

Colofon

Opdrachtgever	Grond en Ontwikkeling, gebiedsontwikkeling Zuidelijke IJ oever
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.A1501BPGST-VGo2
Datum	20 december 2017
Planstatus	Vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting	4
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doelstelling	7
1.2 Bevoegdheidsverdeling	7
1.3 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Plankader	9
2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied	9
2.2 Geldend planologisch - juridisch kader	9
2.3 Beschrijving van het plangebied	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	12
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Regionaal beleid	18
3.4 Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader	26
4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten	26
4.2 Stedenbouwkundige aspecten	30
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	32
5.1 Milieu effectrapportage	33
5.2 Verkeer en parkeren	33
5.3 Geluid	37
5.4 Luchtkwaliteit	42
5.5 Externe veiligheid	45
5.6 Cultuurhistorie en Archeologie	47
5.7 Bodem	50
5.8 Water	53
5.9 Flora en fauna	56
5.10 Luchthavenindelingbesluit	58
5.11 Hoogbouweffecten	60
5.12 Trilling spoorwegverkeer	61
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	63
6.1 Algemeen	63
6.2 Artikelgewijze toelichting	63
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid en handhaving	67
7.1 Economische uitvoerbaarheid	67
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
7.3 Handhaving	70
Bijlagen	71

Regels		73
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	75
Artikel 1	Begrippen	75
Artikel 2	Wijze van meten	82
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	83
Artikel 3	Gemengd - 1	83
Artikel 4	Gemengd - 2	85
Artikel 5	Gemengd - 3	87
Artikel 6	Gemengd - 4	89
Artikel 7	Gemengd - 5	90
Artikel 8	Horeca	92
Artikel 9	Verkeer	93
Artikel 10	Water	95
Artikel 11	Waarde - Archeologie	96
Artikel 12	Waarde - Cultuurhistorie	98
Hoofdstuk 3	Algemene regels	99
Artikel 13	Anti-dubbeltelregel	99
Artikel 14	Algemene bouwregels	100
Artikel 15	Algemene gebruiksregels	101
Artikel 16	Algemene afwijkingsregels	102
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	103
Artikel 17	Overgangsrecht	103
Artikel 18	Slotregel	104
Bijlage		105

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Het Oosterdokseiland is gelegen tussen de historische Amsterdamse binnenstad en het IJ. Het eiland dat zich aan de oostkant van het Centraal Station bevindt, wordt door het spoorwegtalud gescheiden in een noordelijk en een zuidelijk deel. Op het deel ten zuiden van het spoor is sinds de eeuwwisseling gewerkt aan de ontwikkeling van een gemengd binnenstedelijk milieu als onderdeel van de vernieuwing van de Zuidelijke IJ-oever.

Het is nu, in 2017, een gebied met een hoogwaardige, moderne architectuur dat voorziet in bebouwing in hoge dichtheden, zodanig ontworpen dat het aantrekkelijk is voor zowel bewoners, werkers, studenten en bezoekers. Het zuidelijke deel van het eiland omvat zes kavels, waar een combinatie van kantoren, wonen, onderwijs- en culturele voorzieningen, horeca, detailhandel en vrijetijdsvoorzieningen inmiddels grotendeels is gerealiseerd.

De nieuwbouw op de kavels 1 tot en met 5A is gerealiseerd conform het programma uit het geldende bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001. Daarbovenop is extra programma in afwijking van het bestemmingsplan vergund met toepassing van vrijstellingsbesluiten (artikel 19, lid 1 en 2 van de WRO) of projectbesluiten (op basis van de Wro). Vanwege de economische crisis is de ontwikkeling van kavel 5B/6 rond 2007 stil komen te liggen en zijn naar aanleiding van veranderende inzichten ten aanzien van het programma nieuwe afspraken gemaakt die in februari 2009 bestuurlijk zijn vastgelegd in het Slotakkoord en in overeenkomsten met de ontwikkelaar van het betrokken gebied. Inmiddels zijn de economische vooruitzichten zodanig dat de bebouwing van de kavel 5B/6 van start kan gaan.

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening geldt, dat bestemmingsplannen binnen een periode van 10 jaar, gerekend vanaf het tijdstip van vaststelling, moeten worden geactualiseerd. Deze verplichting komt voort uit oogpunt van rechtszekerheid en waarborging van de ruimtelijke samenhang. Voorliggend bestemmingsplan 'Oosterdokseiland Zuid' vervangt voor het zuidelijk gedeelte van het eiland het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' dat in 2001 is vastgesteld.

Voorliggend bestemmingsplan is in hoofdzaak een conserverend bestemmingsplan voor de kavels 1 tot en met 5A. Uitgangspunt daarbij is de bestaande situatie vast te leggen waarbij het programma uit het in 2001 vastgestelde bestemmingsplan, de daarboven afzonderlijk vergunde situatie en de programma-afspraken uit het bestuurlijk Slotakkoord (2009) leidend zijn. Daarnaast voorziet voorliggend bestemmingsplan in de ontwikkeling van kavel 5B/6.

