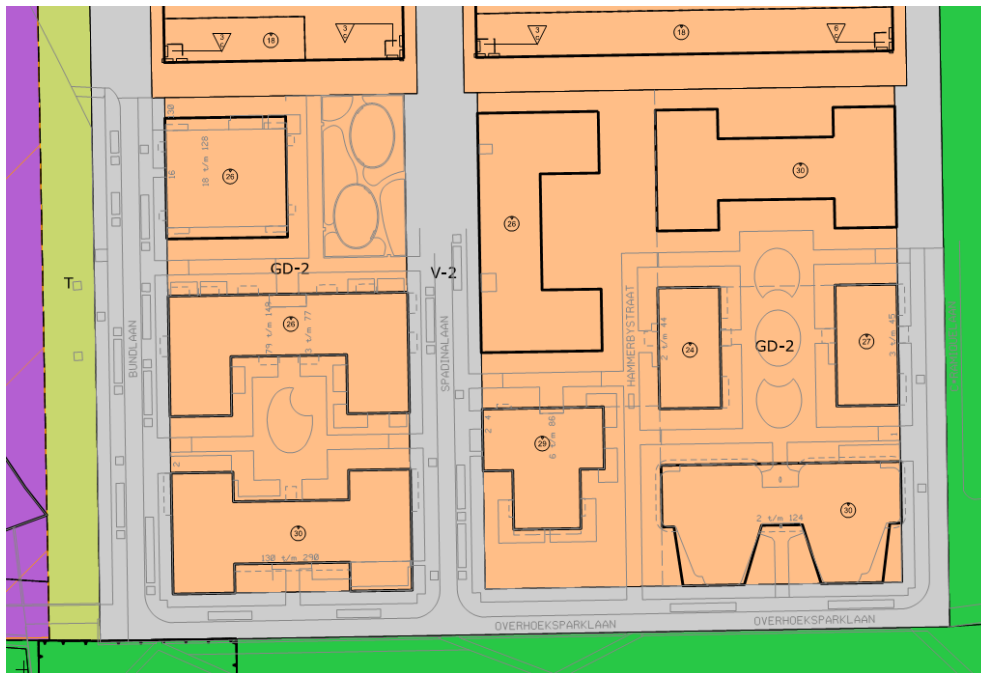
Wegen waar een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt, worden eventueel binnen de bestemmingsvlakken gerealiseerd. Voor aangrenzende wegen gelden de regels bij de verkeersbestemming.

Conform het vigerende bestemmingsplan is het aantal parkeerplaatsen aan een maximum gebonden. In de bestemmingsvlakken Gemengd - 1 en Gemengd - 2 samen zijn maximaal 2.700 parkeerplaatsen toegestaan.

Artikel 6 Gemengd - 2

De bestemming Gemengd - 2 is van toepassing voor de inmiddels gebouwde woningen van het Residentiële Kwartier. In het vigerende bestemmingsplan waren deze gronden bestemd als "G1", net als de gronden van de Campus Fase 3. Omdat voor de Campus met de partiële herziening aanvullende regels zijn gesteld is er in dit bestemmingsplan voor gekozen om voor beide gebieden aparte bestemmingen aan te houden. De regeling voor het Residentiële kwartier is echter gelijk aan de regeling die op basis van het vigerende bestemmingsplan uit 2006 van toepassing was.

