



Bestemmingsplan E-Buurt Oost

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.T1802BPSTD-VG01

Datum print 9 Februari 2021

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied en plangrens	7
1.3	Geldende bestemmingsplannen	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Historie	11
2.2	Huidige situatie plangebied	15
2.3	Stedenbouwkundig Plan E Buurt Oost	18
Hoofdstuk 3	Beleidskader	25
3.1	Rijksbeleid	25
3.2	Provinciaal beleid	28
3.3	Regionaal beleid	29
3.4	Gemeentelijk beleid	33
3.5	Stadsdeelbeleid	40
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	41
4.1	Milieueffect	41
4.2	Luchtkwaliteit	41
4.3	Geluidhinder	43
4.4	Externe veiligheid	47
4.5	Bodemkwaliteit	47
4.6	Magnetische veld	47
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	55
5.1	Mobiliteit	55
5.2	Water	56
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	60
5.4	Natuurbescherming	63
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	67
6.1	Algemeen	67
6.2	De bestemmingen	67
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	73
7.1	Inleiding	73
7.2	Plangebied	74
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	75
8.1	Voortraject	75
8.2	Inspraak	75
8.3	Vooroverleg	75

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Bijlmer bestaat ruim 50 jaar en heeft zich ontwikkeld tot een levendige, diverse, veelzijdige wijk, die vele bewoners, bouwkundigen, bestuurders, kunstenaars en anderen geïnspireerd heeft en dat nog steeds doet.

Het bestemmingsplan E buurt Oost geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor dit gedeelte van Amsterdam Zuidoost. Het geeft aan waar welke functies zijn toegestaan en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Dit gebied sluit oostelijk aan op de E-buurt en ligt in de oksel ten zuiden van de Daalwijkdreef en de Elsrijkdreef.

De ontwikkeling van de E-buurt Oost is onderdeel van de Vernieuwing van de Bijlmermeer, waarbij voor de E-buurt Oost een Stedenbouwkundig Programma van Eisen is vastgesteld in 2007 en werden de uitgangspunten van dit SPvE opgenomen in het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer. Voor de E buurt is sprake van een gefaseerde uitvoering, waarbij eerst de E-buurt West (Evergreen 1, 2 en 3) is vernieuwd, daarna de Daalwijkdreefzone (Emerald). Als plangebied van E buurt Oost is niet alleen het oostelijk deel van de E-buurt opgenomen, maar ook het noordelijk deel van de G-buurt Noord. Na vaststelling van de grondexploitatie zijn de flats Egeldonk (2010) en de kop van Gravestein (2011) gesloopt. De bedoeling was om kort daarna te starten met nieuwbouw in de E-buurt Oost, maar door de kredietcrisis en ongunstige woningmarkt omstandigheden heeft de planontwikkeling van 2013 tot 2016 stilgelegen. Daarna is de planontwikkeling voor de E-buurt Oost hervat. In de tussentijd is het stedelijk beleid wat gewijzigd en gelden er nieuwe stedelijke beleidskaders voor een duurzame, groene en gezonde stad, voor het parkeren, participatie en het selecteren van marktpartijen.

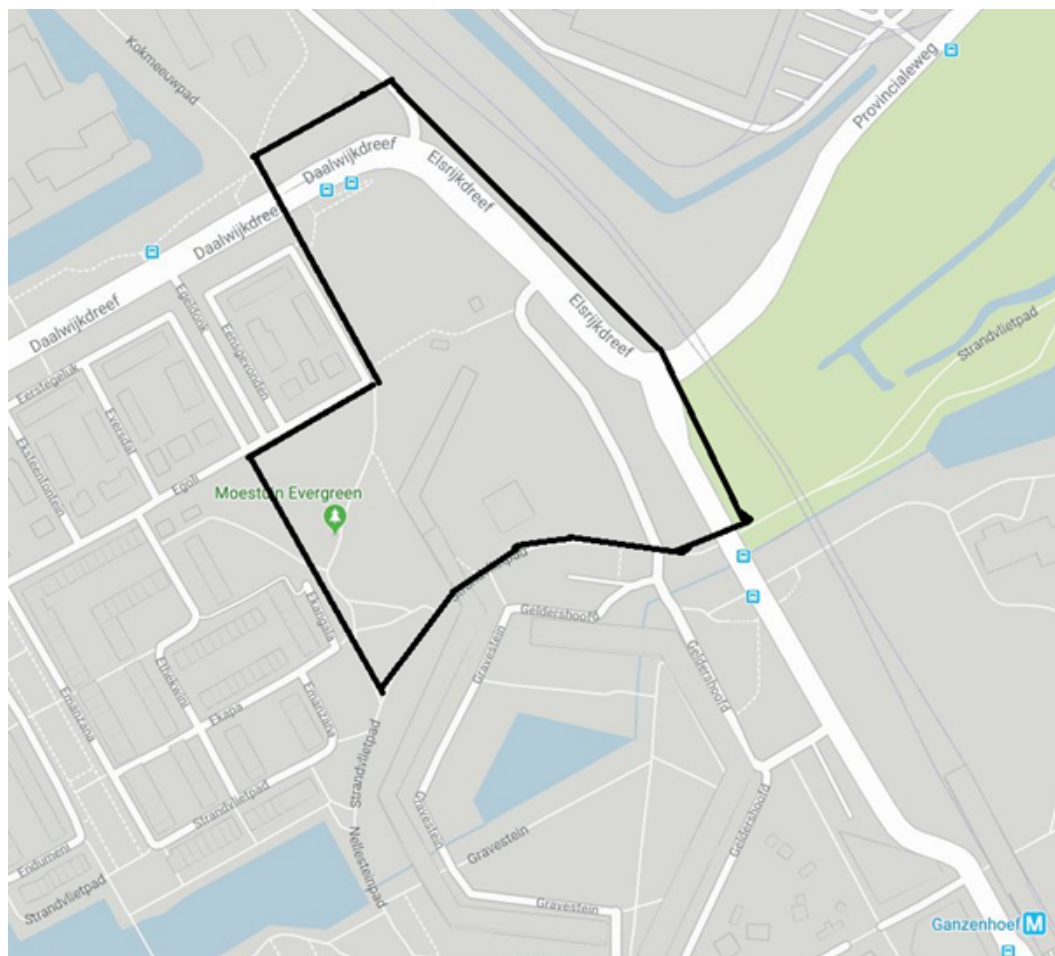
Deze kaders zijn de uitgangspunten voor het nieuw opgestelde Stedenbouwkundig Plan E-buurt Oost dat de raad op 27 november 2019 heeft vastgesteld. Door dat dit stedenbouwkundig afwijkt van het bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer' (onherroepelijk vastgesteld op 24 juni 2009) is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. 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 (beschrijving van het gebied, relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied van het bestemmingsplan wordt globaal omgeven door: aan de noord- en oostzijde de Daalwijkdreef en de Elsrijkdreef, aan de zuidzijde het Geldershoofd en Strandmietpad en aan de westzijde Ekapa, Ekangala, Egoli en Eensgevonden.

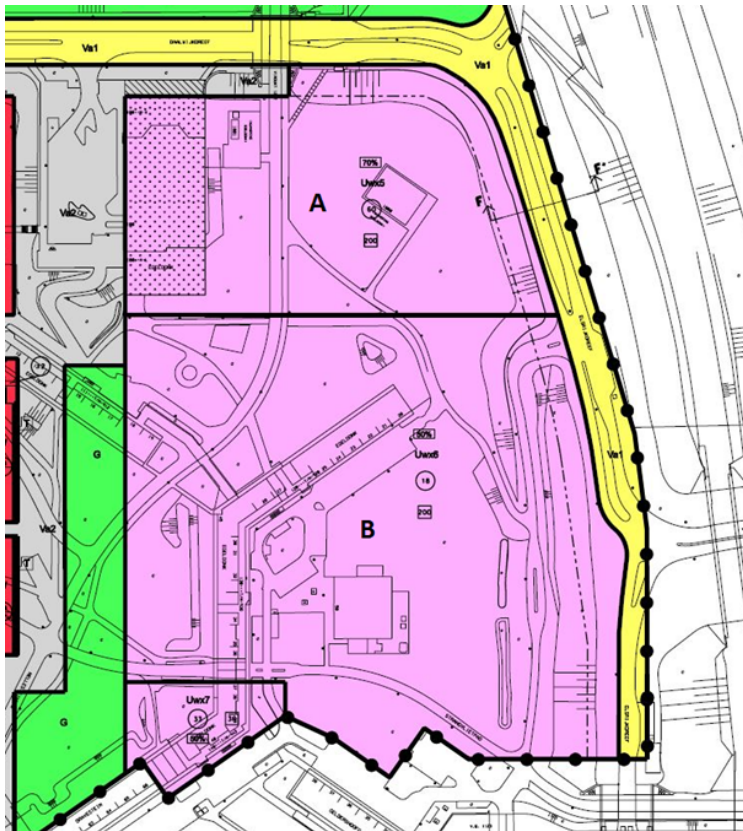
Op de afbeelding hieronder is de globale begrenzing van het plangebied aangegeven in relatie tot de omgeving. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Zie voor een uitgebreide beschrijving van het gebied hoofdstuk 3.



Afbeelding: Globale begrenzing plangebied. Bron: Google Maps

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied is het bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer' van kracht: (vastgesteld 30 mei 2007, onherroepelijk 24 juni 2009). Dit bestemmingsplan is deels een conserverend plan, deels ontwikkelplan. In dit bestemmingsplan is voor wat betreft het plangebied vastgelegd dat er bij een uitwerking van het bestemmingsplan maximaal 200 woningen (met voorzieningen) mogen worden gebouwd in het noordwestelijk deelplangebied **A** (grenzend aan de Daalwijkdreef). De toegestane bouwhoogte is max. 60 meter. In dit deelgebied is ook een parkeergarage toegestaan. In het hieraan grenzende deelplangebied **B** zijn eveneens 200 woningen toegestaan en is een bouwhoogte toegestaan van maximaal 18 meter.



Afbeelding: Uitsnede van het bestemmingsplangebied 'De Nieuwe Bijlmer' met deelplangebieden A en B

Aan de zuidwestzijde grenst het plangebied aan het bestemmingsplan 'E buurt Daalwijdreefzone', vastgesteld op 9 juli 2011 en onherroepelijk op 26 november 2014. Aan de noordwest- en noordoostzijde grenst het plangebied aan het bestemmingsplan Bergwijkpark Noord, vastgesteld door de raad van de gemeente Diemen op 30 mei 2013, onherroepelijk 30 mei 2013. Aan de zuidzijde grenst het plangebied deels aan het bestemmingsplan Restgebieden Zuidoost, vastgesteld op 2 augustus 2015 en onherroepelijk 15 maart 2017. Ook grenst het plangebied hier deels aan het zeer kleine bestemmingsplan 'Kop van Gravestein', vastgesteld op 31 mei 2011 en onherroepelijk 28 juli 2011.

Voor het pand Egeldonk 50 is een tijdelijke omgevingsvergunning verleend voor een periode van 3 jaar, waardoor hier onder andere een buurtrestaurant en buurtkamer zijn gestart. Deze activiteiten kunnen plaatsvinden totdat het pand gesloopt moet worden in verband met de nieuwbouwontwikkeling volgens het voorliggend bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele

structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en regio en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

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

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk wordt de geschiedenis van stadsdeel Zuidoost beschreven. Verder wordt ingezoomd op de huidige situatie van het gebied en zal kort worden ingegaan op de plannen die in het verleden voor dit gebied zijn gemaakt.

2.1 Historie

2.1.1 De Bijlmermeer

De oudste vermelding van het Bijlmermeer dateert van 1159. Op dat moment was het Biddelmerbroke nog niet meer dan een bundel van veenstroompjes die een moerasbos omsloten. In de eeuwen daarop breidde het water zich door de gestage maaiveldvaling geleidelijk uit tot een meer. Een reeks zware stormvloeden, waarbij grote stukken weideland werden weggeslagen, gaven het meer omstreeks 1600 zijn uiteindelijke begrenzing. In 1622 kreeg een groep Amsterdamse kooplieden toestemming van de Staten van Holland om het Bijlmermeer droog te leggen en om te vormen tot landbouwgrond. De middeleeuwse dijk langs de zuidoever van het meer werd doorgetrokken tot een complete ringdijk. Daarbuiten werd een ringsloot aangelegd, waarop het water met molens kon worden uitgeslagen. In 1626 lag het meer droog, en kon het land worden verdeeld onder de investeerders. Al gauw bleek de bodem van de Bijlmermeer veel grondwater door te laten, waardoor de polder maar met moeite droog kon worden gehouden. Het bleef daarom een dunbevolkt gebied, dat alleen langs de Ringdijk enige bebouwing kende. Hoofdzakelijk bestond deze uit de boerderijen van de bewoners van de polder, maar ook vond men hier een aantal zomerverblijven van goedgeoede stedelingen. Vooral de oevers van de Gaasp was een populaire locatie, maar ook langs de noordelijke Ringdijk, waar ook het huidige plangebied is gelegen, verschenen enkele kleinere hofsteden. Langs de Ringdijk stond omstreeks 1700 in het dorpje Bijlmer ook het Gemeene Lands Huys, waar het bestuur van de polder bijeenkwam en recht werd gesproken. Hoewel de bestuurlijke situatie in de Bijlmermeerpolder vanwege het geringe aantal inwoners regelmatig veranderde, vormde het gebied lange tijd een afzonderlijk rechtsgebied met een zekere mate van zelfstandigheid. In 1751 werd het Gemeenlandshuis vervangen door een nieuw rechthuis, verderop aan de Ringdijk, nabij de Weespertrekvaart. Na de drooglegging is de Bijlmermeerpolder twee keer overstroomd. Eerst werd het gebied vanwege oorlogsdreiging in 1672 om strategische redenen onder water gezet, om zes jaar later met behulp van zevenendertig molens weer te worden drooggemalen. In 1702 liep de polder voor de tweede keer vol water, ditmaal als gevolg van een dijkdoorbraak tijdens een storm. De ingelanden trokken zich terug en de polder werd grotendeels opgegeven. Alleen een strook langs de ringdijk bleef droog, dankzij de stort van opgebaggerd slib uit de haven en grachten van Amsterdam en werd gebruikt voor groenteteelt. In de jaren twintig van de 19de eeuw werd aan de binnenzijde van deze strook de Nieuwe Ringsloot aangelegd. Met behulp van drie schepradmolens tussen de beide ringsloten werd de Bijlmermeer in 1825 definitief drooggemalen. De bodemgesteldheid van de polder was echter niet gunstig en door steeds weer opkomende kwellen was het land moeilijk droog te houden. De Bijlmermeer bleef tot in de jaren zestig van de twintigste eeuw een waterrijke, agrarisch gebruikte polder.

verlaten zandvlakte door toenmalig burgemeester Van Hall de eerste paal geslagen, in de H-buurt. In 1975 was de bouw van de Bijlmer voltooid. Voor het zuidelijke deel, het latere Gaasperdam, werden de plannen rond begin 1970 afgemaakt.

De Bijlmermeer lag oorspronkelijk op het grondgebied van de gemeente Weesperkarspel. In 1966 werd een aantal polders tussen de Rijksweg A2 en het Amsterdam Rijnkanaal, waaronder de Bijlmermeer, bestuurlijk voor een periode van twaalf jaar aan Amsterdam toegevoegd. Dat was lang genoeg om de voorgenomen bouwplannen te realiseren. In 1978 werd het gebied dat nu bekend staat als Zuidoost bestuurlijk definitief deel van Amsterdam. De Bijlmermeer moest een stad van de toekomst worden, gebouwd volgens de principes van de functionele stad. Het ontwerp van de Bijlmermeer was gebaseerd op de ideeën van het Congres International d'Architecture Moderne (CIAM). Hoofdkenmerken voor de ontwerpen volgens deze ideeën waren:

- o satellietsteden met woningen voor enkele tienduizenden inwoners,
- o een hoog percentage hoogbouw. Door nieuwe bouwsystemen konden snel en effectief veel woningen worden gerealiseerd,
- o verbindingen met het centrum door middel van snelwegen en nieuw openbaar vervoer. De verkeersstructuur wordt hiermee heel belangrijk in de wijken,
- o een strikte scheiding tussen wonen, werken, recreëren en verkeer,
- o licht, lucht en ruimte.



Afbeelding: De Bijlmermeer in aanbouw rond 1970

Een groot deel van de nieuwe woningen werden in honingraat-vormige complexen van elf lagen hoog gebouwd. De ontsluiting van de individuele woningen vond plaats via binnenstraten. Tussen de hoogbouwcomplexen kwamen grote groene ruimtes, met daar doorheen de fiets- en voetgangersroutes. De afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer vond plaats via verhoogd aangelegde wegen (de dreven). De flats kregen grote parkeergarages, die met de dreven waren verbonden. Na jarenlang alleen ov-verbindingen met bussen, reden boven deze wegen metro's die de verbinding met het stadscentrum verzorgden. Onder de viaducten kwamen winkelcentra, waaronder het winkelcentrum Ganzenhoef. Destijds was er een groot vertrouwen in de toekomstige waarde van de wijk.