In vergelijking tot het Stedenbouwkundig Plan Oosterdokseiland Zuid (juni 2002) zijn gedurende het ontwerpproces enkele stedenbouwkundige aanpassingen gedaan ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 5B/6. Dit betreft onder andere de bouwhoogten van kavel 5B/6, de verschuiving van de tussenstraat (tussen kavel 5 en 6) en het weglaten van de solitaire bebouwing in de openbare ruimte tussen de kade en kavel 5B/6. Daarnaast voorziet voorliggend bestemmingsplan in een uitbreiding van het aantal vierkante meters kantoor ten opzichte van het kantoorprogramma dat reeds bij recht is toegestaan in het vigerende bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001. De uitbreiding past binnen de beleidskaders (w.o. de Kantorenstrategie) en het overige relevante ruimtelijke beleid.

De ontwikkelaar heeft een koper gecontracteerd voor kavel 5B/6 die 65.000 m² bruto vloeroppervlak in gebruik zal nemen waarvan 63.500 m² voor kantoorruimten en 1.500 m² voor de functies detailhandel, horeca, dienstverlening en ontspanning en vermaak gezamenlijk.

In voorliggende toelichting worden de genoemde wijzigingen en uitbreiding onderbouwd in zowel de hoofdstukken over het beleid, het ruimtelijk kader als in de beschrijving van de omgevingsaspecten.

Na vaststelling voorziet dit nieuwe bestemmingsplan in een actuele planologisch-juridische regeling dat voor de komende tien jaar het toetsingskader vormt voor het verlenen van omgevingsvergunningen in het plangebied Oosterdokseiland Zuid.

1.2 Bevoegdheidsverdeling

Het plangebied is gelegen binnen de grenzen van stadsdeel Centrum. Bij besluit van de gemeenteraad van 25

april 1990 (nr. 450) is het gebied Oosterdokseiland aangewezen tot grootstedelijk project. Besloten is dat onder meer dat de bevoegdheden op grond van de WRO (nu Wro) bij de centrale stad blijven.

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

De nieuwe verordening voorziet in een andere inrichting van het bestuurlijk stelsel van Amsterdam. Er heeft onder andere een herverdeling plaatsgevonden van taken en bevoegdheden van de stadsdelen die zijn overgaan in bestuurscommissies. Concreet betekent dit onder andere dat de bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen in alle gevallen bij de gemeenteraad van Amsterdam ligt. Aangezien het Oosterdokseiland reeds was aangewezen als grootstedelijk project, waarbij onder andere de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen bij de gemeenteraad was neergelegd, verandert er wat betreft de bevoegdheid tot het vaststellen van het bestemmingsplan de facto niets.

1.3 Leeswijzer

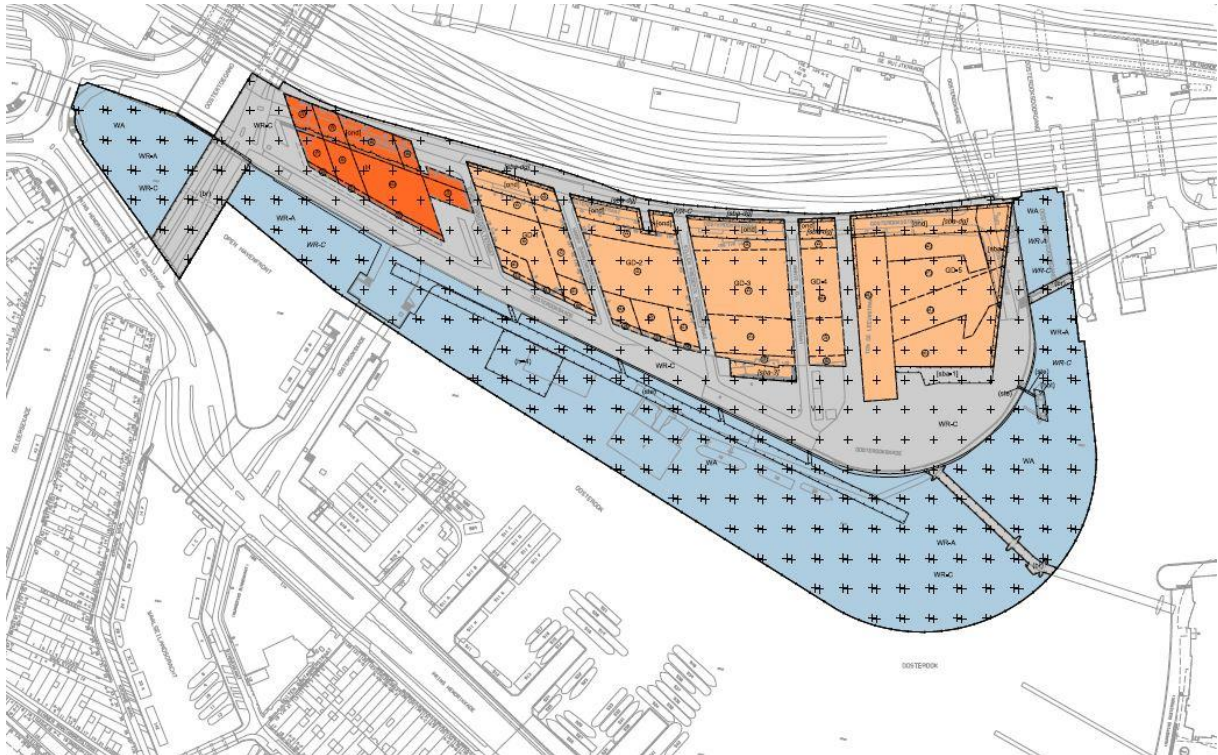
Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding (de plankaart) en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken, uitkomsten 3.1.1. overleg) bij de bestemmingsplanregeling. De toelichting is geen wettelijk onderdeel van het bestemmingsplan, maar wel een belangrijk te raadplegen document bij de toepassing en interpretatie van de verbeelding en de planregels.