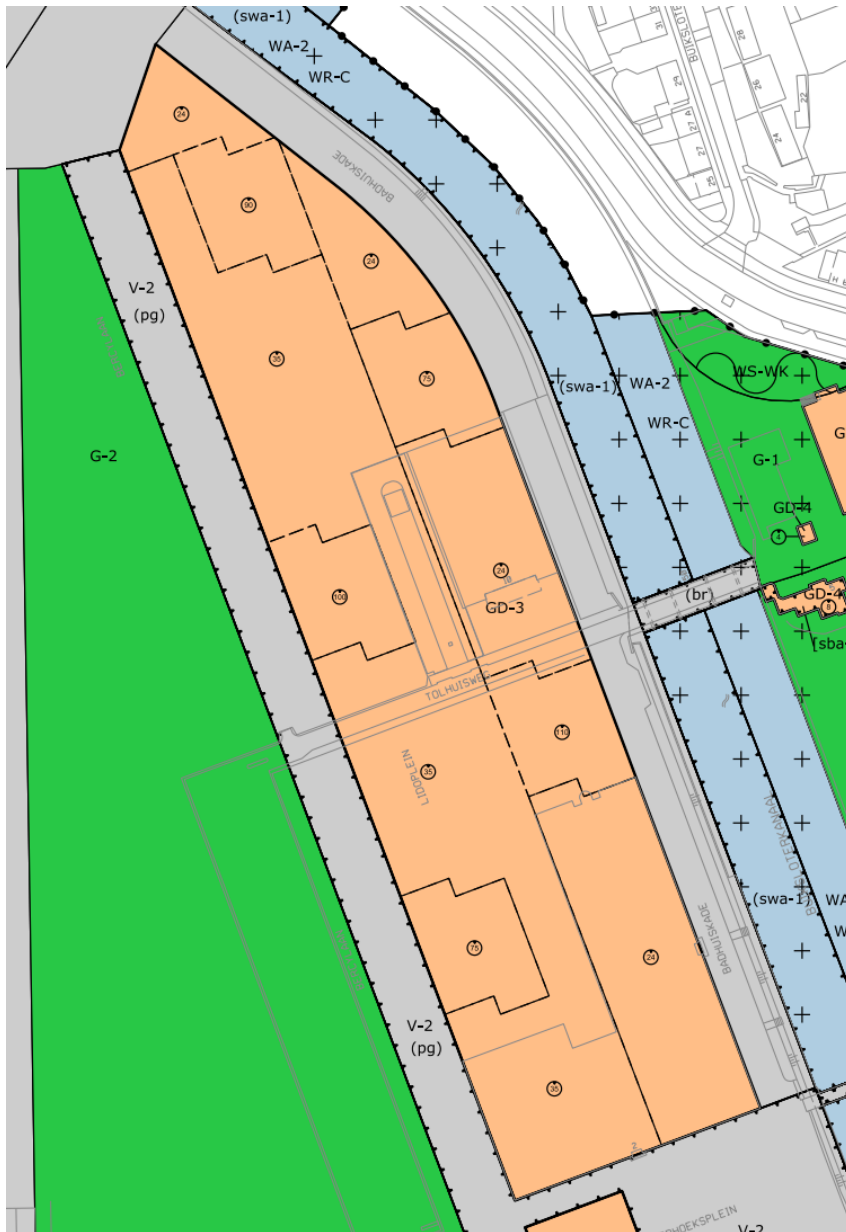
Enige aanvulling is dat in dit nieuwe bestemmingsplan ondersteunende horeca in winkels wordt toegelaten. Op deze wijze kan een deel van de winkel worden ingericht om de ter plaatse gekochte etenswaren op te eten. Zelfstandige horeca is niet toegestaan, het moet een aan de winkelfunctie ondergeschikte nevenactiviteit zijn.



Artikel 7 Gemengd - 3

De bestemming Gemengd - 3 is van toepassing voor het deelgebied "De Strip". Voor dit deelgebied wordt uitgegaan van de bebouwingsmogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt, zowel qua functie als qua bouwmassa. Uitzondering hierop vormt kavel 2-3-4, waar conform een verleende omgevingsvergunning het Congresshotel Maritim gerealiseerd is. Het programma hotel is daardoor groter (62.000 m²) wat ten koste is gegaan van het programma bedrijven en kantoren. Ook is conform de verleende omgevingsvergunning de functie "extended stay" toegevoegd.

De torens zijn qua vorm en bouwhoogte toegestaan conform het vigerende bestemmingsplan. Net als in het vigerende bestemmingsplan voorziet dit bestemmingsplan in een afwijkingsregeling waarbij de torens in alle richtingen 5 meter kunnen verschuiven.



Artikel 8 Gemengd - 4

De bebouwing in de Tolhuistuin is bestemd als Gemengd - 4. Daarbij is de bebouwing zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 overgenomen, met uitzondering van het bouwvlak naast de Tolhuisweg 2. Ter plaatse van dat bouwvlak is in de huidige situatie uitsluitend het zogenaamde "leeshuisje" gerealiseerd. Op de planverbeelding is alleen deze bestaande bebouwing vastgelegd. Vanwege de ligging van de Tolhuistuin in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam is uitbreiding van de bebouwing (meer dan het vigerende bestemmingsplan toelaat) in principe niet wenselijk. Eventuele initiatieven daartoe zullen moeten worden getoetst aan het beleidskader voor de Hoofdgroenstructuur dat is opgenomen in de Structuurvisie van Amsterdam (zie ook paragraaf 15.4).