2.1.3 Verval van de Bijlmer

Het oorspronkelijke plan voor de Bijlmermeer is echter nooit in zijn geheel uitgevoerd. De binnenstraten kwamen niet op de begane grond, maar op het eerste niveau. Op de begane grond kwamen bergingen, wat zorgde voor een anonieme en gesloten gevel op het maaiveld. In de binnenstraten werden huizen gebouwd, om meer huuropbrengsten te kunnen genereren. Dat ging ten koste van de kwaliteit van de binnenstraten, die aan de schaduwkant kwamen te liggen. Er werd ook bezuinigd op het aantal liften. Voorzieningen kwamen later dan gewenst, zodat de ruimtes onder de verhoogde wegen en parkeerdekken verloederden. De snelle metroverbinding met het stadscentrum werd veel later aangelegd dan gepland. Door de aantasting van de oorspronkelijke plannen werd de Bijlmermeer extra kwetsbaar voor sociale problematiek.

Maar waarschijnlijk veel meer bepalend voor de teloorgang van het gebied, was dat de bebouwing niet aansloot bij de woonwensen van de middengroepen op de woningmarkt. Terwijl in de Bijlmer nog volop gebouwd werd, werden in de overlooptgemeenten rondom Amsterdam tienduizenden laagbouwoningen gebouwd, waaronder veel koopwoningen. De belangrijkste doelgroep voor de Bijlmer, de middenklassegezinnen, koos massaal voor een woning in Lelystad, Almere, Purmerend of Hoom. Toen ook de Nederlandse bevolking minder snel bleek toe te nemen dan gepland, deed zich begin jaren '70 in de Bijlmer de eerste leegstand voor.

2.1.4 Vernieuwing van de Bijlmer

Om het tij te keren richtten de woningcorporaties die de flats in bezit hadden in 1984 de nieuwe woningstichting Nieuw Amsterdam op. Eén gespecialiseerde organisatie werd beter in staat geacht de moeilijke wijk te beheren. De huren van de flats werden verlaagd en het parkeren in de garages werd gratis. Delen van leegstaande parkeergarages werden afgebroken. De probleemflat Glijphoeve (tegenwoordig Geldershoofd, grenzend aan het plangebied) werd geheel gerenoveerd. Ongeveer duizend vier- en vijfkamerwoningen werden gesplitst in kleinere eenheden, om deze aantrekkelijk te maken voor kleinere huishoudens. Lange galerijen werden op een aantal plaatsen afgesloten en er werden liften bijgebouwd. In het openbare groen werden volkstuintjes uitgegeven aan bewoners. Hier en daar werd parkeren op het maaiveld toegestaan. Maar ondanks deze maatregelen, bleven de verliezen van de corporatie oplopen. Er gingen steeds meer stemmen op om een deel van de Bijlmer te slopen.

In 1992 waren de tekorten van Nieuw Amsterdam door de leegstand en de hoge kosten van het beheer opgelopen tot meer dan 60 miljoen euro. Dat was de directe aanleiding voor gemeente, stadsdeel en woningcorporatie om vergaande plannen te ontwikkelen voor de verbetering van de Bijlmermeer. De plannen voorzagen in sloop van een kwart van de hoogbouwflats, maar ook in vernieuwing van het beheer en projecten voor sociaaleconomische vernieuwing. De gesloopte flats werden vervangen door gevarieerde laagbouwmilieus en een deel van de dreven werden verlaagd. De ruimtelijke structuur moest door de vernieuwing gevarieerder, herkenbaarder en sociaal veiliger worden. De Bijlmermeer moest weer een wijk worden waar mensen graag wonen.

Na een tussentijdse evaluatie in 1999, is in 2000 door de gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuidoost en woningstichting Nieuw Amsterdam besloten tot een aanzienlijke schaalvergroting van de vernieuwingsoperatie. Het aantal te slopen woningen werd verdubbeld tot 6.500 en besloten werd om daarvoor in de plaats meer nieuwe woningen, bedrijfsruimten en voorzieningen te bouwen. Ook werd besloten om de vernieuwing uit te breiden tot alle buurten in het hoogbouwgebied van de Bijlmermeer en samen te laten gaan met een programma voor sociaal economische vernieuwing en vernieuwing van het beheer. Het nieuwe grootschalige herstructureringsprogramma werd uitgewerkt in het 'Finale Plan van Aanpak Vernieuwing Bijlmermeer'. De gemeenteraad formuleerde daarnaast als taakstelling dat de plannen voor de vernieuwing van de Bijlmermeer samen moesten gaan met de toevoeging van 10% extra woningen ten opzichte van het aantal gesloopte woningen, in het vernieuwingsgebied. Voor iedere 100 gesloopte woningen komen er dus 110 terug, zo was de opgave. Inmiddels is de vernieuwingsoperatie

grotendeels voltooid.

Lees meer in paragraaf 7.8 en het als bijlage bij deze toelichting toegevoegde 'Cultuurhistorische Verkenning DE buurt en Vogeltjeswei Zuid-Oost'.

2.2 Huidige situatie plangebied

In deze paragraaf wordt verder ingezoomd op het plangebied en directe omgeving en wordt beschreven wat de huidige situatie is.

Wonen E-buurt

Gelegen tussen Egoli en het Strandmietpad is een nieuwbouwbuurt ontstaan die bestaat uit woningen van twee lagen met kap. De woningen zijn gegroepeerd in open bouwblokken en beschikken zowel aan de achterkant als aan de voorkant over een tuin. Parkeren vind plaats in de openbare ruimte. Langs het Strandmietpad liggen woningen van drie lagen met parkeren op eigen terrein. Deze woningen kijken uit over het water. De buurt wordt opgedeeld door brede groenstroken.



Afbeelding: luchtfoto E buurt



Afbeelding: de aan het plangebied grenzende laagbouw E buurt, Eensgevonden en flats Geldershoofd (links) en Gravestein (rechts)(bron: Google streetview)

Verkeer

In het plangebied ligt aan de noordzijde de Daalwijkdreef en aan de oostzijde de Elsrijkdreef. Vlak ten oosten van het plangebied loopt de metrobaan, met het metrostation Ganzenhoef. Net ten noorden van het plangebied ligt het metrostation Verrijn Stuartweg.



Afbeelding: metrobaan, gezien vanaf Elsrijkdreef

bestemmingsplan_E-buurt Oost (vastgesteld)

Parkeren

Vanwege lage inkomsten en hoge beheer- en exploitatiekosten en technische staat zijn de garages in het gebied gesloopt. Ook werden ze gesloopt omdat de loopafstanden tot de woning te groot waren en ze onoverzichtelijk en onaantrekkelijk waren.

Groen en Water

Het plangebied heeft, nadat de vroeger flats zijn gesloopt, een parkachtig karakter. Dit groen bestaat vooral uit grasvelden met bomen staan.

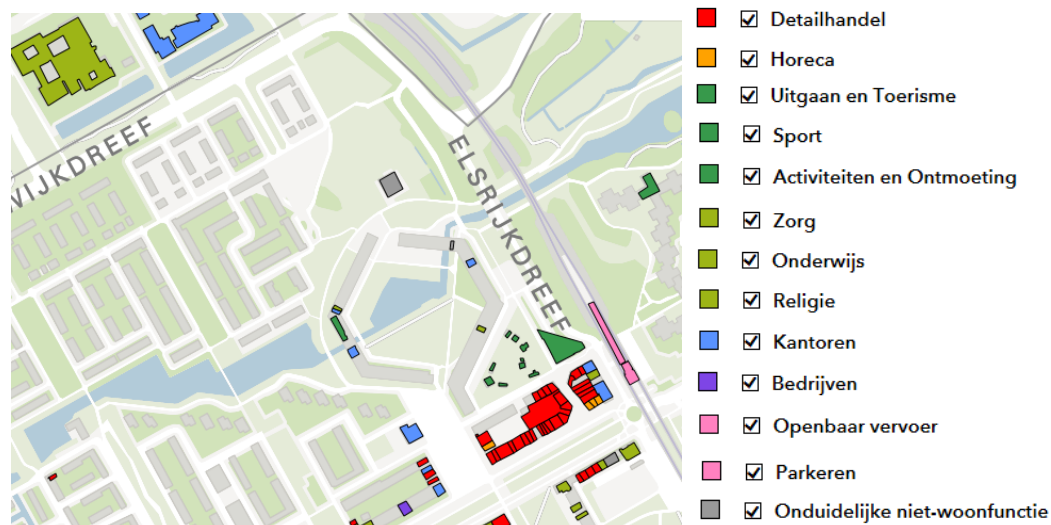


Afbeelding:

veel groen in het plangebied (Bron: Google Streetview)

Voorzieningen

Ten zuiden van het plangebied ligt het winkelcentrum Ganzenhof. Het te slopen Egeldonk 50 is aangeduid als onduidelijke niet-woonfunctie.



Functiekaart

2.3 Stedenbouwkundig Plan E Buurt Oost

Plangebied

Het plangebied van de E-buurt Oost wordt aan de noordkant begrensd door de Daalwijkdreef, aan de oostkant door de Elsrijkdreef, aan de westkant door de Emerald buurt en aan de zuidzijde door de flats Geldershoofd en Gravestein. Het oppervlak van het plangebied is circa 5,5 hectare. De grond is eigendom van de gemeente Amsterdam.



Beleidskader

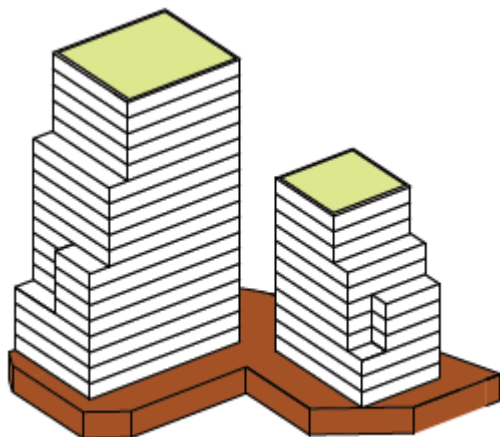
De E-buurt Oost maakt onderdeel uit van de Vernieuwing van de Bijlmermeer. In 1992 zijn de gemeente en de toenmalige woningcorporatie Nieuw Amsterdam gestart met de planvorming. In 2002 werd het Finale Plan van Aanpak voor de DEG-buurt vastgesteld. Inmiddels is de woningbouw in de E-buurt grotendeels gerealiseerd en wacht alleen de E-buurt Oost en het kavel naast de flat Echtenstein op uitvoering. In 2005 stelde de gemeenteraad een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) vast voor de E-buurt Oost, gevolgd door een Investeringsbesluit in 2007. Toen de economische crisis (2008-2012) uitbrak werd de planvorming stilgelegd, maar deze is in de loop van 2016 hervat.

Opgave en stedenbouwkundige opzet

De nieuwe start van de planvorming bracht nieuwe kansen, uitgangspunten en uitdagingen aan het licht. Het grote regionale tekort aan woningen maakte het wenselijk om te onderzoeken of er meer woningen in het plangebied konden worden gerealiseerd (verdichting). Het recente succes van het aangrenzende Holland Park bevestigt dat er een einde is gekomen aan de ongunstige marktomstandigheden en dat er een grote vraag is naar ruime appartementen in een kwalitatief hoogwaardige omgeving. Daarnaast golden er inmiddels nieuwe stedelijke beleidskaders voor een duurzame, groene en gezonde stad, voor het parkeren, participatie en het selecteren van marktpartijen.

De ambitie voor de E-buurt Oost is het ontwikkelen van een duurzame, levendige en groene stadswijk. Een gevarieerd aanbod aan woningen moet de buurt aantrekkelijk maken voor starters, middeninkomens en doorstromers op de woningmarkt. Bewoners van het reeds vernieuwde deel van de E-buurt hebben

mee gedacht over het stedenbouwkundig concept en de beste locaties voor verdichting. Mede door hun inbreng is ervoor gekozen om de verdichtingsopgave in het (noord)oostelijk deel van het plangebied te situeren, met name in de bebouwing langs de Elsrijkdreef. Het noordelijk deel (de Noordzone) krijgt een stedelijk en levendig karakter door voorzieningen in de plinten en op het plein. Het meest noordelijke gebouw vormt een hoogte accent en een markante entree tot de Bijlmer.



Het zuidelijk/zuidoostelijk deel van het plangebied wordt juist gekenmerkt door ontspannen laagbouw, met veel groen en een autoluwe openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een aantrekkelijke fietsroute van Holland Park naar winkelcentrum Ganzenpoort en de Bijlmerweide.



Voortmoeiend uit de bovengenoemde verdichtingsopgave worden in het plangebied twee bebouwingstypologieën toegepast. Aan de (noord)oostzijde komt een strook hoogbouw met appartementen in een hoge bebouwingsdichtheid.

Aan de zuid-westzijde komt compacte lage bebouwing met eengezinswoningen en appartementen. In het ontwerp van de lage bebouwing wordt een geleidelijke overgang naar de hoogbouw gemaakt.

Programma

Het programma voor de E-buurt Oost bedraagt circa 60.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) in een plangebied van 5,5 hectare. Dit totaalprogramma is bijna geheel bestemd voor woningbouw. Dat komt overeen met ongeveer 550 woningen, waarvan ca. 75 in de laagbouw. Een substantieel deel van de woningen wordt in het middensegment en de vrije sector gerealiseerd. Daarmee wordt aanbod gecreëerd voor woningzoekenden die binnen Zuidoost willen doorstromen. Voor het programma sociale huurwoningen wordt met een woningcorporatie een samenwerkingsovereenkomst opgesteld voor de E-buurt (E-buurt Oost en Echtenstein) en G-buurt Noord.

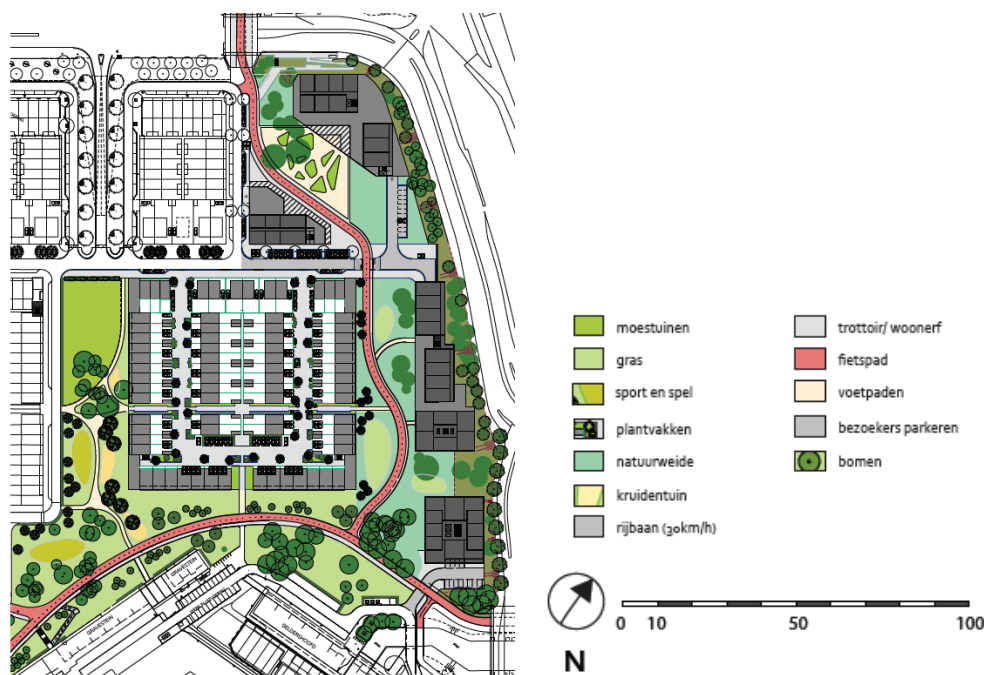
Openbare ruimte

bestemmingsplan_E-buurt Oost (vastgesteld)

Bewoners in de E-buurt Oost zullen hun buurt ervaren als een groene woonomgeving. Twee lange groene banen in het ontwerp zorgen ervoor dat een groot deel van de woningen aan groene openbare ruimte grenst. Elke groene baan krijgt een eigen thema en daarmee een eigen identiteit. Bestaande waardevolle bomen worden daarin zoveel mogelijk gehandhaafd. De nieuwe beplanting is afhankelijk van het thema van de groene baan. In de baan 'stadslandbouw' komen vooral fruitbomen en eetbare planten.

In de baan 'natuurweide' komt een bloemrijk grasland, aangevuld met passende inheemse bomen en heesters.

In de Noordzone van het plangebied is een plein gesitueerd, bovenop een hoofdkabel- en leidingenstrook. Uitgangspunt voor het plein is dat ook daar de bestaande bomen zoveel mogelijk behouden blijven. De laagbouw wordt ontsloten door een binnenstraat, ingericht als woonerf. Het woonerf vormt een U, die op 2 plekken aansluit op de Egoli straat. De entrees van de woningen bevinden zich aan het woonerf. Aan weerszijden van de entrees komen groenvakken met bomen, heesters en vaste planten/siergrassen.