In de hoofdstukken 2 'Plankader' en 3 'Beleidskader' wordt het algemene kader weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. De omgevingsaspecten die onder andere betrekking hebben op verkeer, geluid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie en externe veiligheid komen aan de orde in hoofdstuk 5 'Omgevingsaspecten'. In hoofdstuk 6 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. Hoofdstuk 7 gaat in op de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro.). De relevante onderzoeksrapporten waarnaar in hoofdstuk 5 wordt verwezen, zijn als bijlagen opgenomen. Van deze toelichting is een PDF printversie opgenomen in de Bijlagen.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied Oosterdokseiland Zuid ligt aan de noordoostelijke rand van de historische binnenstad tussen het Centraal Station en de kop van de Oostelijke Handelskade. De grenzen worden gevormd door de spoordijk aan de noordzijde, de Oosterdoksdoorgang aan de oostzijde; het Oosterdok aan de zuidzijde en de Oostertoegang aan de westzijde als scheiding met het Stationseiland. Voor de exacte begrenzing wordt verwezen naar de verbeelding waarvan een PDF printversie als bijlage aan deze toelichting is gevoegd.



Verbeelding Oosterdokseiland Zuid

2.2 Geldend planologisch - juridisch kader

Het vigerende bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' is vastgesteld op 9 mei 2001. Voor het noordelijke deel is het bestemmingsplan in 2014 geactualiseerd, waarbij hoofdzakelijk de bestaande en vergunde situatie is herbevestigd (bestemmingsplan 'Oosterdokseiland Noord', vastgesteld op 5 november 2014). Voorliggend bestemmingsplan vervangt, voor wat betreft het plangebied dat ten zuiden van de spoorweg is gelegen, het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001.

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

2.3 Beschrijving van het plangebied

2.3.1 Geschiedenis

De historische stadsrand van het Oosterdok is ontstaan door landaanwinning in de zeventiende eeuw, waarbij de stadsrand opschoof vanuit de radiaal en concentrisch opgebouwde renaissance stad, de grachtengordel.

Lange tijd was de Prins Hendrikkade het waterfront met zicht op de rede van Amsterdam, met de overslag van goederen, waar admiraal de Ruyter een statig pand bewoonde en waar onderdelen van de VOC gevestigd waren. Door de open verbinding via de Zuiderzee was Amsterdam een stad aan zee.

Het Oosterdokseiland is onderdeel van een reeks eilanden met binnenhavens van grote afmetingen die zijn gelegen voor de historische stad. Drie grote planmatige ingrepen in een tijdsspanne van slechts honderd jaar hebben geleid tot de huidige situatie.



De stad gezien vanaf de Oosterdoksdijk in 1870

Rond 1850 werd door de aanleg van een dijk met een sluis het Oosterdok afgesloten van het IJ en ontstond een binnenhaven met gereguleerde waterstanden. Met de aanleg van het Centraal Station in 1890 werd de dijk rond het dok omgevormd tot spoordijk.

Het Oosterdokseiland werd ingericht als rangeerterrein. Rond 1920 werd het Centraal Station vergroot met onder andere een tweede kap en bebouwing aan de IJ zijde. Het Oosterdok werd verfraaid door de verbreding van het smalle profiel van de Prins Hendrikkade en de aanleg van pieren. Bomenrijen op het Oosterdokseiland en op de dam moesten het zicht op de rangeerterreinen vanaf de monumentale Prins Hendrikkade camoufleren. In deze periode werd het Oosterdok een formele stedelijke ruimte.

Het Oosterdokseiland ging in de jaren zestig een nieuwe fase in met de aanleg van de IJtunnel, de verkeersdoorbraak Valkenburgerstraat met een reconstructie van het Marine-etablisement, de realisering van de moderne hoogbouw van het postkantoor en de aanleg van het viaduct voor de IJ weg. Vanaf dat moment vormt het Oosterdokseiland ook in functionele zin een onderdeel van de stad.

2.3.2 Huidige en toekomstige situatie

De huidige ontwikkeling van het Oosterdokseiland startte aan het begin van het laatste decennium van de 20^{ste} eeuw. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' op 14 februari 2002 zijn er gedurende de realisatiefase enkele wijzigingen opgetreden die in het vergunningenproces geleid hebben tot een (binnenplanse) vrijstelling van het bestemmingsplan.