Artikel 9 Groen - 1

Het groen dat conform het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006) was bestemd als "O1" ("Openbare ruimte en Groen 1") is in dit bestemmingsplan bestemd als Groen - 1. Het gaat hierbij om het Oeverpark langs het IJ. Daarbij is de planregeling van het vigerende bestemmingsplan overgenomen. Daarbij wordt uitgegaan van de mogelijkheid om een aanlandingspunt voor een veerpont te realiseren, zie in dat verband paragraaf 3.4.

Naar aanleiding van het advies van de TAC is ook het gedeelte van de Tolhuistuin die buiten de

Hoofdgroenstructuur valt bestemd als "Groen-1". De veerpontaanlanding aan de zijde van de Tolhuistuin is daarbij positief bestemd, waarbij in afwijking van de veerpontaanlanding bij de Bundlaan geen horeca is toegestaan.

Artikel 10 Groen - 2

De groene scheg tussen "De Strip" en de Campus/Residentiële kwartier is bestemd als Groen - 2. Net als in het vigerende bestemmingsplan zijn daar naast groenvoorzieningen ook ondergrondse parkeervoorzieningen toegestaan. Ook bijbehorende in- en uitritten zijn toegestaan. In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks was geregeld dat het maximale oppervlak per in- en uitgang 100 m² zou mogen bedragen. Bij de uitwerking van bouwplannen is gebleken dat dit maximum niet toereikend was om in- en uitgangen te kunnen realiseren die voldoen aan de technische eisen en wensen ten aanzien van comfort. Daarom is in dit bestemmingsplan het maximum oppervlak per in- en uitgang opgehoogd naar 300 m². Om te voorkomen dat het hele park (in theorie) wordt volgebouwd met in- en uitgangen is, in afwijking van het vigerende bestemmingsplan, bepaald dat er maximaal 2 in- en uitgangen mogen worden gerealiseerd.

In het vigerende bestemmingsplan is bepaald dat de parkeergarages op minimaal 2 meter onder maaiveld moeten worden gerealiseerd. Omdat het maaiveld in hoogte fluctueert, is in dit bestemmingsplan bepaald dat de parkeergarages op een diepte van minimaal 0,20 meter -NAP moeten worden gebouwd, zodat er voldoende grondpakket overblijft voor kabels en leidingen.

Het maximum aantal parkeerplaatsen is, conform het vigerende bestemmingsplan, bepaald op 2.200 voor de bestemmingsvlakken Groen - 2 en Gemengd - 3 (de Strip) samen.

Artikel 11 Groen - 3

Het onbebouwde deel van de Tolhuistuin dat onderdeel is van de Hoofdgroenstructuur van de gemeente Amsterdam is bestemd als Groen - 3. De regeling van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006) is als uitgangspunt genomen. Op basis daarvan zijn ondermeer groenvoorzieningen, waterpartijen en recreatieve voorzieningen toegestaan. Vanwege de ligging in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam is de regeling ten aanzien van de bebouwing, verharding en het parkeren op aangeven van de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (TAC) aangescherpt. Op basis daarvan zijn de aanvankelijk beoogde beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor de bebouwing geschrapt (de bebouwing is bestemd als Gemengd - 4) en is de huidige bebouwing in omvang en bouwhoogte vastgelegd. Ook is de plek van het huidige parkeerterrein vastgelegd waarmee uitbreiding of verplaatsing niet meer mogelijk is. Tenslotte is een maximum verhardingspercentage in de planregels opgenomen, dat aansluit op het huidige verhardingspercentage (32%). Omdat conform de Structuurvisie voor het stadspark wordt gestreefd naar een verhardingspercentage van maximaal 5% is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om het verhardingspercentage te verlagen, als dat in de feitelijke situatie als zodanig is aangepast.