Verkeer

De E-buurt Oost ligt vlakbij een metrostation en is aangesloten op een goed netwerk van voet- en fietspaden. Het plangebied leent zich daardoor voor een inrichting die past bij een autoluwe wijk.

In een verkeersonderzoek (Verkeersonderzoek E-buurt: effecten woningbouw in de E-buurt Oost, gemeente Amsterdam, 10 januari 2019, zie bijlage 4) is nagegaan of het toekomstige verkeer in voldoende mate kan worden afgewikkeld naar de Daalwijkdreef en Elsrijkdreef, rekening houdend met de bouw van extra woningen in de E-buurt Oost.

De bouw van 550 extra woningen in de E-buurt zorgt voor 1.000 extra voertuigbewegingen in de E-buurt. Dat is een toename van 26% ten opzichte van de autonome situatie. De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen is 1,8 voertuigbeweging per nieuwe woning en 1,2 per bewoner. Dat ligt in lijn met de

verkeersgeneratie van de huidige invulling van de E-buurt. In de huidige situatie kan het verkeer op de kruisingen worden afgewikkeld. De kruising Daalwijkdreef - Entabeni is het drukst van beide toegangen.

In de toekomstsituatie neemt het verkeer op de Daalwijkdreef toe ten opzichte van de huidige situatie. Enerzijds is dit het gevolg van ontwikkelingen aan de andere zijde van de Daalwijkdreef.

Daarnaast neemt ook het doorgaande verkeer toe. Dit zorgt er voor dat de drukte op de kruising Daalwijkdreef - Entabeni toeneemt. Hierdoor nemen de wachttijden toe, maar niet tot het niveau dat dit leidt tot ernstige knelpunten.

Als de 550 woningen worden gebouwd, dan neemt hoofdzakelijk de drukte op de kruising Daalwijkdreef - Egeldonk toe. Dit is de meest aannemelijke route om op de Daalwijkdreef te komen. De toename van de drukte op de kruising zorgt er niet voor dat er verkeerslichten noodzakelijk zijn of dat de wachttijden zo hoog worden dat er een knelpunt ontstaat.

Toename van de wachttijden op de kruising Daalwijkdreef - Entabeni zullen hun oorzaak vooral hebben in de autonome toename van het verkeer op de Daalwijkdreef en in veel mindere mate als gevolg van de bouw van de extra woningen in de E-buurt.

Bewegende stad

Het stedelijk beleid van De Bewegende Stad kent een aantal belangrijke ruimtelijke uitgangspunten voor een stad die uitnodigt tot gezond bewegen. Deze uitgangspunten zijn verwerkt in de stedenbouwkundige opzet van de E-buurt Oost. Met name het groene en autoluwe karakter van de buurt nodigt uit tot gezond bewegen. Daarnaast is er veel ruimte voor sport en spel, fietsen, en wandelen door de natuur.

Duurzaamheid en milieuregelgeving

In het coalitieakkoord staat de verduurzaming van Amsterdam op een prominente plaats. Duurzaamheid is dan ook een belangrijk aspect voor het ontwerp, de inrichting en de ontwikkeling van de E-buurt Oost. Het plan heeft hoge ambities voor bijvoorbeeld energiebesparing, een circulaire economie, natuurinclusief bouwen en het besteedt veel aandacht aan regenwater berging en infiltratie.

Bezonning

Er is onderzoek gedaan naar de schaduwwerking van de nieuwbouw (Bezonning nieuwe situatie, Van Rizen&Partners, 14 november 2018, zie bijlage 1) Hieruit blijkt dat de hoogbouw van 60 meter in het noordelijke deel logischerwijs de grootste schaduw geeft. Deze zorgt op de maatgevende data (21 maart / 21 september) alleen in de ochtenduren voor een beperkte hoeveelheid schaduw op de bestaande bedrijfspanden ten noorden van de Daalwijkdreef. De hoogbouw (toren 1, 2 en 3) geeft geen schaduw op de bestaande woningen ten zuiden van de Daalwijkdreef (straat Eensgevonden).

Omdat op grond van het vigerende bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer', bebouwing met een hoogte van 60 m in het noordelijk deel mogelijk was, maar niet de bouwblokken wat zuidelijker aan de Elsrijkdreef, is een vergelijk gemaakt tussen de bezonningssituatie met bebouwing met een hoogte die het bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer' mogelijk maakt met die uit het bestemmingsplan 'E-buurt Oost' (Bezonning vergelijking, zie bijlage 2)

In deze bezonningsstudie is onderzocht wat het effect is van het vergroten van de bouwhoogte van de blokken A t/m D (26-32 meter) ten opzichte van wat op basis van het geldende bestemmingsplan is toegestaan. Op basis van de bezonningsdiagrammen kan worden vastgesteld dat de grotere hoogte op de maatgevende data (21 maart / 21 september) alleen in de vroege ochtend tot iets meer schaduw op de meest oostelijk gelegen woningen van blok F leidt. Voor het overige heeft de grotere bouwhoogte geen effect op de bezonning van bestaande omliggende gebouwen. De grotere bouwhoogte is daarmee voor wat betreft het aspect bezonning inpasbaar.

bestemmingsplan_E-buurt Oost (vastgesteld)

Windhinder

Om na te gaan of er nog specifieke maatregelen nodig zijn is een theoretisch windhinderonderzoek gedaan (Plan 'E-buurt Oost' te Amsterdam: toren 1 en 2, CauberHuijgen, 25 januari 2019, zie bijlage 3). De windsituaties zijn in het onderzoek verdeeld in:

Klasse A: Goed voor langdurig zitten

Klasse B: Matig windklimaat voor langdurig zitten

Klasse C: Matig windklimaat voor slenteren

Klasse D: Matig windklimaat voor doorlopen

Over het algemeen zal het windklimaat op maaiveld goed zijn voor doorlopen en op de meeste plekken wordt het goed voor slenteren verwacht. Het meest kritische windklimaat wordt verwacht op het dak van de plint van toren 1 en 2. Zonder maatregelen zal hier een windklimaat zijn met een klasse D en E (matig tot slecht voor doorlopen) en een (beperkte) overschrijding van het gevaarcriterium.

Op het plein valt het windklimaat overwegend in klasse B, goed voor slenteren. Dichterbij de torens bestaat de kans van een beperkte verslechtering van het windklimaat tot klasse C (goed voor doorlopen, matig voor slenteren).

In de groene zones ten zuidwesten van Toren 1 en ten zuidoosten van Toren 2 wordt een windklimaat tussen klasse C en D verwacht. Dit is een matig tot goed klimaat voor doorlopen, waarbij het meest ongunstige windklimaat nabij de gebouwhoeken en langs de gevels aanwezig zal zijn.

De ontwikkelaar zal met een windhinderonderzoek moeten aantonen dat het windklimaat aanvaardbaar zal zijn.

Kabels en leidingen

Dwars door het plangebied loopt een zone van hoofdkabels- en leidingen. Verlegging van dergelijke kabels- en leidingen is zo kostbaar dat die optie in dit plan niet is doorgezet. Het bestaande tracé blijft dan ook gehandhaafd. De leidingen hebben een magnetisch veld, zie paragraaf 4.6.

Planning en ontwikkelstrategie

Het Stedenbouwkundig Plan E-buurt Oost is op 27 november 2019 door de gemeenteraad vastgesteld. Na vaststelling van bestemmingsplan zullen de tenders gestart worden en vervolgens de omgevingsvergunningen voor het bouwen worden verleend. Omstreeks 2025 is de E-buurt Oost voltooid.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

De ontwikkelingen in het bestemmingsplan worden getoetst aan rijks-, provinciaal, gemeentelijk en stadsdeelbeleid. Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Het plan dat wordt opgesteld dient te passen binnen de kaders van het geldende beleid. Voor dit bestemmingsplan is als kaderstellend beleid het volgende relevant.

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

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

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

Uit de drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben alleen een bindende werking voor de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Die Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequentie plangebied

Het nieuwe bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt past binnen het gemeentelijk beleid.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van een aantal beschreven onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in het Barro (bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet).

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Het nieuwe bestemmingsplan dat woningbouw mogelijk maakt past binnen het gemeentelijk beleid.

3.1.3 Ladder Duurzame verstedelijking

Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro verstaan: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Wat tot het bestaand stedelijk gebied moet worden gerekend, volgt uit artikel 1.1.1, eerste lid, onder h, van het Bro: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

In alle gevallen geldt dat de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling onderbouwd moet worden. Daarbij wordt in het derde lid van voornoemd artikel de mogelijkheid geboden de toets aan de ladder door te schuiven naar het moment dat een uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld.

In de motivering van het bestemmingsplan wordt de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het licht geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en wordt de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik onderbouwd. De behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. De aard en de omvang van de ontwikkeling zijn daarbij bepalend voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving.

Het gaat daarbij niet alleen om de kwantitatieve behoefte, maar ook om de kwalitatieve behoefte, zijnde de behoefte aan het specifieke karakter van de voorziene stedelijke ontwikkeling.

De bouwmogelijkheden die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat de behoefte aan de toevoeging van het programma onderbouwd dient te worden.

Consequenties voor dit bestemmingsplan

In paragraaf 3.3.2 Woonbeleid wordt ingegaan op de behoefte in relatie tot de functies die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.1.4 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib) is gebaseerd op paragraaf 8.2.1 van de Wet luchtvaart (WI). Met het Lib wordt met kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het Lib bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van het gebruik van gronden en de (hoogte van) bebouwing, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

De genoemde beperkingen betreffen:

- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer (veiligheid en radar);
- bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen of andere in het besluit

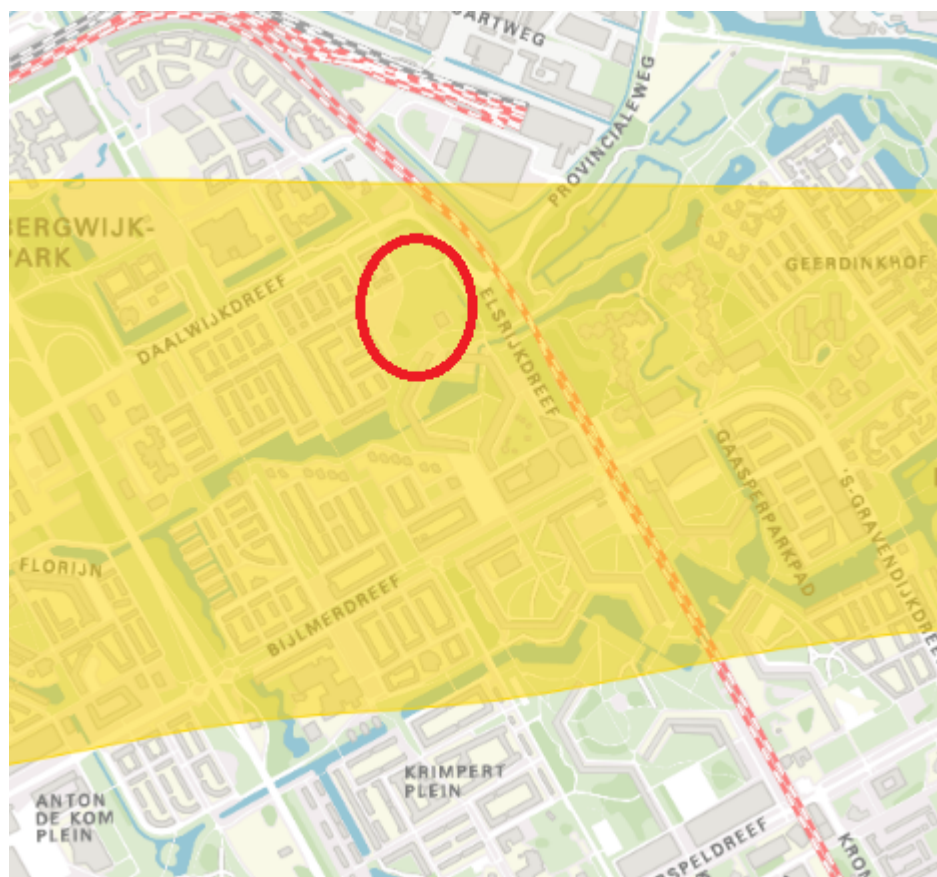
aangewezen gebouwen, dan wel waar een nadere afweging gemaakt moet worden.

In artikel 8.8, eerste lid, van de WI is bepaald dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan het Lib in acht moet worden genomen. Met een bestemmingsplan kan van (de toetshoogten van) het Lib worden afgeweken indien van de minister van Infrastructuur en Milieu de verklaring is ontvangen dat hij tegen de afwijking geen bezwaar heeft; de zogenoemde verklaring van geen bezwaar (VVGB). Indien (de bouwhoogten van) het bestemmingsplan in is strijd met de maatgevende toetshoogte in verband met de radar, is het vaststellen van het bestemmingsplan mogelijk indien uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied ligt in het gebied waar een beperking in hoogte is in verband met de radar. Binnen dit gebied is een hoogte van 60 - 80 meter toegestaan. De maximale hoogte in het bestemmingsplan is 60. Daarmee voldoet het aan de maatgevende toetshoogte in verband met de radar.

Het plangebied ligt tevens in het LIB 5 gebied, zie onderstaande kaartje. Dit betekent dat een nadere afweging moet worden gemaakt



Het vigerende bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer', maakt al woningbouw op deze locatie mogelijk. En op een deel van het plangebied stonden flats die enige jaren geleden gesloopt zijn. In zekere zin is het daarmee geen nieuwe woningbouwlocatie, maar wel een intensivering van het aantal woningen.

De Veiligheidsregio heeft op 8 oktober 2019 een advies uitgebracht, zie bijlage Advies Brandweer. Daarin stelt de Veiligheidsregio dat de locatie goed bereikbaar is voor hulpverleners. Geadviseerd wordt om de toekomstige bewoners voor te bereiden op wat zij moeten doen bij een luchtongeval.

Vanuit de gemeente zal er op worden toegezien dat toekomstige bewoners weten wat zij moeten doen in het geval van een luchtongeval.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland is gebaseerd op de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet milieubeheer, de Waterwet, de Planwet Verkeer en Vervoer en de Wet natuurbescherming. Het heeft dus de status van respectievelijk een provinciale structuurvisie, een provinciaal milieubeleidsplan, een regionale watervisie, een provinciaal verkeers- en vervoersplan en een provinciale natuurvisie. De huidige Structuurvisie Noord-Holland 2040, het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, het Milieubeleidsplan 2015-2018, de Watervisie 2021 en de Agenda Groen worden ingetrokken en gaan op in de Omgevingsvisie NH2050 met onderliggende programma's.

In de Omgevingsvisie wordt de ambitie geschetst een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden. Daarvoor moet een goede balans gezocht worden tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied.

Consequenties voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de ambities uit de Omgevingsvisie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. De Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 21 juni 2010 de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en op 16 november 2020 de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Consequenties voor dit plan

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de ambities en regels uit de Omgevingsverordening.

3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020

De provincie heeft op 25 mei 2010 de Woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De Woonvisie beschrijft drie speerpunten:

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

De provinciale Woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de Woonvisie maakt de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten, zie regionaal beleid wonen, 3.3.2 Woonbeleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

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

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

3.3.2 Woonbeleid

3.3.2.1 Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam

Gemeenten zijn verplicht om bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouwplannen de ladder voor duurzame verstedelijking toe te passen, om te toetsen of het plan voorziet in een actuele behoefte binnen de regio. De Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) heeft op 18 oktober 2016 de Handreiking Ladder voor Duurzame Verstedelijking Stadsregio Amsterdam opgesteld. Deze handreiking is een aanvulling op de bestaande, landelijke handreikingen, toegespitst op de situatie in de stadsregio Amsterdam.

Het doel van de ladder is zorgvuldig ruimtegebruik en het voorkomen van leegstand en overprogrammering uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Leegstand en overprogrammering zijn voor wat betreft wonen in de regio Amsterdam echter niet zozeer van toepassing. Er is een enorme vraag naar woonruimte binnen de regio en voorsnog zijn er voor de komende tien jaar nog niet genoeg (harde) plannen die in deze behoefte kunnen voorzien.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief zijn. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen.

3.3.2.2 Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 (inclusief oplegger) Stadsregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland heeft de gemeenten binnen de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio Amsterdam) gevraagd gezamenlijk een Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) op te stellen voor de periode 2016 tot en met 2020. Dit komt voort uit de provinciale Woonvisie uit 2010, waarin als doelstelling is opgenomen dat in 2020 de inwoners van Noord-Holland beschikken over voldoende woningen met een passende kwaliteit en in een aantrekkelijk woonmilieu. De gemeenten die deel uitmaken van de Vervoerregio Amsterdam werken nauw samen om de woningbehoefte voor de gehele regio adequaat op te vullen. Hiertoe is in het regionale portefeuillehouders-overleg Ruimte en Wonen van 30 juni 2016 de Samenwerkingsagenda Regionale Woningmarkt 2016-2020 vastgesteld. De thema's in deze samenwerkingsagenda zijn woningbouwproductie, betaalbare voorraad en woonruimteverdeling, om de kwantitatieve behoefte aan woningen, maar vooral ook de kwalitatieve behoefte aan woningen in kaart te brengen.