Dit betrof een wijziging die betrekking had op het aantal woningen gekoppeld aan een vrijstelling voor extra kantooroppervlak. In het Stedenbouwkundig Plan Oosterdokseiland Zuid (juni 2002) is het oorspronkelijke minimum programma vervolgens bijgesteld en is er uitgegaan van een ruimer minimum programma van circa 212.000 m² (exclusief 50.000 m² parkeren).

Kavel 1 t/m 5A

Oosterdokseiland Zuid bestaat uit 6 kavels waarvan de kavels 1 tot en met 5A inmiddels zijn bebouwd. Op de kavels 1 t/m 3 zijn functies gerealiseerd zoals een hotel, diverse restaurants, detailhandel, een beperkt aantal

bedrijven en 252 woningen. De Openbare Bibliotheek Amsterdam en het Conservatorium bevinden zich op respectievelijk kavel 4 en 5A.



Oosterdokseiland Zuid vóór de herontwikkeling

In totaal is op de kavels 1 t/m 5A circa 160.217m² bvo gerealiseerd. In onderstaande tabel is de stand van zaken per 1 november 2016 weergegeven met betrekking tot de uitgiften per functie per kavel.

Tabel 1.						
Gerealiseerde uitgiften						Totaal
<i>in m² bvo</i>	Kavel 1	Kavel 2	Kavel 3	Kavel 4	Kavel 5A	kavel 1 t/m 5A
Hotel	27.514*					27.514
Kantoren		14.672	7.618	11.669		33.959
Horeca I, III en IV**	2.468	1.870	1.192	1140		6.670
Detailhandel		4.132	7.661	95,2***		11.888
Woningen sociale huur		2.822	6.929			9.751
Woningen vrije sector		9.753	16.992			26.745
Maatschappelijke voorzieningen				27.871	15.819	43.690
Leisure						0
Totaal	29.982	33249	40392	40.775,60	15819	160.217

* Oorspronkelijke uitgifte hotel was 29.973 m². Onderverdeeld in hotel (27.514 m²) en horeca (2.486 m²).

** Horeca I is fastfood, horeca III is café, horeca IV is restaurant, lunchroom etc.

*** Oorspronkelijk zou er in de plint van OBA een boekhandel komen. Dit verklaart de uitgifte van de commerciële vierkante meters.

Kavel 5B/6

Nadat de PTT het hoofdkantoor, op het huidige kavel 6, had verruild voor een distributiecentrum op Sloterdijk werd een groot deel van het gebouw in 2005 gesloopt. In de toren die tot 2011 behouden bleef, huisde tijdelijk het Stedelijk Museum, waarvan de hoofdlocatie aan de Paulus Potterstraat verbouwd werd. Met de sloop van

het restant werd in 2009 een aanvang gemaakt. In 2011 kwam, ter vervanging van de Oosterdoksdam, een nieuwe brug gereed, de Odebrug, die het eiland met de Prins Hendrikkade verbindt.

De economische crisis en de gewijzigde inzichten over de verdeling van het programma hebben ertoe geleid dat de planontwikkeling voor kavel 5B/6 tot op heden nog niet concreet genoeg kon worden uitgewerkt om tot realisatie te komen. Ter voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan heeft de gemeente in nauw overleg met de ontwikkelaar gewerkt aan een verdere optimalisatie van de programmatische en stedenbouwkundige invulling van de kavels. Voor een beschrijving hiervan wordt verwezen naar hoofdstuk 4 'Het ruimtelijk kader'.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2018. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

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

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander speerpunt van het rijksbeleid. Daarvoor dient onder meer een robuust hoofdnetwerk (van wegen, spoor en vaarwegen) te worden gerealiseerd. Het Rijk zet daarbij in op het beter benutten van de huidige infrastructuur. Een veilige leefomgeving blijft centraal staan. Het Rijk wil het milieu verbeteren en de inwoners van Nederland beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.

Het voorliggend bestemmingsplan is voor een deel een actualiserend plan en voor een deel ontwikkelingsgericht. De ontwikkeling heeft betrekking op één kavel die reeds wordt omgeven door bestaande bebouwing en soortgelijke activiteiten waardoor het als passend in de omgeving kan worden beschouwd. In het kader van de ontwikkeling wordt zorgvuldig omgegaan met de cultuurhistorische en archeologische waarden in het gebied. Waar nodig en mogelijk worden de waarden in het bestemmingsplan van een beschermende regeling voorzien. Ook de andere relevante omgevingsaspecten worden in het kader van de voorgenomen ontwikkeling uitvoerig afgewogen in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 wordt het programma beschreven en onderbouwd en in hoofdstuk 5 wordt onder andere ingegaan op de luchtkwaliteit, akoestische situatie, bodemkwaliteit, externe veiligheid en ecologie.

Het bestemmingsplan is zodoende opgesteld met inachtneming van de belangen zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de AMvB Ruimte juridisch geborgd. Deze AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken in bestemmingsplannen waaronder ook wordt verstaan een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, of tweede lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken.