Artikel 12 Maatschappelijk

Het Filmmuseum Eye is bestemd als Maatschappelijk. In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks (2006) was voor deze bouwkegel nog uitgegaan van een gedeeltelijke groenbestemming en een gedeeltelijke verkeersbestemming, waarbij door middel van een aanduiding was geregeld dat er een gebouw met een maatschappelijk/culturele functie mocht worden gebouwd tot een hoogte van 24 meter. Inmiddels is dit bouwrecht ingevuld door het filmmuseum. In het voorliggende bestemmingsplan is deze gerealiseerde situatie vastgelegd door het gebouw te bestemmen als Maatschappelijk. Daarbij zijn de huidige bebouwingscontouren vastgelegd. De maximale bouwhoogte uit het vigerende bestemmingsplan is gehandhaafd, waarbij is bepaald dat de huidige bebouwingsvorm niet mag worden gewijzigd. In het gebouw zijn naast maatschappelijke voorzieningen ook culturele voorzieningen, kantoren en horeca toegestaan. De toegestane functies en bijbehorende metrages zijn conform het vigerende bestemmingsplan uit 2006 overgenomen.



Artikel 13 Tuin

Dit artikel regelt de bestemming van de open ruimte (het bedrijfs-erf) tussen het NTC en de daarnaast gerealiseerde woonbebouwing op Overhoeks. Als toegestane bouwwerken kan met name gedacht worden aan erfafscheidingen.

Artikel 14 Verkeer - 1 en Artikel 15 Verkeer - 2

De verkeersruimte in het plangebied is bestemd als Verkeer - 1 en Verkeer - 2. Het verschil tussen beide bestemmingen is dat binnen de bestemmingsvlakken Verkeer - 2 slechts wegen zijn toegestaan waar maximaal 30 km per uur mag worden gereden. Deze beperking geldt niet voor de bestemmingsvlakken Verkeer - 1. Daar is echter ook een andere invulling dan met wegen, overeenkomstig de doeleindenomschrijving mogelijk.

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn binnen de verkeersbestemming slechts toegestaan tussen de Scheg en de Strip, binnen het bestemmingsvlak Verkeer - 2. Deze zone is op de verbeelding aangeduid met de aanduiding "parkeergarage" (pg). De parkeergarages mogen uitsluitend worden gebouwd op een diepte van minimaal 0,2 meter onder NAP (teneinde ruimte te houden voor kabels en leidingen).

Overeenkomstig de bestaande situatie zijn de tuinen en erven bij de woonboten onderdeel van wat formeel nog openbare ruimte is. Vanwege de aanwezigheid van een waterleiding in de ondergrond zijn geen opstallen toegestaan op de eerste twee meter, gerekend van af de grens van de nadere aanduiding "tuin" (t), met uitzondering van de bebouwing die reeds aanwezig was ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De betreffende bergingen mogen niet worden gebruikt als gebouwde parkeervoorziening, met uitzondering van die gevallen waar dat reeds het bestaande gebruik was. Per tuin is maximaal 1 berging toegestaan van maximaal 15 m² en een bouwhoogte van maximaal 3 meter. Deze regeling is overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006.

Artikel 16 Water - 1 en Artikel 17 Water - 2

Het water van het Tolhuiskanaal is bestemd als Water - 1. Ter plaatse van de aanduiding

"woonschepenligplaats" zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan. De zone waarbinnen de woonschepen is toegestaan is qua breedte gelijk aan het vigerende bestemmingsplan. In de lengte is de zone waar woonschepen mogen liggen ingekort, één en ander conform de huidige situatie. Met de nieuwe regeling kan er naast (ten noorden van) woonboot met huisnummer 22A geen woonschip meer worden afgemeerd. Vanwege de herontwikkeling van het aangrenzende gebied Buiksloterham is het wenselijk om in het Tolhuiskanaal een langzaamverkeersbrug te kunnen realiseren, die mogelijk net binnen de grenzen van dit bestemmingsplan komt te liggen. Om die reden zijn bruggen toegestaan binnen Water - 1. In de bestemming Water - 1 is het maximum aantal woonschepen alsmede de maximale maatvoering ongewijzigd overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

Het overige water is bestemd als Water - 2. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan is in het IJ de aanduiding "vaarweg" toegevoegd om te markeren dat dit een (hoofd)vaarroute betreft. In de planregels zijn hier geen beperkingen aan gekoppeld, de aanduiding heeft een signaalfunctie.