Eind 2016 heeft de voormalige Stadsregio Amsterdam het RAP 2016-2020 aangeboden aan de provincie Noord-Holland. De provincie heeft in januari 2017 laten weten voorsnog niet in te kunnen stemmen met het RAP 2016-2020. Er waren aanvullingen nodig met betrekking tot zowel het regionale woningbouwprogramma als beleidsmatige onderwerpen op het gebied van wonen. Bovendien bestaat het gebied van de voormalige Stadsregio uit drie deelregio's: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en

Zaanstreek-Waterland. De aanvullingen zijn daarom ingediend in de vorm van de oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016-2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Zaanstreek-Waterland. De oplegger én het Regionaal Actieprogramma Stadsregio Amsterdam 2016-2020 vormen tezamen het geldende RAP 2016-2020 voor deze regio.

Het RAP brengt de regionale vraag naar woningen in beeld en zet deze vraag af tegen het (geplande) aanbod van woningen. De woningmarkt in de regio Amsterdam kent een sterke samenhang en een gedeeld gezamenlijk belang. De regio is internationaal gezien zeer sterk met veel groeipotentieel en een goede concurrentiepositie. Deze sterke positie van de regio is ontstaan dankzij een veelheid aan factoren, waarbij de hoge kwaliteit van leven een belangrijke rol speelt. Een aantrekkelijke en diverse woningmarkt maakt hier deel van uit. Veel mensen willen dan ook graag in de regio wonen. Dat biedt tegelijkertijd kansen en uitdagingen. De vraag naar woningen is in alle segmenten groter dan het aanbod.

De onderbouwing van de woningbehoefte binnen de regio kan zowel kwantitatief als kwalitatief worden weergegeven. Met kwantitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, uitgedrukt in cijfers. Met kwalitatieve behoefte wordt bedoeld: de vraag naar woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment, afgezet tegen het aanbod van woningen binnen de regio, onderscheiden naar type woningen, woonmilieu en/of segment. Bij het aanbod van woningen worden zowel de reeds bestaande woningen als de in uitvoering zijnde of geplande bouw van woningen binnen de regio meegewogen. Voor plannen in Amsterdam is de gehele stadsregio te beschouwen als marktregio. Onder actuele woningbehoefte wordt de behoefte voor de komende tien jaar verstaan. Dit sluit aan bij de jurisprudentie die over dit begrip is ontstaan bij de toepassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Wat betreft de kwantitatieve behoefte geldt voor de gehele voormalige Stadsregio dat wordt geschat dat de woningbehoefte in de periode 2017-2027 zal toenemen met ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. In onderstaande tabel worden woningbehoefte en plancapaciteit tegen elkaar afgezet, uitgedrukt in het aantal woningen.

	behoefte 2017-2027 ³	plan capaciteit 2017 hard	zacht	totaal	tekort harde capaciteit 2017-2027
Marktregio Amsterdam (regio totaal)	79.510	62.440	112.250	174.690	17.070
Marktregio Zaanstreek-Waterland (incl. Amsterdam)	61.120	50.230	81.930	132.160	10.890
Marktregio Amstel-Meerlanden (incl. Amsterdam)	65.560	56.410	95.230	151.650	9.150

Figuur 3.1: Oplegger Regionaal Actieprogramma Wonen 2016 t/m 2020 Amstelland-Meerlanden, Amsterdam Zaanstreek-Waterland (vhn Stadsregio Amsterdam)

Wat betreft de kwalitatieve behoefte geldt voor de marktregio Amsterdam (de gehele stadsregio) het volgende:

- De woningbehoefte is zo groot, dat in vrijwel alle marktsegmenten tekorten zijn.
- De grootste tekorten doen zich voor bij eengezinswoningen, betaalbare huurwoningen en betaalbare

en middeldure koopwoningen.

- Alleen bij de marktsegmenten meergezinswoningen in een stedelijk milieu - een segment dat ruim geprogrammeerd staat - en dure huurwoningen is de plancapaciteit een fractie groter dan de vraag.

Consequenties voor dit plan

Met voorliggend bestemmingsplan wordt voorzien in de woningbouwbehoefte in de regio.

3.3.3 Mobiliteitsbeleid

3.3.3.1 Regionaal Verkeer en Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer en Vervoerplan (RVVP) is in december 2004 vastgesteld door de Regioraad en opgesteld in samenwerking met de zestien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam. De gezamenlijke ambitie is een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat voor inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei is hierbij een gegeven. Deze groei moet wel worden opgevangen om voldoende recht te doen aan de geformuleerde ambities maar mag niet leiden tot onbereikbaarheid en aantasting van de leefbaarheid. Beleid is noodzakelijk om niet alleen de bereikbaarheidsproblemen op te lossen maar ook om de veiligheid en leefbaarheid te waarborgen.

Het RVVP gaat uit van een samenhangende aanpak van de bereikbaarheidsproblemen. Er wordt ingezet op het benutten van de sterke kanten van het bestaande aanbod van openbaar vervoer (OV) en wegcapaciteit, maar het kan niet zonder uitbreiding van deze capaciteit en verdere beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. Goed samenspel tussen ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer en vervoer is noodzakelijk.

Jaarlijks wordt voor het RVVP een uitvoeringsprogramma opgesteld en iedere twee jaar wordt het beleidskader geëvalueerd.

Met de uitgangspunten zoals deze zijn geformuleerd is in het bestemmingsplan rekening gehouden. In hoofdstuk 5.1 Mobiliteit wordt verder ingegaan op het aspect bereikbaarheid.

3.3.3.2 Regionale OV-visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam

De OV-Visie 2010-2030 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam (thans Vervoerregio 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 toekomstbestendige keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

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

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



Structuurvisie met plangebied

Consequenties voor dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan ligt in het bestaande stedelijke gebied van de Structuurvisie. Het plangebied valt binnen het gebied 'Wonen - werken'. Er zijn geen specifieke opgaven voor het plangebied geformuleerd.

3.4.2 Koers 2025

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

Consequenties voor dit plan

De planlocatie van dit voorliggend bestemmingsplan was in het bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer' al aangewezen als te ontwikkelen woonlocatie en is daarom niet genoemd in Koers 2025. Het bestemmingsplan past wel in het beleid zoals geformuleerd in Koers 2025.

3.4.3 Woonagenda 2025

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

Consequenties voor dit plan

Voor deze locatie is gekozen voor circa 20% sociaal, 53% middensegment en 27% duur aan te houden. Reden om hier minder sociale huur te ontwikkelen ligt in de opgave om hier meer kansen te creëren voor bewoners om binnen Zuidoost door te stromen vanuit de sociale huur naar een ander segment. Deze woningen zijn nu nog te beperkt voorradig. De E-buurt Oost is een buurt met een relatief sterke marktpositie. Dit komt door de burenerelatie met Holland Park, de inbedding in een gewaardeerde middenklasse buurt en de groene omgeving. Wonen adviseert daarom meer woningen te ontwikkelen in het (middel)dure segment. Daarmee wordt een grote doelgroep in Zuidoost bediend die nu nog een sociale huurwoning bewoont, maar best naar een ruimere (duurdere) woning kan en wil doorstromen.

Op niveau van Zuidoost wordt een verdeling van 40-40-20 aangehouden. Voor het Stedenbouwkundig Plan is op basis van de proefverkaveling besloten tot de verdeling 20-53-27. Deze verdeling was gebaseerd op het realiseren van 518 woningen. Het maximum aantal woningen is in het Stedenbouwkundig Plan gesteld op 550 woningen. Bij het realiseren van het maximum aantal woningen komen er meer woningen in de segmenten sociaal en middensegment.

3.4.4 Agenda Duurzaamheid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doen we in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De Agenda Duurzaamheid heeft betrekking op met name duurzame energie, schone lucht, circulaire economie en klimaatbestendige stad.

Duurzame energie

Om tot een duurzame E-buurt te komen wordt ingezet op een volledig duurzaam energiesysteem. In de eerste plaats betekent dit dat de energievraag tot een minimum dient te worden beperkt. De bebouwing zal daarom energieneutraal of energieleverend ontwikkeld worden en gebruik maken van lage temperatuur verwarming. Hierbij kan gedacht worden aan concepten als 'nul op de meter woningen'. Om zo min mogelijk energie te gebruiken zal lage temperatuur verwarming toegepast worden. Ook wordt onderzocht of restwarmte een bijdrage kan leveren aan een duurzame energiehuishouding van het gebied.

Toepassingen om het energiegebruik te beperken en lokaal energie op te wekken vragen om een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Zo kunnen bijvoorbeeld daken ingezet worden voor het opwekken van energie (zonnepanelen), maar ook om energiegebruik te reduceren (groene daken) of een combinatie daarvan. Een trend op het gebied van energie is de elektrificering van het energiegebruik (warmtepompen, elektrische mobiliteit). Dit zorgt voor een hogere belasting van het elektriciteitsnetwerk.

Schone lucht

In de E-buurt Oost wordt een autoluwe wijk gecreëerd, dat zeker een positief effect zal hebben op de luchtkwaliteit in de buurt.

OV en fiets

In de E-buurt Oost hebben de voetganger en fietser het primaat, de auto is er 'te gast'. Er wordt geïnvesteerd in extra fietsverbindingen in een aantrekkelijke en sociaal veilige omgeving. Om de rest van de stad te bereiken zijn er goede metro- en busverbindingen.

Elektrisch rijden

Elektrische auto's en fietsen zijn schoon. Om elektrisch rijden te faciliteren zijn bij oplevering oplaadpunten nodig en is het verstandig om ook al de infrastructuur (zoals mantelbuizen) aan te leggen voor toekomstige uitbreiding van de laadpunten. Bij oplevering is 15 á 25% van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte (voor bezoekers en autodelen) voorzien van een oplaadpaal. Bij een woningaantal van 518 gaat het om 8 tot 13 laadpalen in de E-buurt Oost. Uitgangspunt is dat ook de rest van de parkeervakken in de openbare ruimte reeds is voorbereid op de groei van elektrisch rijden, bijvoorbeeld met gereedliggende elektraleidingen.

Voor gebouwd parkeren en parkeren op privaat terrein worden in kavelpaspoorten/ bouwenveloppen nadere eisen opgenomen met betrekking tot elektrisch rijden.

Circulaire economie

Het thema circulaire economie is veelomvattend. Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op de wijze waarop wordt omgegaan met huishoudelijk afval.

Circulair bouwen

Bij circulair bouwen gaat het om het slim omgaan met materialen en het rekening houden met veranderingen door de tijd. Het gebouw moet zich aan de tijd kunnen aanpassen net als de functie van het gebouw. Gebouwen dienen flexibel te kunnen worden heringericht. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed.

Gebouwen zijn demontabel en materialen worden gedocumenteerd, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt. Hoogwaardige materialen die lang meegaan worden ingezet voor de schil van gebouwen met een lange levensduur. Bij het tenderen van kavels is circulair bouwen een criterium voor duurzaamheid. Daarvoor wordt op het moment van tenderen de laatste stand van zaken met betrekking tot deze maatlat gebruikt. Los daarvan moeten de woningen voldoen aan de wettelijke minimum-eis van de EPC norm (energieprestatiecoëfficiënt).

Huishoudelijk afval

De gemeente heeft in de Agenda Duurzaam Amsterdam het doel opgenomen om het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval van 27% in 2014 omhoog te brengen naar 65% in 2020.

Voor de E-buurt wordt daarom een inzamelsysteem toegepast dat voorziet in een hoge dienstverlening op het gescheiden kunnen aanleveren van grondstoffen (zoals groente- fruit en keukenafval, tuinafval, papier en karton, plastic en drankenkartons, glas en textiel).

Klimaatbestendige stad

Als gevolg van de beginnende klimaat veranderingen wordt verwacht dat in Nederland perioden van droogte/hitte én van hevige regenval in extremere mate zullen voorkomen. Slimme groenvoorzieningen in de stad kunnen de gevolgen van beide extremen dempen en zijn bovendien goed voor flora en fauna. De nabijheid van de Bijlmerweide (ruigte en struinnatuur), de reeds bestaande bomen en het aanwezige oppervlaktewater zijn daarom belangrijk om te behouden en goed te beheren. Daarnaast worden nieuwe bomen in straten geplant, komen er brede groenstroken, tuinen met grondgebonden woningen en groen op daken.

De groene daken hebben op zijn minst een vertragend effect op de regenwaterafvoer. Op de parkeerdekken van de appartementengebouwen worden bovendien 'intensief groene daken' aangelegd die ook qua flora en fauna meerwaarde bieden.

3.4.5 Agenda Groen

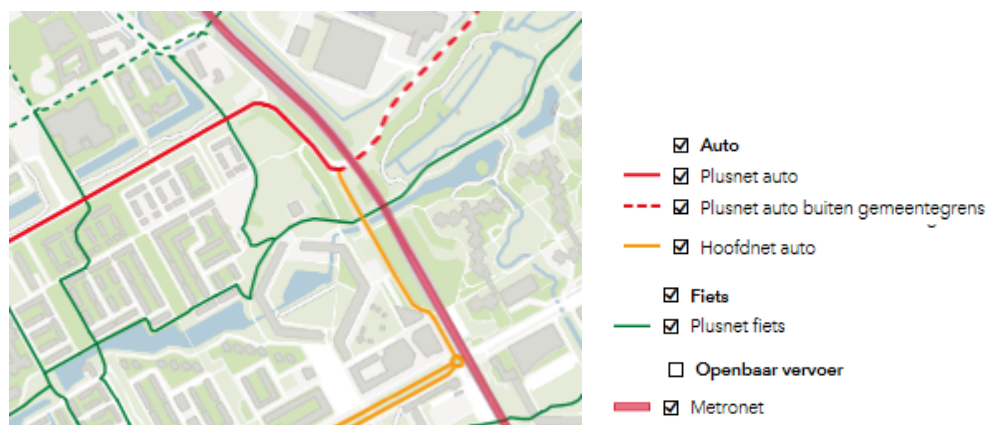
De stedelijke Agenda Groen zet in op het vergroten van de biodiversiteit. Daarbij ligt de focus op het oplossen van knelpunten en natuurinclusief bouwen. In de E-buurt Oost liggen geen knelpunten voor de Amsterdamse Ecologische Structuur.

Natuur-inclusief is een leidend ontwerpprincipe voor de E-buurt. Speciale nestkaststenen kunnen vrij eenvoudig ingepast worden in het toekomstige ontwerp van de nieuwbouw. Groene daken zorgen niet alleen voor verkoeling en waterberging, maar kunnen ook ecologische waarde hebben als leefgebied voor insecten en dus voedsel voor mussen en vleermuizen.

3.4.6 Beleidskader Verkeersnetten

Op 24 januari 2018 heeft de gemeenteraad het Beleidskader Verkeersnetten vastgesteld. In het beleidskader staan eisen en toetswaarden waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Het Beleidskader Verkeersnetten is gebaseerd op het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005, de MobiliteitsAanpak Amsterdam (2013) en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015). Het beleidskader is een beleidsstuk waarin staat aangegeven waar de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto liggen, welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. De functie van de netten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Het voorliggend bestemmingsplan maakt geen wijziging in het verkeersnetwerk in het gebied. Wel wordt een fietsroute (plusnet fiets) verlegd van de rand van het plangebied naar het midden van het nieuwe woongebied. De kaart hieronder geeft een weergave van de verkeersroutes volgens het Beleidskader Verkeersnetten.



3.4.7 Parkeerbeleid

Auto

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer

ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

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

Er geldt een maximum parkeernorm van één parkeerplek per woning voor alle woningtypen, vrije sectorwoningen (koop en huur), middeldure- en sociale huurwoningen.

Voor vrije sectorwoningen (koop en huur) is er tevens een minimum norm:

- Woningen boven de 60 m² bvo, een minimumnorm van 0,6 parkeerplek per woning.
- Voor alle soorten sociale en middeldure huurwoningen, geen minimum parkeernorm.

Voor bewoners dienen de ontwikkelaars in deze buurt dus minimaal 136 plaatsen op eigen terrein te realiseren. Mochten ontwikkelaars actief een deelauto concept introduceren, dan kunnen zij een verzoek indienen om de minimum parkeernorm met maximaal 20% te verlagen.

Omgerekend geeft de nota voor dit gebied een norm van 52 parkeerplaatsen voor bezoekers, oftewel 0,1 parkeerplaats per woning. Deze worden aangelegd in de openbare ruimte. Naar alle waarschijnlijkheid is tegen die tijd betaald parkeren ook in de E-buurt ingevoerd.

In de tabellen hieronder staan de normen voor het parkeren voor bezoekers en bewoners.

Parkeernormen bezoekers	Bezoek (norm 0,1)
Sociaal en middeldure huur	29
Koop/Vrije sector > 60 bvo	23
Totaal	52

Parkeernormen bewoners	Woningen	Norm			
		Percentage		Aantal	
		min	max	min	max
Sociaal en middeldure huur	292	0,0	1,0	0	292
Koop/Vrije sector > 60 bvo	226	0,6	1,0	135,6	226
Totaal	518			135,6	518

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

Parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader op basis waarvan we bij ruimtelijke (her-)ontwikkelingen eisen stellen aan de parkeervoorzieningen bij niet-woonfuncties. Deze eisen zijn vertaald in bindende beleidsregels voor fietsen. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen. Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet in pandig. Op basis van de cijfers van het landelijke kennisinstituut CROW zijn fietsparkeernormen ontwikkeld voor niet-woonfuncties. Het vaststellen van het minimaal vereiste aantal parkeerplekken is volgens de nota een fietsparkeereis, waarbij maatwerk wordt toegepast.

Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. In de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 wordt de voorkeur uitgesproken voor een gelijkwaardig alternatief; een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo voorkomen we dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Voor bezoekers dient de ontwikkelaar op eigen terrein minimaal 0,5 fietsparkeerplaats en 0,13 scooterparkeerplaats per woning te realiseren. Het aantal parkeerplekken voor tweewielers bij de voorzieningen kan pas worden bepaald als bekend is welke voorzieningen er gaan komen. Ook hier dienen die parkeerplekken op eigen terrein te worden opgelost. De nota Parkeernormen Fiets en Scooter wordt dan ook onderdeel van het bestemmingsplan.

3.5 Stadsdeelbeleid

3.5.1 Structuurvisie Zuidoost

De structuurvisie 'Zuidoost Open Huis' is op 27 september 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad Zuidoost. In de structuurvisie heeft het stadsdeel de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het gehele stadsdeel tot 2020 weergegeven. De structuurvisie vormt daarmee het beleidskader voor het stadsdeel. De structuurvisie gaat in op de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid op lange termijn waarmee een samenhangend perspectief wordt neergezet.

Binnen de structuurvisie heeft het plangebied de milieutyping 'hoogbouw'. De kenmerken daarvan zijn flats in het groen, bereikbaarheid vooral per auto en ov, geen functiemenging, een gemiddelde intensiteit (bebouwingsdichtheid) en de financieringscategorie laag.

3.5.2 Woonvisie Zuidoost

De stadsdeelraad heeft op 30 juni 2009 de Woonvisie Zuidoost 2020 vastgesteld. De Visie geeft over het wonen beleidskaders voor de nabije toekomst. De ambitie van de Woonvisie is, om in de komende decennia circa 10.000 nieuwe woningen in Zuidoost te bouwen, waarvan 3.000 in het kader van de Vernieuwing Bijlmermeer.

Het bestemmingsplangebied is in de Woonvisie onderdeel van Bijlmer Oost. De Woonvisie beschrijft de Bijlmer Oost als het gedeelte van Zuidoost met de meest gevarieerde woningvoorraad.

Het plangebied heeft in de woonvisie het woonmilieu 'stedelijk gestapeld'. De omschrijving daarvan is gestapeld wonen (appartementen) nabij stedelijke knooppunten, beperkte functiemenging. De gewenste ontwikkeling is behouden, voltooiën en veranderen/versterken en waar mogelijk verder ontwikkelen.

Het deel van het plangebied Nieuw Grunder heeft het woonmilieu 'stedelijk in de luwte'. De omschrijving hiervan is suburbaan wonen nabij stedelijke knooppunten.

3.5.3 Horecanota Zuidoost 2007-2012

Op 18 december 2007 is de Horecanota Zuidoost 2007-2012 door de stadsdeelraad Zuidoost vastgesteld. De horecanota speelt in op de ontwikkelingen in het stadsdeel Zuidoost, zoals de vernieuwing van de Bijlmer. De nota vormt verder het beleidskader voor de ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering voor de horeca in Zuidoost. De Horecanota is een beleidsstuk dat dient als toetsingskader voor ontwikkelingen en planvorming rond de horeca, vergunningverlening en handhaving. In de nota wordt aangegeven waar en hoeveel ruimte in het stadsdeel aanwezig is voor extra horecavestigingen. Ook worden de risico's voor de openbare orde in de nota meegenomen.

Ten aanzien van horeca in woonbuurten stelt de nota dat horecavoorzieningen in woonbuurten mogelijk zijn als deze een buurtvoorzienende functie hebben. Deze horecavoorzieningen kunnen bijdrage aan levendigheid in de woonwijk en een sociale functie hebben en de cohesie binnen de wijk bevorderen.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffect

4.1.1 Kader

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

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

4.1.2 Plangebied

Voor het gebied is een aanmeldingsnotitie mer opgesteld, zie bijlage 6 Aanmeldingsnotitie Mer. Deze notitie geeft inzicht in de milieueffecten. Deze zijn niet zodanig dat een milieueffectrapport moet worden opgesteld.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Kader

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.

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet in 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".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' bepalen wanneer sprake is van een niet in betekenende mate-project (nibm-project). Als de bijdrage aan de jaargemiddelde concentratie van zowel fijn stof als stikstofdioxide niet groter is dan 3%, draagt een project niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de lucht van fijn stof en stikstofdioxide. Deze projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Dit geldt o.a. voor woningbouwlocaties die niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvatten in de situatie met één ontsluitingsweg of niet meer dan 3.000 nieuwe woningen omvatten in de situatie met twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Voor nibm-projecten vindt ten aanzien van de overschrijding van luchtkwaliteitsnormen geen verdere toetsing meer plaats.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen. Onder gevoelige bestemmingen wordt verstaan gebouwen die geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

4.2.2 Plangebied

Het plan voor de E Buurt Oost bestaat uit 500 - 550 woningen en worden ontsloten langs meer dan één weg. Daarmee valt het plan wat betreft de luchtkwaliteit onder 'niet in betekenende mate'.

In het plan worden geen gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt zoals genoemd in de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Kader

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

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

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

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

4.3.2 Akoestisch onderzoek

In het kader van een nieuw bouwplan waarin geluidgevoelige bestemmingen (woningen) kunnen worden gerealiseerd, dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Voor nu voorliggend bestemmingsplan E Buurt Oost zijn metrolawaai en wegverkeerslawaaai beschouwd. Doel van het onderzoek is te bepalen of de nieuw te bouwen geluidgevoelige woningen volgens de wettelijke bepalingen kunnen worden gerealiseerd. Indien dit niet het geval is, wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen en/of dat er sprake is van hogere waarden.

Het volledige onderzoek (Akoestisch onderzoek plan E-buurt Oost, van 7 augustus 2020, R001-1273267LVT-V03-rlk-NL, Tauw) is opgenomen in de bijlage 7 Akoestisch onderzoek. Hieronder zijn de resultaten en de conclusie opgenomen.

4.3.2.1 Geluidbelasting wegverkeer

Conform hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (zones langs wegen) hebben alle wegen een zone, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijden van de weg of spoor, is afhankelijk van het aantal rijstroken of sporen en de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk).

De locatie ligt binnen de geluidzones van:

- Daalwijkdreef,
- Elsrijkdreef,
- Provinciale weg

Dit zijn alle stedelijke wegen, waar de maximum snelheid 50 km/uur is.

De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeer is 48 dB en de maximale ontheffingswaarde 63 dB. Uit het akoestisch onderzoek volgt de volgende maximale geluidsbelastingen vanwege de

- Daalwijkdreef: 58 dB,
- Elsrijkdreef: 58 dB,
- Provinciale weg: 54 dB.

Voor de gevels met een hogere geluidsbelasting dan 48 dB zal een hogere waarde aangevraagd worden. De geluidsbelasting blijft wel binnen de maximale ontheffingswaarde.

4.3.2.2 Geluidbelasting metroverkeer

De metro valt wettelijk onder hoofdstuk VI Zones van wegen. De metro is conform het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 aangemerkt als spoorvoertuig categorie 7. Voor de snelheid is 40 km/uur tot 50 meter voor en na het station en op het overige deel de reële snelheid van 65 km/uur gehanteerd.

De voorkeursgrenswaarde voor het metroverkeer is 55 dB en de maximale ontheffingswaarde 68 dB. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de maximale geluidsbelasting vanwege het metroverkeer 61 dB bedraagt.

Voor de gevels met een hogere geluidsbelasting dan 55 dB zal een hogere waarde aangevraagd worden. De geluidsbelasting blijft wel binnen de maximale ontheffingswaarde.

4.3.3 Amsterdams geluidbeleid

Amsterdam kent een eigen geluidbeleid gericht op het bevorderen van een aanvaardbaar woon – en leefklimaat. Het gaat om geluidbeleid voor het bouwen op geluidbelaste locaties én om Amsterdams geluidsbeleid dat uitvoering geeft aan de verplichtingen van de Europese richtlijn omgevingslawaaai. In dat verband stelt Amsterdam elke vijf jaar een geluidkaart en een actieplan geluid vast. Dit actieplan geluid is vooral gericht op de beperking van overlast van het (weg)verkeer.

In het Actieplan Geluid Amsterdam is aangegeven wat Amsterdam doet om geluidoverlast in de stad zoveel mogelijk te beperken. Het actieplan richt zich vooral op het geluid van het wegverkeer. Wegverkeer veroorzaakt ook de meeste geluidhinder van de in de richtlijn genoemde bronnen, zoals blijkt uit de resultaten van de Geluidkaart. Het Actieplan Geluid is op 29 maart 2016 vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones

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

Tevens heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld en laatstelijk gewijzigd op 5 maart 2019. Het geluidbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het bestaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit.

4.3.4 Cumulatie geluidsbelasting

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidbron ligt, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

De maximale toelaatbare cumulatieve geluidbelasting conform Amsterdams beleid is: maximale toelaatbare ontheffingswaarde 68 dB + 3 dB = 71 dB. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 66 dB ten gevolge van luchtvaartlawaai, weg- en rail(metro)verkeer. De gecumuleerde geluidsbelasting is hiermee in lijn met het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam.

4.3.5 Hogere waarde

De geluidsbelasting op de gevels vanwege de wegen en de metro zijn hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Nagegaan is of maatregelen mogelijk zijn die de geluidsbelasting verlagen. Geluidsreducerend asfalt zou de geluidsbelasting enigszins kunnen verlagen. Dan blijft echter nog het geluid van de metro. Het totale effect van geluidsreducerend asfalt is daardoor beperkt. De kosten van het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt, ervan uitgaande dat dit technisch en verkeerskundig mogelijk is, staan dan niet in verhouding tot het maximaal te bereiken geluidsvermindering. Het verlagen van de maximale rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur over een bepaalde weglengte zal een geluid reducerend effect van circa 3 tot 4 dB hebben. De maatregel is daarmee niet voldoende effectief om alle overschrijdingen van de voorkeurswaarde van 48 dB op te lossen. Bovendien hebben de wegen een doorstroombaanfunctie. Het plaatselijk verlagen van de maximale rijsnelheid stuit om die reden op bezwaren van verkeerskundige aard.

Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidsschermen langs de verschillende wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk zijn. Onderzocht is of een geluidsscherm langs de metro een mogelijke maatregel zou kunnen zijn. Een scherm van 1,5 meter is niet afdoende omdat de woontoren een hoogte heeft van 57 meter. Voor de hogere gelegen woonlagen heeft een geluidsscherm geen effect. Om te voldoen aan de voorkeurswaarden op de gevels is een scherm van circa 2,5 meter nodig langs de metrolijn. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is ook een scherm langs een metrolijn niet wenselijk.

Er zal daarom een hogere waarde besluit nodig zijn. Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan is tevens het ontwerpbesluit hogere waarden ter inzage gelegd.

Het geluidonderzoek is op 26 juli 2018 besproken in het TAVGA. Het advies van TAVGA luidt als volgt:

Het TAVGA adviseert in het nieuwe bestemmingsplan voor elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, de verplichte stille zijde in de regels te borgen. Bij voorkeur zou de stille zijde aan een slaapkamerzijde gesitueerd moeten worden.

Het TAVGA wijst op de woontoren in het plangebied die meerzijdig geluidbelast is. Maatregelen zijn ook hier realiseerbaar. Het advies is om in het bestemmingsplan de verplichte stille zijde bij hogere waarde op te nemen en te borgen.

Als laatste adviseert het TAVGA om sociale woningbouw niet te projecteren in de hoge woontoren maar aan de minder geluidbelaste zuidkant van het plangebied situeren.

Het advies van het TAVGA is overgenomen. De voorwaarde van een stille zijde is in de regels opgenomen. Om de ontwikkelaar van de toren meer ruimte te geven om de gebouwen zo vorm te geven dat het geluid op de gevels afneemt, is bij de torens opgenomen dat tussen de torens bebouwing ten behoeve van de ontsluiting van de gebouwen mogelijk is.

Het is aan de initiatiefnemers hoe zij de voorwaarde van een stille zijde in het ontwerp vorm zullen geven. De technische haalbaarheid van een stille zijde zal met een onderzoek worden aangegeven.

Met de TAVGA is afgesproken dat het ontwerp bestemmingsplan schriftelijk aan hen wordt voorgelegd.

In de bijlagen bij de toelichting is het Besluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder opgenomen, alsmede het daaraan ten grondslag liggende akoestisch onderzoek. Deze voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Kader

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.

In de nabijheid van de E-buurt Oost is echter geen sprake van dergelijke inrichtingen. Het plangebied bevindt zich evenmin in de buurt van een transportroute voor gevaarlijke stoffen.

4.5 Bodemkwaliteit

4.5.1 Kader

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

4.5.2 Plangebied

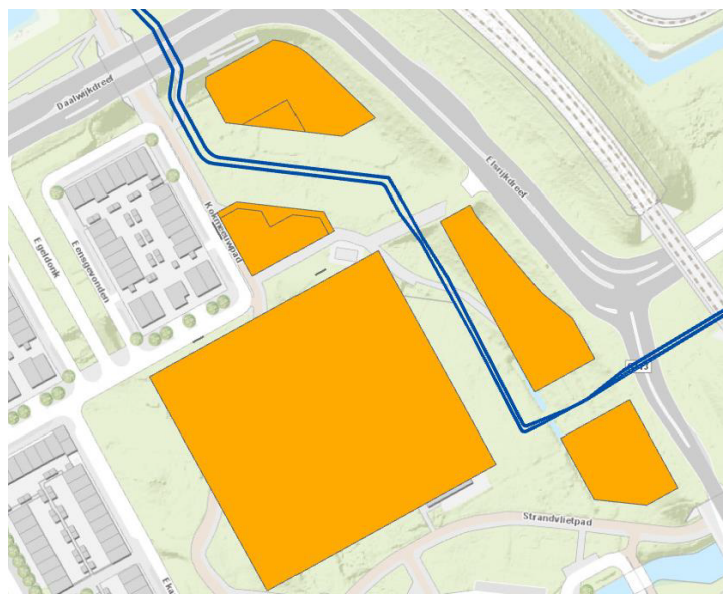
Naast een historisch onderzoek zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd op deze locatie. In het onderzoek Bodemadvies E-buurt, G-buurt en Noordzone te Zuidoost van 8 juni 2018 (zie bijlage Bodemonderzoek) wordt geconcludeerd dat tot een diepte van 0,5 m onder maaiveld geen tot maximaal lichte verontreinigingen is aangetroffen. Waar voormalige flatgebouwen hebben gestaan is er wel een lichte verdachtheid van asbest.

Voor de diepere ondergrond is nader onderzoek nodig. Bij uitvoering van het plan zal dit gedaan worden.

4.6 Magnetische veld

4.6.1 Beleid

Door het gebied loopt een ondergrondse hoogspanningsleiding van 150 kv.



Hoogspanningsleidingen hebben een magnetische straling. Met het oog hierop is vanuit het Rijk beleid ontwikkeld en is een advies aan gemeenten en provincies gezonden (3 oktober 2005 SAS/2005183118, verduidelijkt in de brief van 4 november 2008, kenmerk DGM/2008105664, Ministerie van VROM) over hoogspanningsverbindingen in de nabijheid van gevoelige bestemmingen in verband met gezondheidsrisico's (hierna: het magneetveldvoorzorgsbeleid). Het advies houdt in om bij de vaststelling van bestemmingsplannen met tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied onder bovengrondse hoogspanningsverbindingen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone). Er wordt geadviseerd zo weinig mogelijk gevoelige bestemmingen, zoals woningen, crèches en kinderopvangplaatsen, te situeren in de specifieke zone.

Zoals ook in het advies vanuit het Rijk is opgenomen is er mogelijk een statistisch verband aanwezig tussen het optreden van leukemie bij kinderen en de magnetische velden van bovengrondse hoogspanningsverbindingen. Het gaat dan om een langdurig verblijf in 'gevoelige bestemmingen' binnen die zone. Onder het begrip "gevoelige bestemming" wordt verstaan een woning, school, crèche en kinderopvangplaats. Langdurig wil hier zeggen minimaal 14 tot 18 uur per dag gedurende minimaal één jaar. Er is daarom geen reden om het voorzorgbeleid uit te breiden naar bijvoorbeeld sportvelden, kinderspeelplaatsen en recreatiegebieden.

Het magneetveldvoorzorgsbeleid gaat over bovengrondse hoogspanningsverbindingen. Wel heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in een uitspraak (1 februari 2017, 201603535/1/R6) gesteld dat 'de uitgangspunten die aan het magneetveldvoorzorgsbeleid ten grondslag liggen uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening in beginsel ook moeten worden toegepast bij ondergrondse hoogspanningsverbindingen.'