Het besluit bevat daarnaast regels voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Hoewel voorliggend bestemmingsplan deels ontwikkelingsgericht is, zijn geen van de nationale belangen uit het Barro van toepassing.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 Besluit Ruimtelijke ordening (Bro) via een wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Toepassing van de ladder moet zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik stimuleren en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Op grond van artikel 3.1.6 lid 2 dienen overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard te motiveren met behulp van drie opeenvolgende stappen uit de ladder.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet ten opzichte van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) in een uitbreiding van de functies kantoor, detailhandel, horeca I, II, III en IV, dienstverlening, leisure en parkeervoorzieningen en daarmee, volgens artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening, in een stedelijke ontwikkeling.

Oosterdokseiland bedient een groot en groeiend direct potentieel van:

- circa 600 bewoners;
- 7.700 werknemers (na realisatie kantoren kavel 5B en 6);
- 7.000 dagbezoekers zoals bezoekers aan de Centrale Openbare Bibliotheek, studenten aan het conservatorium, hotelgasten en horecabezoekers.

Daarnaast vervullen de voorzieningen op het Oosterdokseiland een functie voor:

- bezoekers aan attracties in de directe omgeving zoals Nemo;
- bewoners en werknemers in de bredere omgeving, voor wie het Oosterdokseiland het dichtstbijzijnde voorzieningencluster vormt;
- voetgangers en fietsers die Oosterdokseiland passeren;
- stadbezoekers die op hun trip naar Amsterdam meerdere plekken aan doen, waaronder ook mogelijk het Oosterdokseiland.

In het navolgende wordt de uitbreiding aan de hand van de drie opeenvolgende stappen (treden) van artikel 3.1.6 lid 2 Bro gemotiveerd. De motivatie steunt op uitgevoerd behoefteonderzoek. De onderbouwing dient zowel kwantitatief als kwalitatief te zijn. Kwantitatief duidt op het totale areaal aan bijvoorbeeld winkels of kantoorruimten en kwalitatief op het segment waar deze betrekking op hebben of het soort locatie.

De berekening van de kwantitatieve behoefte gebeurt door het totale aanbod (huidig en toekomstig) van de totale vraag af te trekken. En de berekening van de kwalitatieve behoefte door het specifieke deel van het aanbod dat vergelijkbaar is met de beoogde ontwikkeling(en), af te trekken van het deel van de vraag dat specifiek is gericht op dit type voorzieningen.

Voor het volledige behoefte-onderzoek, de onderliggende vraag- en aanbodgegevens en wijze van toetsing wordt verwezen naar bijlage 1 van deze toelichting.

Trede 1: Is er een actuele regionale behoefte aan ruimte voor kantoren, detailhandel, horeca I, II, III en IV, dienstverlening en leisure op Oosterdokseiland Zuid?

- Regionale behoefte Kantoren

Uit het behoefteonderzoek volgt dat naar verwachting in Groot-Amsterdam de komende periode ca. 30% van de vraag naar kantoren gericht zijn op centrumlocaties (binnensteden). Toegepast op de totale vraag naar kantoorlocaties (i.c. 895.000 m²) resulteert dit in een specifieke vraag van circa 270.000 m² tot 2025. De relevante plancapaciteit op multifunctionele intercitystationslocaties (capaciteit in vastgestelde plannen plus het courante aanbod in Groot-Amsterdam) bedraagt ca. 129.000 m². Dit betekent dat er een marktruimte bestaat voor ca. 140.000 m² kantoren op centrumlocaties in Groot-Amsterdam.

Centrumlocaties zijn binnenstedelijke locaties met functiemenging als belangrijkste kenmerk. Dat wil zeggen een mix van werken, wonen en voorzieningen en een hoge mate van stedelijkheid. De goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is typerend voor deze locaties. In zowel het Provinciaal, regionaal als gemeentelijk beleid is Oosterdokseiland aangemerkt als centrumlocatie.

Oosterdokseiland sluit optimaal aan op de gewijzigde vestigingscriteria van kantoorhoudende bedrijven die in toenemende mate waarde hechten aan een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aanwezigheid van voorzieningen:

- Oosterdokseiland is multimodaal bereikbaar; gesitueerd bij een intercitystation (het tweede station van Nederland) en is ook met de auto goed bereikbaar. Het station Amsterdam Centraal is bovendien een knooppunt in het internationale netwerk en de locatie ligt op 15 minuten van Schiphol.
- In het gebied wordt een mix aan functies gerealiseerd en er zijn diverse voorzieningen aanwezig.
- In het stationsgebied wordt ingezet op een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dit geldt ook voor het Oosterdokseiland. Dit draagt bij aan een positief bedrijfsimago

Dat de vraag naar kantoorruimten in Nederland zich steeds meer richt op centrum/stationslocaties is ook zichtbaar in Groot-Amsterdam. De afgelopen 10 jaar vond ca. 25% van de opname aan kantoren in Amsterdam plaats in het centrum. In de afgelopen jaren heeft dit aandeel zich gestabiliseerd tot een niveau van 30-35%.