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2006 was een deel van het Buiksloterkanaal naast de Strip bestemd als "Vrije Tijd". Op basis van de planregels waren daar, naast vaarwater, tevens lig- en afmeerplaatsen voor de recreatieve voorzieningen en horeca III en IV toegestaan. Gebouwen waren toegestaan tot een hoogte van 5 meter, mits drijvend of op steigers uitgevoerd. Anno 2016 zijn de ligplaatsen / gebouwen op steigers ten behoeve van horeca niet meer wenselijk. Daarom is in dit bestemmingsplan de bestemming "Vrije Tijd" vervangen door de aanduiding "specifieke vorm van water - op- en afstapplekken". Op basis van deze aanduiding zijn steigers en op- en afstapplekken voor passagiersvaartuigen toegestaan. Het gaat hierbij niet om (permanente) ligplaatsen, maar om voorzieningen om te kunnen op- en afstappen.

Artikel 18 Waarde - archeologie 1, Artikel 19 Waarde - archeologie 2 en Artikel 20 Waarde - archeologie 3

In het vigerende bestemmingsplan waren delen van het plangebied voorzien van een dubbelbestemming ter bescherming van mogelijk archeologische waarden. In 2015 is door de gemeente Amsterdam archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd. De regeling in dit bestemmingsplan is afgestemd op de resultaten van dat onderzoek en de anno 2016 gehanteerde systematiek in Amsterdamse bestemmingsplannen.

Artikel 21 Waarde - cultuurhistorie

Het gedeelte van het plangebied dat onderdeel is van het Rijksbeschermd stads- en dorpsgezicht is voorzien van de dubbelbestemming Waarde - cultuurhistorie. Bescherming van cultuurhistorische waarden staat daarbij voorop. In het artikel is beschreven wat de te beschermen waarden zijn.

Artikel 26 Algemene aanduidingsregels

26.1 Industrierrein Johan van Hasseltkanaal West

Op de planverbeelding is conform het vigerende bestemmingsplan de geluidzone van het industrierrein Johan van Hasseltkanaal West aangegeven. Ter plaatse zijn alleen geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen, onderwijsvoorzieningen, etc) toegestaan als hiervoor een hogere waarde is vastgesteld. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk.

26.2 Veiligheidszone BEVI

Voor het New Technology Center geldt een veiligheidscontour die op het terrein van het NTC zelf ligt. Op de planverbeelding is deze zone aangeduid. Op basis van de planregels zijn ter plaatse geen kwetsbare bestemmingen toegestaan, zoals bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Conform het BEVI (zoals van toepassing is op moment van schrijven van dit bestemmingsplan) vallen hier de volgende functies onder:

- a. woningen, woonschepen en woonwagens, niet zijnde woningen, woonschepen of woonwagens als bedoeld in onderdeel b, onder a;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals
 1. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
 2. scholen, of
 3. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;

- c. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren:
 - 1. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object, of
 - 2. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m² bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m² per winkel, voorzover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd, en
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Op het terrein van het NTC zijn geen van deze functies gerealiseerd. Het bestemmingsplan maakt deze functies ook niet mogelijk.

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

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

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

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

Het plan en de GreX

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

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

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

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

19.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is op 13 januari 2016 overleg gevoerd met Waternet over het nieuwe bestemmingsplan. Aangegeven is dat het nieuwe bestemmingsplan conserverend is en vrijwel geen wijzigingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan mogelijk maakt die waterhuishoudkundige gevolgen kunnen hebben. Enige wijziging met waterhuishoudkundige aspecten is het schrappen van de bestemming "Vrije tijd" in het Buiksloterkanaal, het daarmee schrappen van de mogelijkheid om steigers met horecagebouwen te realiseren en horecaboten af te meren. In de plaats daarvan worden in het nieuwe bestemmingsplan uitsluitend steigers ten behoeve van op- en afstapplekken voor passagiersvaartuigen mogelijk gemaakt. Waternet heeft aangegeven dat dit voornemen al eerder nautisch is getoetst aan het doorvaartprofiel en akkoord is bevonden. Het opnemen van deze op- en afstapplekken in dit bestemmingsplan zijn daarmee akkoord. Daarnaast heeft Waternet aangegeven dat een aantal waterhuishoudkundige beleidsstukken worden of zijn geactualiseerd, zoals het nieuwe Nationale Waterplan 2015. De input van Waternet (voor zover relevant voor dit bestemmingsplan) is verwerkt in hoofdstuk 16.

19.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan, alsmede het ontwerbesluit tot vaststelling hogere waarde hebben met ingang van 24 maart 2016 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Er zijn binnen de gestelde termijn geen zienswijzen ingediend.