Aanpassing magneetveldvoorzorgsbeleid

Vanuit de Rijksoverheid is aan de Gezondheidsraad gevraagd het eerder uitgebrachte advies te actualiseren. De Gezondheidsraad heeft op 18 april 2018 een advies uitgebracht. De minister van Economische Zaken en Klimaat heeft vervolgens aan een deskundige gevraagd welke voorzorgsbeleid nodig is. Naar aanleiding van deze adviezen heeft de minister op 1 oktober 2019 in een brief aan de

Tweede Kamer laten weten dat er een aanpassing komt van het magneetveldvoorzorgsbeleid, ook voor ondergrondse hoogspanningsverbindingen.

In deze brief wijst de minister op het advies dat voorzorgbeleid ten aanzien van de

mogelijke gezondheidsrisico's van magneetvelden niet noodzakelijk is, omdat er nooit een oorzakelijk verband tussen magneetvelden en gezondheidsklachten is aangetoond. Het voorzorgbeleid is wel nuttig, met name om maatschappelijke onrust en disproportionele maatregelen te voorkomen.

Amsterdams beleid

Op 25 mei 2018 zijn er raadvragen gesteld over elektromagnetische straling. In de beantwoording staat onder meer dat de kern van het beleid is dat er in nieuwe situaties naar wordt gestreefd dat kinderen niet langdurig verblijven op plaatsen waar de jaargemiddelde magnetische fluxdichtheid hoger is dan 0,4 microtesla. Dat betekent dat er in principe geen nieuwe gevoelige functies waar kinderen langdurig kunnen verblijven (zoals woningen, kinderdagverblijven en scholen) op die plaatsen worden gerealiseerd. (Nummer 585, Publicatiedatum 3 juli 2018)

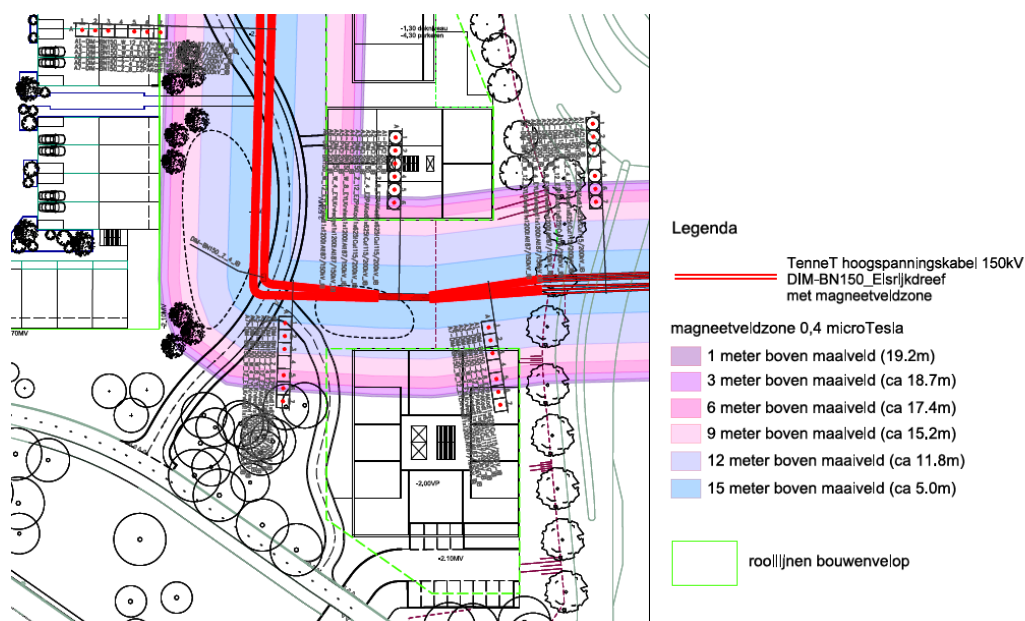
Als het nieuwe Rijksbeleid bekend is, zal ook het Amsterdamse beleid aangepast worden. De verwachting is dat voor ondergrondse hoogspanningsverbindingen er ruimte is om een andere norm te hanteren dan de norm voor bovengrondse leidingen.

4.6.2 Resultaten onderzoek

Er is onderzoek gedaan naar de ligging van de magneetveldzone (Movares, C24-TMI-KA-1900040, 14 augustus 2020, bijlage 9 Magneetveldberekening). Bij bovengrondse hoogspanningsleidingen wordt de breedte van de magneetveldzone afgerond op eenheden van 5 meters. Dit wordt gedaan omdat magneetveldzones van bovengrondse leidingen vaak breed zijn. Voor ondergrondse leidingen ligt dit anders. Daarom is in het onderzoek ook een berekening gemaakt zonder afronding en wordt de omvang van de magneetveldzone zonder afronding gehanteerd.

Uit dit onderzoek volgt dat de magneetveldzone waar de magnetische straling hoger is dan 0,4 microtesla gerekend vanaf de hart van de leiding 19,2 m breed is op een hoogte van 1 meter. De straling neemt af op grotere hoogte, waarmee de magneetveldzone de vorm van een ellips heeft.

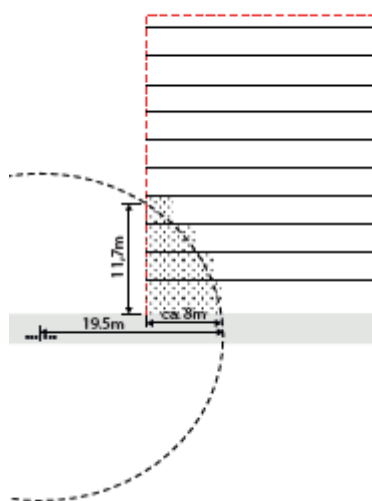
Op onderstaande afbeelding is de ligging van de magneetveldzone aangegeven met als ondergrond de situering van de te bouwen woningen in de zuidoosthoek van het plangebied.



In bijlage 10 Magnetisch veldzone is de kaart met het gehele plangebied opgenomen.

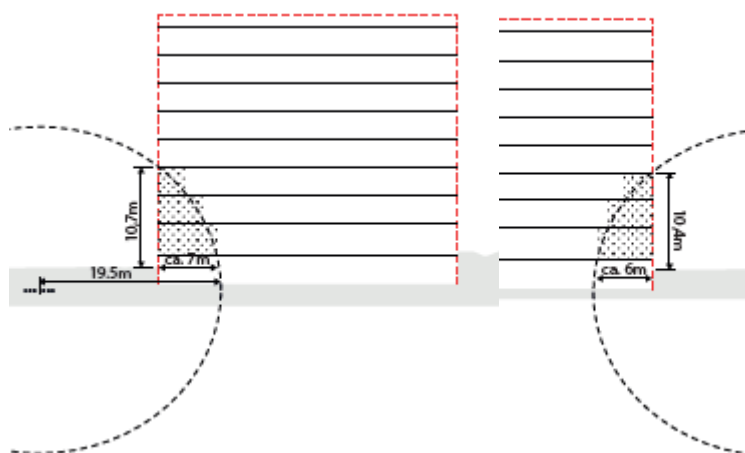
Bij het bouwblok van W-2 is het bouwvlak ruim genoeg om de bebouwing wat zuidelijker te leggen of om hier andere ruimte te situeren, zoals buitenruimten, bergingen, toegang van het complex. Ook kunnen hier woningen voor doelgroepen waar jongeren onder de 15 jaar niet hun woonverblijf hebben, zoals ouderen of studenten woningen.

Op onderstaande afbeelding is de doorsnede van de magnetisch veldzone voor W-2 gegeven.

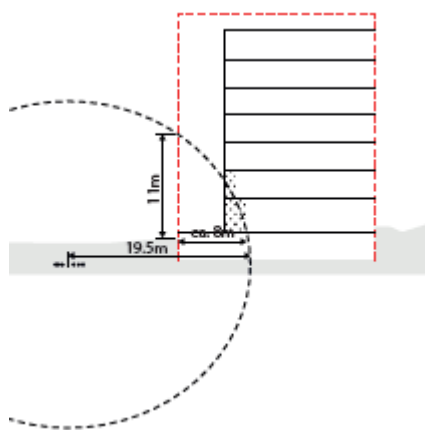


De magnetisch veldzone ligt in de woonbestemming W-3. Het onderste blok ligt aan de westzijde 7

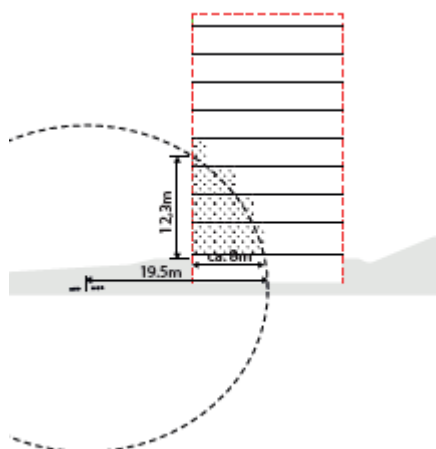
meter over 3 bouwlagen en aan de zuidzijde 6 meter over 3 á 4 bouwlagen in de zone. De gevel kan hier teruggelegd worden of gedeeltelijk teruggelegd in de vorm van een overkraging over de magnetisch veldzone. Er kan ook gekozen worden voor een buitenruimte, voor een ruimte die niet specifiek aan de woning is verbonden of voor specifieke doelgroepen. Op de afbeelding hieronder staan de doorsneden met de overlap van de magnetisch veldzone aan de westzijde en aan de zuidzijde.



Het middelste blok van W-3 ligt aan de westzijde een aantal meters terug, waardoor de overlap met de magnetisch veldzone beperkt is tot 3 meter, over 1 á 2 bouwlagen. Op onderstaande afbeelding is dit weergegeven.

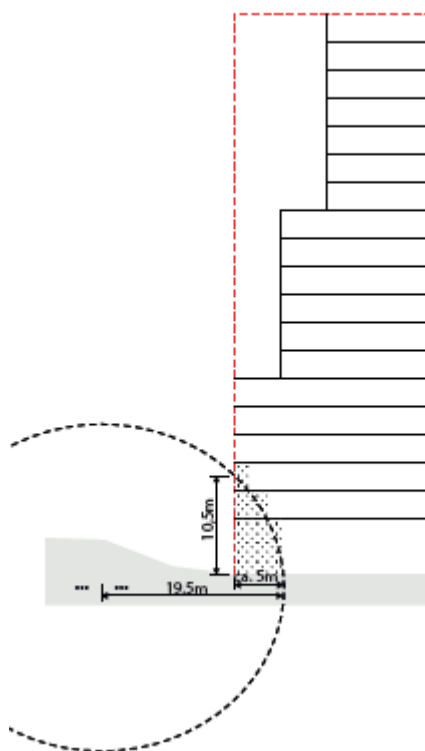


Het noordelijk blok van W-3 ligt voor 8 meter binnen de magnetisch veldzone over 3 á 4 bouwlagen. Ook hier zal een oplossing gevonden moeten worden in de vorm van een buitenruimte, terug leggen van de gevel geheel of gedeeltelijk of woningen voor specifieke doelgroepen. Op de onderstaande afbeelding is de doorsnede aan de westzijde weergegeven.



De magnetisch veldzone ligt voor een deel over het bestemmingsvlak W-4, echter niet binnen het valk waar woningen mogelijk zijn.

De magnetisch veldzone ligt voor een klein deel ook binnen W-5. De zone ligt hier voornamelijk in de plint waar geen woningen mogelijk zijn.



4.6.3 Advies GGD

De GGD adviseert positief over de regels in het bestemmingsplan E-buurt Oost die zijn opgenomen om langdurige blootstelling van kinderen tot 15 jaar aan een magnetisch veld boven 0,4 microtesla te voorkomen (brief 2 december 2020, zie bijlage 11 Advies GGD). De regels voorkomen dat woningen waar ook kinderen wonen en andere gevoelige bestemmingen waar kinderen langdurig verblijven gebouwd kunnen worden in de zone waar het magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla. De regels sluiten aan bij het recente advies van de Gezondheidsraad om het huidige beleid dat geldt voor hoogspanningslijnen uit te breiden naar andere ondergrondse kabels. De GGD stemt in met de afwijkingsbevoegdheid waarmee geanticipeerd wordt op nieuw landelijk en Amsterdams beleid.

4.6.4 Conclusie

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de magnetische straling van de ondergrondse hoogspanningsverbinding. De magnetisch veldzone is weergegeven op de verbeelding met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen uitgesloten -1' (-sw-1). In de regels is bij deze aanduiding opgenomen dat de woningen het gebruik als woonruimte voor het hoofdverblijf voor personen jonger dan 15 jaar en het gebruik als andere gevoelige bestemmingen is verboden. Dit verbod geldt niet voor woningen waarvan uitsluitend de buitenruimten binnen de magnetisch veldzone zijn gelegen en voor de bouwlagen die buiten de magnetisch veldzone zijn gelegen, zoals aangegeven in de bijlage bij de regels, bijlage 2 Magnetisch veldzone doorsneden.

Er komt nieuw rijksbeleid voor het magneetveldvoorzorgsbeleid. Als dat beleid er is en het beleid biedt meer mogelijkheden binnen de magnetisch veldzone, dan kunnen burgemeester en wethouders afwijking van het verbod toe staan. Een andere afwijking ziet op de situatie dat de ligging en/of de werking van de hoogspanningsleiding wijzigt waardoor de magnetische straling vermindert.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Mobiliteit

Het plangebied leent zich, door de nabijheid van metro, bus, een winkelcentrum en voet- en fietspaden, goed voor de inrichting als autoluwe wijk. In het plangebied komt alleen maar bestemmingsverkeer. Het parkeren op eigen terrein wordt geconcentreerd aan het woonerf, bezoekers kunnen in de openbare ruimte parkeren. De parkeergarages onder de hoogbouw krijgen entrees aan de Egoli. Het meest zuidelijke blok wordt ontsloten via de route langs de flats van het Geldershoofd. De routes voor de auto en het vrijliggende fietspad kunnen worden gebruikt voor nood- en hulpdiensten.



Door het plangebied ligt een Plusnet fietsroute naar Diemen, Amsterdam en de rest van Zuidoost. De andere straten lenen zich goed voor het fietsverkeer.



Het plangebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De E-buurt Oost ligt op loop-en fietsafstand van de metrostations Verrijn Stuartweg en Ganzenhoef. Daar rijdt lijn 53 richting Gaasperplas en Amsterdam Centraal. Aan de Daalwijkdreef ligt bushalte Eekholt met bussen richting Haarlem en Almere. Aan de Elsrijkdreef ligt de bushalte Geldershoofd, met bussen richting IJburg en station Amsterdam Bijlmer Arena.

In paragraaf 3.4.7 is op het parkeren ingegaan.

5.2 Water

5.2.1 Kader

Europees beleid

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

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Op rijksniveau heeft de Commissie Waterbeheer in de 21ste eeuw, geadviseerd de wateroverlast in een watersysteem aan te pakken door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren. In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben alle partijen deze aanpak onderschreven. Op grond van 'Amsterdam Waterbestendig' gaat Amsterdam de komende decennia werken aan de volgende opgaven:

- bescherming tegen overstroming;
- omgaan met wateroverlast;
- omgaan met watertekort;
- omgaan met temperatuurstijging/hittestress.

Regionaal en stedelijk

Watergebiedsplan Bijlmerring (2011)

Het Watergebiedsplan Bijlmerring is nieuw en speciaal voor het waterschap en Waternet, omdat het gebruik maakt van de input uit de waterplannen, die het waterschap gezamenlijk met de gemeenten of stadsdelen opstelt. Het Watergebiedsplan Bijlmerring volgt de werkwijze van de landelijke watergebiedsplannen, zoals die door het waterschap voor het landelijk gebied worden opgesteld, maar door het grote percentage stedelijk gebied (80%) is gekozen voor samenwerking met de gemeenten op het gebied van de samenhang tussen watersystemen en ruimtelijke ontwikkelingen in de interactie tussen het watersysteem en de riolering. Het plangebied van de Bijlmerring, gelegen langs de zuidooststrand van Amsterdam, is 5000 ha groot en ligt in meerdere gemeenten en stadsdelen. De begrenzingen van het watersysteem vallen niet samen met de gemeentegrenzen. Het doel van het Watergebiedsplan Bijlmerring is op themaniveau de samenhang van de verschillende in het plangebied liggende "stedelijke" watersystemen te sturen. Het Watergebiedsplan Bijlmerring geeft daarbij een leidraad voor de op te stellen waterplannen en kan de inrichting op het niveau van het watersysteem sturen in plaats van op gemeentegrenzen. Daarnaast vergroot het Watergebiedsplan de kennis van het watersysteem en signaleert het knelpunten en kansen. Ook wordt bij de toekomstige inrichting van het watersysteem rekening gehouden met de ruimtelijke ordening en vice versa. Hierdoor krijgt het water een onmiskenbare plek in de ruimtelijke ordening. Het Watergebiedsplan Bijlmerring was de leidraad voor het opgestelde Waterplan Zuidoost.