In het programma voor het Oosterdokseiland is een maximale invulling van ca. 97.500 m² aan kantoren voorzien, waarvan reeds een deel is gerealiseerd op basis van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland'(2001). Het programma voor het Oosterdokseiland past binnen de marktruimte en voorziet in kwantitatief en kwalitatief opzicht in een regionale behoefte.

- Regionale behoefte Detailhandel

De directe behoefte aan detailhandel van de (toekomstige) bewoners, werknemers (na realisatie van kavel 5B/6) en bezoekers aan Oosterdokseiland bestaat vooral uit dagelijkse artikelen (supermarkten en speciaalzaken) en voor een beperkter deel uit frequent benodigde artikelen, en resulteert in een vraag van circa 3.400-4.500 m² bvo. Dit is minder dan het aanvankelijk beoogde programma en komt overeen met het advies van de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid (zie paragraaf die 3.2.3 en 3.3.3). Voorliggend bestemmingsplan voorziet in 1.500 m² bvo aan nieuwe detailhandel. Dit past in de becijferde behoefte.

Daarnaast zou Oosterdokseiland nog een deel van de behoefte in Amsterdam en regio kunnen faciliteren in de niet-dagelijkse branchegroepen. Deze behoefte bedraagt ruim 115.000 m² bvo. Amsterdam kent in tegenstelling tot andere delen van het land nog de nodige ontwikkelingsruimte. De (economische) uitgangspositie en de groeiverwachting van economie, bevolking en toerisme zijn beduidend hoger dan elders. Locaties die zich lenen voor een dergelijk fors volume zijn de grotere winkelgebieden als de binnenstad, Boven 't Y en ArenA Poort. Voorliggend bestemmingsplan zal om deze reden dan ook niet voorzien in extra m² bvo voor de niet-dagelijkse branchegroepen. Oosterdokseiland leent zich wel voor mengvormen en zogenaamde 'concept stores' waar niet per definitie een direct verband hoeft te bestaan tussen de productgroepen die er worden aangeboden.

- Regionale behoefte Horeca I, II, III en IV

De directe doelgroepen (dit zijn bewoners, werknemers en bezoekers) kennen een bovengemiddeld horecabezoek en uitgaansfrequentie. Dit heeft te maken met het (bevolkings)profiel: grootstedelijk, kleine huishoudens en kapitaalcrachtig. De primaire behoefte aan extra horecagelegenheden is berekend op acht tot veertien, wat neerkomt op 2.200 m² bvo en 3.850 m² bvo (uitgaande van 275 m² bvo per vestiging). Een deel daarvan zal ondergeschikt aan de functie kantoor worden gerealiseerd, waardoor de behoefte uitkomt op 3.000 m². Voorliggend bestemmingsplan voorziet in 1.331 m² bvo aan nieuwe horeca. Dit past in de becijferde behoefte.

Oosterdokseiland zou ook nog een beperkt deel van de behoefte in Amsterdam kunnen faciliteren. Net als in het geval van de functie detailhandel. Ook hier gaat het om bijzondere concepten op een bijzondere locatie, die een geheel eigen doelgroep aanboren, bijvoorbeeld mengvormen van fooddetailhandel met horeca en take away. Het huidige aanbod is vooral gericht op lunchrooms en restaurants.

- Regionale behoefte Dienstverlening en Leisure

Dienstverlening en leisure (in het voorliggende bestemmingsplan benoemd als ontspanning en vermaak) zijn in het nieuwe bestemmingsplan en het programma voor kavel 5a en 6 ondergeschikte, ondersteunende functies met respectievelijk 1.500 en 2.000 m² bvo. Er is behoefte aan circa vier nieuwe dienstverleners in persoonlijke dienstverlening (ambachten, particuliere en financiële dienstverlening) en vijf in plaatsgebonden maatschappelijke voorzieningen (voor sociale, culturele, medische en onderwijskundige doeleinden). Het gaat in totaal om 1.300 tot 1.900 m² bvo. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in maximaal 1.500 m² bvo aan nieuwe dienstverlenende functies. Dit past in de becijferde behoefte.

Leisure is grofweg te onderscheiden in vier deelsectoren: cultuur, entertainment, wellness en sport.

Oosterdokseiland leent zich vooral voor kleinschalig sport en ontspanning, zoals fitness, gym, een yogastudio en wellness. Dergelijke faciliteiten mogen zich verheugen in een toenemende belangstelling vanuit de markt, juist ook bij de primaire doelgroep bewoners, werknemers en bezoekers. Het ligt voor de hand voorzieningen te concentreren en te combineren, mogelijk ook in één exploitatie, zoals fitness/sport en wellness met gezondheidszorg zoals fysiotherapie. De behoefte aan sport- en ontspanningsmogelijkheden is berekend op circa drie vestigingen. Doordat leisure (sport- en ontspanning) een erg heterogene groep is, is het lastig om het aantal vestigingen om te rekenen naar aantal m² bvo. Het aantal m² bvo hangt sterk samen met het concept en de beoogde faciliteiten (fitness in combinatie met gymzalen, wellness, yoga etc.). De gemiddelde oppervlakte van een regulier fitnesscentrum (ruimte voor groepssport, fitness en enkele wellness faciliteiten) is circa 1.000 m². Voor multifunctionele sport- en fitnesscentrum (faciliteiten voor fitness, sauna, health, beauty e.d.) is het gemiddelde oppervlakte circa 1.500 m². Voorliggend bestemmingsplan voorziet in 2.000 m² bvo aan nieuwe leisure functies. Dit past in de becijferde behoefte.