Waterplan Amsterdam Zuidoost (2011)

In 2011 heeft de stadsdeelraad het Waterplan Zuidoost vastgesteld. Het waterplan geeft aan op welke

bestemmingsplan_E-buurt Oost (vastgesteld)

wijze de gemeente en het waterschap willen omgaan met het water binnen de gemeentegrenzen (integrale visie op het water) en wat de ambities zijn met het water in de toekomst. Tevens geeft het waterplan inzicht in de verantwoordelijkheden (waterschap, gemeente, of derden).

Amsterdam Zuidoost bestaat grotendeels uit verstedelijkt gebied over een aantal polders. Deze polders hebben verschillen in maaiveldhoogtes en mede hierdoor grote verschillen in grondwaterstanden. In de dieper gelegen polder, de Bijlmermeerpolder, waar het plangebied onderdeel van is, komen hoge grondwaterstanden voor. Ook kent Amsterdam Zuidoost nog een forse woningbouwopgave. Voor deze verdere verstedelijking dient meer open water gerealiseerd te worden. Om deze wateropgave te coördineren en het water aan te leggen daar waar het meest bijdraagt aan het duurzaam maken van het watersysteem, dient er per polder een waterbank te worden opgesteld. De Bijlmermeerpolder staat bekend als kwelgebied.

De gemeente Amsterdam en Waternet hebben samen het beleidskader Regenbestendige Gebiedsontwikkeling, Thematische Studie voor Ruimte voor de Stad opgesteld, (december 2017). Deze studie richt zich specifiek op extreme neerslag en de regenbestendigheid van nieuw te ontwikkelen gebieden. Om de vastgelegde norm voor nieuwe gebiedsontwikkeling voor het bergen van water van (60 mm per uur) in 2020 te kunnen bereiken zal rekening moeten worden gehouden met extreme neerslag. Er zal daarom op particulier terrein en in de openbare ruimte voldoende waterberging moeten worden gerealiseerd.

Keur

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

5.2.2 Plangebied

Algemeen

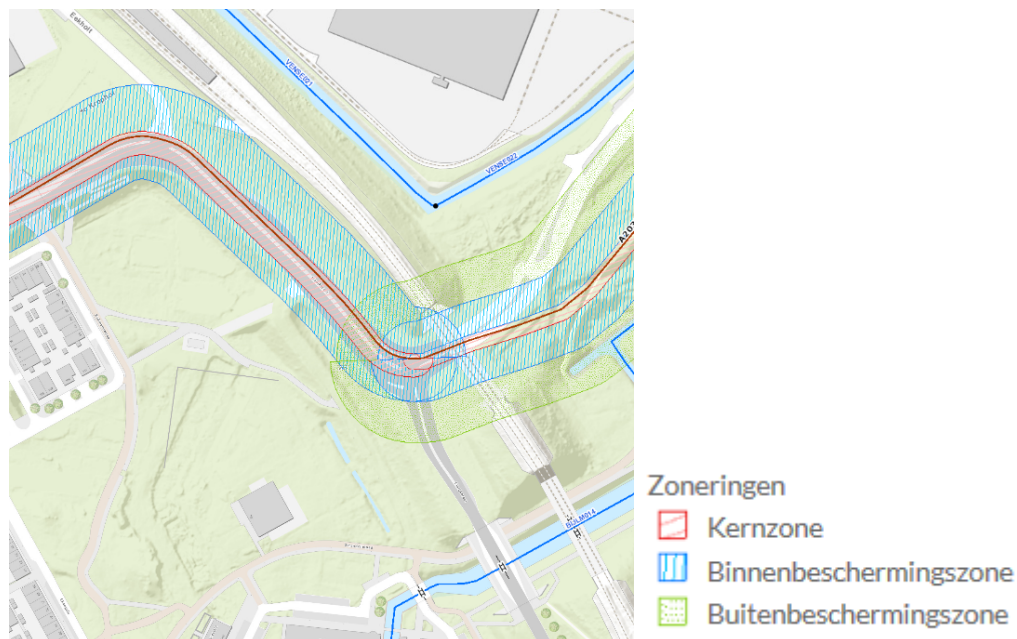
Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met water huishoudkundige consequenties. In het Besluit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

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

Waterkeringen

In het plangebied bevindt zich een secundaire waterkering. Op grond van de Keur van het AGV heeft de waterkering een kernzone en buitenbeschermingszone, zie kaartje. In de verbeelding is de zonering van

deze waterkering en kernzone opgenomen met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Voor werkzaamheden binnen de zonering van deze waterkering moet in een aantal gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. Ook op de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' kent een vergunningsvereiste voor een aantal werkzaamheden. Omdat het Waternet heeft ingestemd met het plan zijn onder meer zijn de werkzaamheden ter uitvoering van dit bestemmingsplan uitgezonderd van de vergunningsvereiste. Dit laat onverlet dat een vergunning op grond van de Keur een vergunning nodig is, bijvoorbeeld voor bodemenergiesystemen.



Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Begin 2017 heeft Stadsdeel Zuidoost en Waternet het protocol Waterbalans Amsterdam Zuidoost ondertekent. Het Stadsdeel is namens gemeente Amsterdam verantwoordelijke voor de ruimtelijke ontwikkeling in het waterbalansgebied. Waternet is de uitvoeringsorganisatie van de waterbeheerder Waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

Met de Waterbalans Amsterdam Zuidoost en het Protocol beogen de partijen:

- het hebben van een up-to-date waterbalans voor met name de vergunningverlening;
- het hebben van een vooruitzicht van de ontwikkeling van deze waterbalans gedurende de looptijd van de waterbalans, om de waterhuishouding in het plangebied goed te kunnen inpassen in de ruimtelijke ontwikkelingen.

Met deze afspraken borgen beide partijen zorgvuldig waterbeheer in een complexe ontwikkelingsomgeving. Het onderkent de onzekerheden in het ontwikkelingsproces, en biedt de mogelijk de waterbergingsopgave dynamisch in ruimte en tijd te realiseren. In de uitwerking en detaillering werken Stadsdeel en Waternet proactief en oplossingsgericht samen.

Voor de polder Bijlmer is bij het opstellen van de waterbalans geconcludeerd dat het saldo van de watercompensatie positief was. Dit positieve saldo van bijna 3 hectare is opgenomen op de balans. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen op gemeenteground gebruik kunnen maken van dit positieve saldo. Op het moment dat het saldo negatief dreigt te worden dient de reeds geplande plas in de D-buurt te worden gerealiseerd.

In vergelijking met de situatie dat de flats nog stonden in het gebied, wordt met het plan voor de E-buurt oost 14.965 m² meer verharding gerealiseerd. 10% van de extra verharding moet worden gecompenseerd in water. De watercompensatie voor E-buurt oost is dan 1496 m². Dit past binnen het positieve saldo van 3 ha. Onderstaande tabel laat de bebouwing en verharding zien in de oude en de nieuwe situatie.

	Oude situatie	Nieuwe situatie	Vershil
Bebouwing	2.930,15	13.835	10.904,85
Verharding	9.188,49	13.248,05	4.059,56
Groen	38.807,39	23.842,98	
Totaal			14964,11

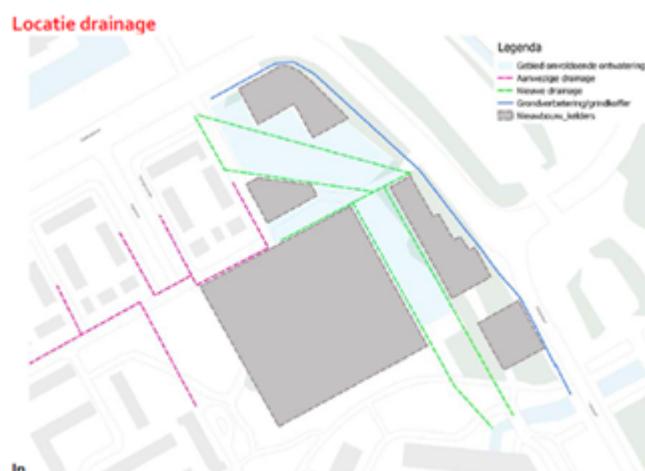
Hemelwater

In het Gemeentelijk Riolerings Plan (GRP) 2016-2021 staat het beleid van de gemeente op het gebied van hemelwater beschreven. Amsterdam wil haar goede prestaties op het gebied van hemelwater verder verbeteren. De gemeente houdt bij de inrichting van de buitenruimte (privaat en publiek) rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. Hierop wordt met het programma Rainproof op ingespeeld. De gemeente heeft de ambitie dat de stad in 2020 een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur.

In de Hemelwaterverordening zijn regels gesteld over de minimale waterverwerkingscapaciteit van hemelwater.

Grondwater

In het onderzoek 'Egeldonk en Echtenstein, Rapportage geohydrologisch onderzoek Ontwerpniveau maaiveld in relatie tot grondwater', van 18 oktober 2018 en de aanvullende notitie van 20 december 2018, is onderzoek gedaan naar de grondwaterstand, zie bijlage 12. In de rapportage wordt geconcludeerd dat uit de simulaties met een grondwatermodel volgt dat het grondwater zal stijgen. Ophoging is daarom noodzakelijk. Daarnaast is het nodig om drainage aan te leggen vanwege de beperkte ophoogmogelijkheden ter plaatse van het kabels en leidingentracé. Geadviseerd wordt om zorgvuldig om te gaan met de bestaande drainage in het gebied en met de kabelbeheerders in overleg te treden over de ophoging. Bij de ophoging dient rekening te worden gehouden met de bestaande bomen. Geadviseerd wordt om in overleg te treden met het Waterschap AGV/Waternet over het aanleggen van drainage in het talud van de (buiten)beschermingszone van de waterkering.



Locatie drainage

In verband met de aan te leggen drainage in het talud van de waterkering is overleg geweest met het Waterschap AGV/Waternet. Het Waterschap AGV/Waternet is akkoord met de aanleg van de drainage in het talud.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'. De wet schrijft voor dat in elk bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet, d.d. 9 december 2015, in werking getreden op 1 juli 2016. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2021 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waardoor deze delen van de Monumentenwet 1988 ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.

De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel 16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dan van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 3). Burgemeester en wethouders zijn verplicht een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij te houden.

De Provincie Noord-Holland en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening.

Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de minister. Deze verwittigt het Rijk. Indien tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam gemeld, zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (d.d. 17 juni 2011, stb 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te 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. In de toelichting staat dat dit betekent dat de gemeente een analyse moet verrichten van de cultuurhistorische waarden en aanwezige of naar verwachting aanwezige monumenten, en aangeven op welke wijze rekening is gehouden met deze waarden van de in het plan begrepen gronden.

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten. In de artikelen 22 en 23 van de Verordening staat aangegeven welke beschrijvingen in de Toelichting van een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden en ten aanzien van archeologische waarden.

Daarnaast is opgenomen aan welke eisen het cultuurhistorisch- en archeologisch onderzoek dient te voldoen.

Structuurvisie Amsterdam 2040 en nota Hoogbouw in Amsterdam

De Structuurvisie Amsterdam 2040 is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011. Hierin is ook het beleid voor hoogbouw in de stad op hoofdlijnen beschreven. Aangegeven wordt dat een zorgvuldige afweging dient te worden gemaakt ten aanzien van cultuurhistorische waarden in de omgeving. Aspecten zijn onder andere landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, in het bijzonder als sprake is van cultuurhistorische waarden. De visie op hoogbouw is vanzelfsprekend beschermend voor het UNESCO-gebied (kerngebied en bufferzone), en in mindere mate ook voor het

metropolitane landschap. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn in het UNESCO-gebied niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, alsmede hogere bebouwing voor zover passend binnen de vigerende bestemmingsplannen, een en ander met inachtneming van de HER-procedure (Hoogbouw Effect Rapportage). Rondom het UNESCO-gebied is op de kaart een zone van 2 kilometer opgenomen waarbinnen voor hoogbouw extra beperkingen gelden.

Het beleid voor hoogbouw is verder uitgewerkt en toegelicht in de nota 'Hoogbouw in Amsterdam' van juni 2011. Bij de inpassing van hoogbouw dient een zorgvuldige afweging plaats te vinden ten aanzien van cultuurhistorische waarden.

Archeologie beleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

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 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 wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en 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 de resultaten 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.

In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij recente verstoringen van de bodem (beleidsvariant 11). Bij bijvoorbeeld beleidsvariant 2 geldt dat slechts geen archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of ondieper dan 0,50 meter onder het maaiveld (Appendix: Beleidsvarianten en stroomschema, M&A). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

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 5.10 lid 2 Erfgoedwet 2016). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Monumenten & Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Cultuurhistorie beleid Amsterdam

In hoofdstuk 2.1 is ingegaan op de historische en cultuurhistorische aspecten van het plangebied.

5.3.2 Plangebied

Er is archeologisch onderzoek gedaan voor een groter gebied dan het plangebied, namelijk voor de DEG buurt (Archeologisch bureauonderzoek, Bestemmingsplangebied DEG-buurt, BO 16-041 Amsterdam 2016, Monumenten en Archeologie, zie bijlage 13 Archeologisch onderzoek). Het bureauonderzoek geeft een overzicht van bekende of verwachte archeologische waarden binnen het plangebied. Hierbij is gebruik gemaakt van historisch kaartmateriaal, relevante publicaties en archiefbronnen in samenhang met archeologische informatie over al bekende vindplaatsen in het plangebied en omgeving. Op basis van dit onderzoek zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de bewoningsgeschiedenis van de Venserpolder vanaf de 12de eeuw. Eventuele archeologische resten in de voormalige Bijlmermeerpolder dateren vanaf de 17de eeuw. Voornamelijk betreffen dit wijdverspreide sporen van landgebruik met een lage archeologische trefkans. Een hoge verwachting geldt voor de bebouwing van de voormalige Bijlmer Ringdijk. De dijk zelf is grotendeels afgegraven bij de ontwikkeling van Amsterdam Zuidoost in de late 20ste eeuw. Ook in de voormalige Bijlmermeerpolder dient rekening te worden gehouden met recente verstoringen door grootschalige bebouwing en grondverzet.

Binnen het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan is er een locatie die aangemerkt is als Beleidsvariant 5: zone met hoge verwachting in opgehoogd/bebouwd gebied. Voor deze zone geldt een uitzondering van archeologisch onderzoek bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder diep dan 1 m.

5.4 Natuurbescherming

5.4.1 Kader

Wet natuurbescherming

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

Natura 2000

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

Soortenbescherming

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

gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

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

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

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

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

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

5.4.2 Onderzoek Wet natuurbescherming

Voor het noordelijk en het zuidelijk deel van het plangebied zijn onderzoeken gedaan, zie bijlage 14 Ecologisch onderzoek 1 en bijlage 15 Ecologisch onderzoek 2. Hierin wordt geconcludeerd dat het plangebied niet ligt in of in de omgeving van een Natura 2000 gebied. Ook maakt het gebied geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland en ligt het gebied niet in de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het gebied aan de andere zijde van de Elsrijkdreef maakt onderdeel uit van de Hoofdgroenstructuur.



In de onderzoeken wordt geconcludeerd dat nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is in het kader van de Wet natuurbescherming voor beschermde flora niet noodzakelijk is.

In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig. In het plangebied zijn dan ook geen verblijfplaatsen van gebouw bewonende vleermuizen aanwezig. Langs de Elsrijkdreef en Daalwijkdreef staat een bomenrij die de mogelijkheid in zich hebben om als verblijfplaats voor boombewonende vleermuizen te dienen. In de aanwezige wilgen en Amerikaanse eiken zijn geen geschikte boomholtes en spleten aangetroffen die potentieel geschikt zijn als verblijfplaatsen voor vleermuizen. De essen bevatten enkele spleten en noesten waar een soort als ruige dwergvleermuis tussen kan kruipen.

Omdat de vleermuis een beschermde diersoort is is de conclusie van het ecologisch onderzoek om nader onderzoek te doen naar boombewonende vleermuissoorten en een mogelijke essentiële vliegroute. Aan de hand van dit nader onderzoek kan dan bepaald worden of een ontheffing in het kader van de beschermde soorten van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is.

Dit nader onderzoek is gedaan, zie bijlage 16 Nader onderzoek 1. In dit onderzoek is geconstateerd dat er boomholten en nesten aanwezig zijn in de bomen, die mogelijk geschikt zijn voor broedplaatsen van vleermuizen en beschermde vogelsoorten. Er is vervolgens veldonderzoek gedaan, zie bijlage 17 Nader onderzoek 2, boomholten en nesten. Uit dit laatste onderzoek komt naar voren dat de boomholten niet geschikt zijn voor broedplaatsen van vleermuizen. Ingeschat wordt dat er geen sprake is van aantasting van essentiële vliegroutes of foerageergebieden, mits het inpassingsplan gericht is op het behoud van bomenrijen als vliegroute en foerageergebied. Mogelijk dient het ontwerp te worden aangepast op aanwijzen van de ecooloog.

Eén van de nesten in te kappen bomen is in gebruik door een paartje zwarte kraai. Van deze soort is het nest niet jaarrond beschermd, waardoor het nest buiten het broedseizoen kan worden verwijderd en de boom kan worden gekapt.

5.4.3 Onderzoek Stikstofdepositie

Het plangebied ligt op ca. 7 km van het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied Botshol. Er is onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie tengevolge van de woningbouwontwikkeling in de E-buurt Oost.



Uit het onderzoek (Stikstofdepositie onderzoek woningbouwproject E-buurt Oost, Tauw, 19 november 2019, zie bijlage 18) komt naar voren dat in de realisatiefase de stikstofdepositie 0,00 mol/ ha/per jaar bedraagt onder de voorwaarde dat gewerkt wordt met werktuigen met een STAGE klasse IV. Mede omdat de woningen gasloos zullen zijn zal in de gebruiksfase de stikstofdepositie op het Natura 2000 gebied 0,00 mol/ha/per jaar bedragen.

Conclusie

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van Natura 2000 gebied en het Natuurnetwerk Nederland. Ook ligt het gebied niet binnen de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam.

De ontwikkeling zal geen schade aanbrengen aan de beschermde dier- en plantensoorten. De bomen in het plangebied zijn geïnventariseerd. Deze staan met name aan de Elsrijkdreef, Provinciale weg en Daalwijkdreef. Een deel van deze bomen zal gekapt worden. Deze zullen in het plangebied gecompenseerd worden, waarbij rekening zal worden gehouden met de instandhouding van de vliegroute en foerageergebied van de vleermuizen.

De stikstofdepositie op de Natura 2000 gebieden zal 0.0 mol/ha/per jaar bedragen.

Daarmee is de ontwikkeling niet strijdig met de Wet natuurbescherming.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 De bestemmingen

De bestemmingen van het onderhavige bestemmingsplan zijn geregeld (in alfabetische volgorde) in de artikelen:

Artikel 1: Begripsbepalingen

Dit artikel bevat definities van begrippen die in dit bestemmingsplan worden gebruikt. Daardoor wordt vermeden dat verschillende interpretaties van begrippen tot verschillen van mening over de regelgeving zouden kunnen leiden.

Artikel 2: Wijze van meten

Dit artikel regelt op welke manier moet worden gemeten. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het

aangrenzende straatpeil. Het bebouwingspercentage geldt ten opzichte van het bestemmingsvlak of het bouwvlak.

Artikel 3: Groen

Deze bestemming heeft betrekking op de groenzone die door het gebied zal lopen, de bestaande buurttuin en de bestaande groenvoorziening aan de oostzijde van het plangebied.

Artikel 4: Verkeer - 1

Deze bestemming heeft betrekking op de doorgaande hoofdwegen de Elsrijkdreef en Daalwijkdreef.

Artikel 5: Verkeer - 2

De wijkontsluitingswegen hebben de bestemming Verkeer - 2.

Artikel 6: Verkeer - 3

Deze bestemming is gegeven aan de buurtontsluitingswegen.

Artikel 7: Verkeer - 4

Het te creëren plein heeft met name een verblijfsfunctie en is bestemd als Verkeer - 4.

Artikel 8: Wonen - 1

De eengezinswoningen en gestapelde woningen vallen onder de bestemming Wonen - 1. Hier is één bestemming opgenomen waar de woningen, wegen en groen kunnen worden gerealiseerd. Op de verbeelding zijn de verschillende maximale bouwhoogten opgenomen en een gevellijn. De maximale hoogte van 13 m gelden alleen voorzover daar gestapelde woningen worden gebouwd. Als daar grondgebonden woningen worden gebouwd geldt een maximale bouwhoogte van 7 meter. Daaraan is toegevoegd dat dan ook de gevellijn die behoort bij een bouwhoogte van 7 meter geldt. Dit ziet op de bebouwing aan de Egoli, waar de gevellijn voor de woningen met een maximale hoogte van 7 meter iets terug ligt dan voor de hoekbebouwing van maximaal 13 meter. Voor de gevellijn is verder bepaald dat deze voor tenminste 70% bebouwd dient te worden. Dit geldt voor de totale gevellijn en niet per perceel.

Artikel 9: Wonen - 2

Deze bestemming heeft betrekking op het bouwblok D. Hier is sociale woningbouw voorzien. Op de verbeelding is de maximale bouwhoogte aangegeven. In de regels is bepaald dat het gebouw hoger dient te zijn dan de bebouwing binnen het bestemmingsvlak 'Wonen - 3'. Er is een bebouwingspercentage opgenomen verdeeld over een aantal hoogten. De woningen dienen een stille zijde te hebben. Het gebouw dient zodanig gesitueerd te worden dat deze een geluidafschermdende werking hebben voor de te bouwen woningen in het bestemmingsvlak 'Wonen -1'. Naast woningen zijn niet-woonfuncties toegestaan, echter alleen op de eerste bouwlaag. Voor de niet-woonfuncties zijn maximaal aantal vestigingen opgenomen, de maximale omvang van een vestiging en de maximale omvang van de vestigingen.

Artikel 10: Wonen - 3

Deze bestemming heeft betrekking op de blokken A, B en C. Op de verbeelding zijn aangegeven het bouwvlak en de maximale bouwhoogte. Buiten het bouwvlak zijn tot een maximale bouwhoogte van 1,5

m een parkeergarage, bergingen en toegang tot de gebouwen toegestaan. Voor de bebouwing daarboven gelden maximale bebouwingspercentages. De maximale bouwhoogte van de bebouwing dient lager te zijn dan de bebouwing binnen het bestemmingsvlak 'Wonen - 2'. De bebouwing dient zodanig gesitueerd te worden dat deze een geluidafschermende werking heeft voor de bebouwing binnen het bestemmingsvlak 'Wonen - 1'.

Artikel 11: Wonen - 4

Deze bestemming heeft betrekking op Blok 3. Op de verbeelding zijn aangegeven het bouwvlak, de maximale bouwhoogte en een gevellijn. Dat laatste geeft aan dat in deze lijn moet worden gebouwd over tenminste de plint en 2 bouwlagen. Hiermee wordt beoogt een hoekbebouwing te creëren waardoor tussen de blokken 1/2 en 3 een plein zal ontstaan. In de begripsbepalingen is opgenomen wat onder het begrip 'plint' moet worden verstaan, namelijk een laag op maaiveldniveau met een verdiepingshoogte van tenminste 3,5 m, bedoeld voor onder meer publiekstoegankelijke functies. Onder het gebouw kan een parkeergarage komen. Alleen de woningen dienen binnen het bouwvlak gebouwd te worden. De algemene regel dat gevelaccenten, zoals balkons maximaal 1,5 m buiten het bouwvlak mogen worden gebouwd, is hier alleen van toepassing op de gevels die grenzen aan het te creëren plein, dus de gronden met de bestemming Verkeer - 4. De woningen mogen pas in gebruik worden genomen nadat de bebouwing binnen 'Wonen - 5' is gerealiseerd of in ieder geval zodanig is gerealiseerd dat deze een geluidafschermende werking hebben voor de woningen binnen bestemmingsvlak 'Wonen - 4'. Voor de niet-woonfuncties zijn maximaal aantal vestigingen opgenomen, de maximale omvang van een vestiging en de maximale omvang van de vestigingen.

Artikel 12: Wonen - 5

Deze bestemming heeft betrekking op de Blokken 4 en 5. Op de verbeelding zijn aangegeven het bouwvlak en de maximale bouwhoogte. Tussen de twee bouwvlakken is er een vlak aangegeven met de specifieke bouwaanduiding -1. Hier is bebouwing mogelijk, maar alleen ten behoeve van de ontsluiting van de gebouwen. Deze mogelijkheid is met name opgenomen om afscherming van het geluid te bereiken voor de gevels aan de pleinzijde. Tot verschillende hoogten zijn verschillende maximale bebouwingspercentages opgenomen. De algemene regel dat gevelaccenten, zoals balkons maximaal 1,5 m buiten het bouwvlak mogen worden gebouwd, is hier alleen van toepassing op de gevels die grenzen aan het te creëren plein, dus de gronden met de bestemming Verkeer - 4. De bebouwing dient zodanig te worden gesitueerd dat deze een geluidafschermende werking hebben voor de woningen in de bestemmingsvlakken Wonen - 1' en 'Wonen - 4'.

In de plint zijn niet woon-functies mogelijk. Hiervoor zijn bepalingen opgenomen over de maximaal aantal vestigingen, de maximale omvang van een vestiging en de maximale omvang van de vestigingen.

Artikel 13: Leiding - Leidingstrook

De in het gebied aanwezige ondergrondse hoogspanningsleiding is als dubbelbestemming opgenomen. Dat wil zeggen dat bouwen alleen mogelijk is, als het de leiding niet schaadt en vooraf advies is gevraagd aan de leidingbeheerder. Voor een aantal grondwerkzaamheden is een vergunning nodig. de werkzaamheden die verband houden met de uitvoering van het bestemmingsplan zijn hiervan uitgezonderd.

Artikel 14: Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

Deze bestemming heeft betrekking op de aanwezige waterkering die ligt op de Elsrijkdreef en Daalwijdreef. Het gaat hier om een scheiding tussen polders. Hier geldt eenzelfde regeling als in de bestemming Leiding - Leidingstrook.

Artikel 15: Waarde - Archeologie

De bestemming beoogt mogelijke archeologische waardevolle vondsten te beschermen. Uit bureauonderzoek is gebleken dat deze daar mogelijk aanwezig zijn, echter op een diepte die dieper ligt dan 1 meter onder maaiveld.

Artikel 16: Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 17: Algemene bouwregels

In dit artikel wordt geregeld dat bepaalde (kleine) overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan. Ondergrondse bouwwerken mogen in principe alleen bestaan uit parkeergarages. Hiervan kan worden afgeweken onder een aantal voorwaarden, waaronder dat er geen schade mag zijn voor de waterhuishouding en de archeologische waarden.

Artikel 18: Algemene gebruiksregels

In dit artikel worden de algemene regels met betrekking tot het gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten in het geheel verboden. Ook zijn regels opgenomen met betrekking tot de parkeernorm en de toegestane bedrijven.

Het aantal woningen binnen de bestemmingsvlakken mag niet meer bedragen dan 550 woningen.

In aansluiting op en in overeenstemming met de Huisvestingsverordening 2020, zoals die op 1 januari 2020 geldt is een verbod opgenomen om woonruimte als onzelfstandige woonruimte te gebruiken. Ook het gebruik voor bed & breakfast is verboden. In de Huisvestingsverordening 2020 zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimtevoorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Met ingang van 1 april 2020 geldt op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting (verkamering) en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel. Dit betekent dat er verdeeld over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken.

Afwijking van het verbod om woonruimte als onzelfstandige woonruimte te gebruiken dan wel een bed & breakfast te exploiteren is alleen mogelijk als daarvoor benodigde vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening is verleend.

Artikel 19: Aanduidingsregels

Dit artikel heeft betrekking op de magnetisch veldzone. Met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen uitgesloten -1' (-sw-1) is deze op de verbeelding aangegeven. Binnen deze zone is het gebruik voor het gebruik als hoofdverblijf voor personen jonger dan 15 jaar en andere gevoelige bestemmingen verboden. Dit geldt niet als alleen de buitenruimten binnen de aanduiding zijn gelegen of voor de bouwlagen die buiten de magnetisch veldzone liggen, zoals aangegeven in bijlage 2 Magnetisch veldzone doorsneden. In twee situaties kunnen B & W afwijking verlenen. Dat is in het geval het beleid of regelgeving hieromtrent wijzigt en als de de ligging en/of werking van de elektriciteitskabels zijn aangepast, zodanig

dat de magnetische straling lager is dan 0,4 microtesla

Artikel 20: Overige regels

Als er verwezen wordt naar wettelijke regelingen zijn dit de regelingen zoals die gelden op het moment van ter inzage legging van het bestemmingsplan.

Artikel 21: Overgangsrecht

Het overgangsrecht bepaalt dat gebouwen of gebruik dat in het vorige bestemmingsplan reeds was toegestaan voortgezet mag worden. De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Artikel 22: Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

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

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

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

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

Planschade

Een externe bureau heeft een planschade risicoanalyse opgesteld. Omdat voor de nu nog geldende bestemming "Uit te werken woningen C.A. - Uwx 5 t/m 7" uit het bestemmingsplan 'De Nieuwe Bijlmer' geen uitwerkingsplan is vastgesteld, is in dit kader nagegaan of eigenaren van de woningen in de omgeving van het plangebied op de hoogte konden zijn van concept uitwerkingen in de vorm van een stedenbouwkundig plan. Als de eigenaren op de hoogte zouden kunnen zijn geweest, dan hebben zij bij de aankoop van hun woning, het risico van bebouwing in hun omgeving aanvaard, omdat de ontwikkeling voorzienbaar was.

Uit de planschade risicoanalyse komt naar voren dat op 24 april 2007 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen E-buurt Oost (SPvE) is vastgesteld. Voor de meeste koopwoningen in de directe omgeving geldt dat de levering van de woningen na 24 april 2007 heeft plaats gevonden. Voor 14 woningen aan de zuidwestzijde van het plangebied is uit globaal kadastraal onderzoek gebleken dat de zakelijke rechten van alle woningen op z'n vroegst in december 2007 zijn geleverd. Het gaat bij de beoordeling van het onderwerp voorzienbaarheid echter niet om de datum van levering, doch om de datum van ondertekening van de daaraan voorafgaande koopovereenkomst. Uit de externe planschade risico analyse komt naar voren dat voor deze 14 woningen het mogelijk is dat de woningbouw in het plangebied niet of gedeeltelijk voorzienbaar was.

Hier dient een planologische vergelijking gemaakt te worden met de planologische regeling voorafgaand aan het bestemmingsplan De Nieuwe Bijlmer. Dat is het bestemmingsplan Bijlmermeer, vastgesteld op 19 maart 1975 en onherroepelijk sinds 16 juli 1981. Het bestemmingsplan Bijlmermeer maakte op ca. 80 meter afstand een flat mogelijk van maximaal 34 meter hoog. Het voorliggende bestemmingsplan E-buurt Oost maakt woningbouw met een hoogte van 10 -13 meter mogelijk op ca. 40 meter afstand van de 14 woningen. Hoewel de nieuwe woningen op basis van bestemmingsplan E-buurt Oost ca. 40 meter dichterbij gerealiseerd kunnen worden dan de gesloopte flats, leidt de verkleining van de afstand niet tot relevante vermindering van uitzicht, privacy, of meer schaduw of geluid, omdat de nieuwe woningen substantieel lager worden en het aantal woningen ook minder zal zijn. Er is dan ook geen planologisch nadeel.

Voor zover er toch enig planologisch nadeel zou zijn dat niet voorzienbaar was, dan zal met de aftrek vanwege het normaal maatschappelijk risico de planschade nihil zijn. Hier kan uitgegaan worden van een normaal maatschappelijk risico van 5%, omdat de nieuwe bouwontwikkeling in de lijn der verwachtingen ligt en past in het ruimtelijk beleid.

7.2 Plangebied

Met onderhavig bestemmingsplan is een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. De gronden zijn in eigendom van de gemeente. Aan de ontwikkelaars zullen de gronden in erfpacht worden uitgegeven. Het eventuele kostenverhaal zal in dat kader plaats vinden. Het kostenverhaal is anderszins verzekerd.

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

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

De gemeenteraad heeft op 27 november 2019 het Stedenbouwkundig Plan E Buurt Oost (SP) vastgesteld. Met het vaststellen van het SP zijn de uitgangspunten voor het bestemmingsplan vastgesteld. Het ontwerp SP heeft ter inzage gelegen voor inspraak.

8.2 Inspraak

Omdat het ontwerp SP ter inzage heeft gelegen, is er geen voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en heeft er geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden op het voorontwerpbestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van ter inzage legging wordt er een bewonersavond georganiseerd.

8.3 Vooroverleg

Op grond van Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 8 mei 2012, is vooroverleg met de provincie zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro niet nodig.

Het stedenbouwkundig plan is in overleg met het Waterschap AGV/Waternet tot stand gekomen. Vanuit het Waterschap AGV/Waternet is een reactie ontvangen waarin gevraagd wordt om inzichtelijk te maken hoeveel het verharding wordt toegevoegd en hoe dit gecompenseerd of verrekend wordt. Gewezen wordt op de vergunningplicht voor werkzaamheden in de (buiten)beschermingszone van een waterkering op grond van de Keur van het waterschap. Onduidelijk is wat de invloed is van de bouwontwikkeling op de grondwaterstand, mede ook vanwege het infiltreren van hemelwater.

Naar aanleiding van de reactie van het Waterschap AGV/Waternet is in paragraaf 5.2.2 onder 'Waterberging' een tabel opgenomen met de extra verharding in het plangebied en hoe dit verrekend wordt. In deze paragraaf is een onderdeel Grondwater opgenomen, waarin verwezen wordt naar het geohydrologisch onderzoek en het overleg dat met het Waterschap AGV/Waternet is geweest over het aanbrengen van drainage in het talud van de (buiten)beschermingszone van de waterkering.

Vanuit de gemeente Diemen is bericht ontvangen dat de gemeente geen opmerkingen heeft.

Het concept ontwerp bestemmingsplan is aan de Veiligheidsregio voorgelegd in verband met de ligging in de zone waarop artikel 2.2.1d van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol van toepassing is. De Brandweer heeft op 8 oktober 2019 een advies hierover uitgebracht.