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?

De nieuwe stedelijke ontwikkeling, waaraan een regionale behoefte bestaat, zoals onder trede 1 is beschreven, kan worden gerealiseerd binnen het bestaande – bebouwde en onbebouwde – stedelijke gebied door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins (in de zin van artikel 3.1.6, lid 2 onder b Bor). Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt het volgende verstaan: '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 onderhavig geval is hier sprake van. Oosterdokseiland Zuid is gesitueerd in bestaand stedelijk gebied en ter plaatse van kavel 5B/6 is sloop/nieuwbouw aan de orde. De sloop van het voormalig TPG-gebouw heeft reeds in fasen plaatsgevonden, waarvan de laatste in 2011. De beschikbare gronden worden herbenut voor de ontwikkeling waar voorliggend bestemmingsplan in voorziet.

Trede 3: Hoe wordt omgegaan met een stedelijke ontwikkeling die niet binnen bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden en die passend ontsloten moet worden als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 aanhef en onder c Bro?

Deze derde trede is in voorliggend bestemmingsplan niet aan de orde, omdat dit bestemmingsplan niet ziet op een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied.

De conclusie is dat het gehele (planologische) programma kan worden gemotiveerd aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In voorliggend bestemmingsplan is het aanvankelijk beoogde programma voor detailhandel beperkt tot een extra toename van 1.500 m² bruto vloeroppervlak ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001.

3.1.4 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, met als doel bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

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

3.1.5 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

Op landelijk niveau biedt het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP₄) een belangrijk kader. Het NMP₄ legt het accent sterk op een duurzame ontwikkeling van de samenleving en de aanpak van hardnekkige milieuproblemen zoals aantasting van de leefomgeving, verlies aan biodiversiteit en klimaatverandering.

Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP₄ wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in economisch minder draagkrachtige landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP₃ grotendeels van kracht. Het NMP₄ kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

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

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie (vastgesteld op 21 juni 2010 en in werking per 3 november 2010) heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

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

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

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

De provincie heeft in het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid gereageerd op het conceptontwerpbestemmingsplan (zie paragraaf 7.2). Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

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

De verordening wordt regelmatig aangepast naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid. De wijzigingen die voor voorliggend bestemmingsplan relevant zijn, zijn door Provinciale Staten vastgesteld op 28 september 2015 en hebben onder andere betrekking op uitbreiding van kantoorlocaties binnen bestaand bebouwd gebied (artikel 11 lid 1). In bestaand bebouwd gebied is menging van kantoorfuncties met stedelijke functies als wonen, recreëren, winkelen en cultuur belangrijk om monofunctionele, geïsoleerde werkgebieden te voorkomen.

Een bestemmingsplan binnen bestaand bebouwd gebied kan voorzien in een nieuwe kantorenlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein als dit in overeenstemming is met de geldende provinciale planningsopgave. Het maximum aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak ten behoeve van kantoren waar voorliggend bestemmingsplan in voorziet, past binnen de geldende planningsopgave voor Oosterdokseiland Zuid, zoals vastgelegd in de 'Planningsopgave werklocaties Noord-Holland Zuid' (juli, 2016). Met betrekking tot deze nieuwbouwcapaciteit heeft regionale afstemming over nut en noodzaak plaatsgevonden binnen het Platform Regionale Economische Structuur. De provincie heeft in het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan (zie paragraaf 7.2). Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de provinciale ruimtelijke verordening.

3.2.3 Detailhandelsbeleid Noord-Holland 2015 - 2020

De provincie Noord-Holland wil ruimte blijven bieden aan de verdere ontwikkeling van detailhandel, om ook op langere termijn een vitale, dynamische en concurrerende structuur te huisvesten. De missie van de provincie is 'het versterken van de detailhandelstructuur in Noord-Holland'. Daarbij behoren de volgende drie hoofddoelstellingen:

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

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in zes beleidsdoelen:

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

Realisatie van deze zes beleidsdoelen vindt plaats met inzet van een aantal instrumenten. Het instrumentarium bestaat uit Regionale Advies Commissies, regionale visies, de Provinciale Ruimtelijke Verordening en kennis en informatievoorziening. Dit systeem laat de primaire verantwoordelijkheid voor detailhandelsbeleid bij gemeenten en regio's en tegelijk bevat het de mogelijkheden om te sturen op de gewenste balans tussen het geven van ruimte aan (nieuwe) ontwikkelingen en het behoud van bestaande winkelgebieden. De regionale afstemming staat centraal, met de provincie als regisseur.

Nieuwe detailhandelsontwikkelingen en uitbreidingsplannen vanaf 1.500 m² dienen aan de commissie te worden voorgelegd. Voor de grotere, specifiek benoemde centra geldt de norm van 3.000 m². Naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken die in 2009 zijn vastgelegd in het Slotakkoord is de uitbreiding van maximum 7.148 m² bvo voor de functie detailhandel op 22 juni 2016 voorgelegd aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid. Destijds had de Commissie winkelplanning, voorafgaand aan het bestuurlijk akkoord, positief geadviseerd op de ontwikkelingen (zie ook paragraaf 3.3.3). De Adviescommissie staat wederom positief tegenover een supermarktontwikkeling, maar voor verdere uitbreiding van de detailhandelfunctie adviseert de commissie deze te beperken tot 1.500 m² bvo. Het advies van de commissie is overgenomen. In voorliggend bestemmingsplan is een beperkte uitbreiding (1.500 m² bvo) van de functie detailhandel toegestaan.

3.2.4 Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018 is op 15 december 2014 door Provinciale Staten vastgesteld. In het milieubeleidsplan staan de milieudoelen van de provincie en hoe die moeten worden gerealiseerd binnen welke termijn. Het biedt gemeenten en waterschappen een kader voor hun beleid en geeft ondernemers en burgers inzicht in toekomstige ontwikkelingen en maatregelen. Voor de provincie is het de basis voor de vergunningverlening en handhaving.

Daarnaast gebruikt de provincie het milieubeleidsplan om te kijken welke rol het milieu moet spelen in andere beleidsplannen. De basis van het milieubeleidsplan is het nakomen van wettelijke regels en normen.

Daarnaast stelt de provincie voor in te zetten op meer duurzame, gezonde en veilige ontwikkelingen en het stimuleren van innovatieve oplossingen voor milieuproblemen.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met het Provinciaal Milieubeleidsplan 2015-2018.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam (SRA) is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld, waarvan in dit kader de Uitvoeringsstrategie Plabeka en het regionaal detailhandelsbeleid relevant zijn. De SRA vormt het secretariaat van het Platform Regionaal-Economische Structuur (PRES), waarin de economische samenwerking van de Metropoolregio Amsterdam vorm krijgt.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel 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. De stadsregio heeft in het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan (zie paragraaf 7.2).

3.3.2 Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040

Sinds 2008 werken gemeenten en regionale overheden samen in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), met als doel om evenwicht te brengen in vraag en aanbod van kantoren en bedrijventerreinen. Het regionale werklocatiebeleid van de Metropoolregio Amsterdam is op 23 juni 2011 vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040.

Het Platform werkt een regionaal programma uit waaruit blijkt welke investeringen, afspraken en eventuele beleidswijzigingen, waar en wanneer op het gebied van kantoorlocaties, bedrijventerreinen en haventerreinen noodzakelijk zijn om de internationale kracht van de Noordvleugel te behouden dan wel te versterken. In Plabeka-verband zijn afspraken gemaakt over de reductie planvoorraad kantoren en bedrijventerreinen, de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en de transformatie/hergebruik van leegstaande kantoren.

In zowel het Provinciaal, regionaal als gemeentelijk beleid is Oosterdokseiland aangemerkt als centrumlocatie. Het betreft een groeigebied voor kantoren waar de ontwikkeling van nieuwe kantoren is voorzien. De locatie Oosterdokseiland is een belangrijke troef in de regio voor vernieuwing van het kantorenaanbod op centrumlocaties bij een intercity station. Op deze locatie wordt A-kwaliteit aan de kantorenvorraad toegevoegd die kan concurreren met de topkantorenlocaties in Nederland. Dit is van groot belang voor de economische ontwikkeling van Amsterdam.

Voorliggend bestemmingsplan maakt een uitbreiding van vierkante meters kantoorruimte mogelijk ten opzichte van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001. Het extra programma is besproken in het Programmteam Kantorenstrategie van de Stadsregio Amsterdam en past binnen de geldende planningsopgave voor het Oosterdokseiland Zuid, zoals vastgelegd in de 'Planningsopgave werklocaties Noord-Holland Zuid' (juli, 2016). Zie in dit kader ook paragraaf 3.2.2 'Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland'. Voor het gemeentelijke beleid betreffende dit onderwerp wordt verwezen naar paragraaf 3.4.5 waarin de Kantorenstrategie Amsterdam (2011) wordt behandeld.

3.3.3 Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016-2020

De regio raad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het nieuwe detailhandelsbeleid vastgesteld. Met dit nieuwe beleid spreken de vijftien samenwerkende gemeenten af zich te richten op het tegengaan van leegstand en op het behoud van hun fijnmazige winkelstructuur, zodat bewoners op aanvaardbare afstand in hun eigen buurt of wijk de meeste van hun (dagelijkse) boodschappen kunnen blijven doen. Maar detailhandelsbeleid is niet alleen maar behouden wat er is, het is óók ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen, aan nieuwe concepten en winkelformules.

De gemeente streeft ernaar om leegstand zoveel als mogelijk te voorkomen. Nieuwe initiatieven worden daarom altijd bekeken en beoordeeld vanuit het principe 'nieuw voor oud'. Dat wil zeggen dat eventuele nieuwe initiatieven en uitbreiding van bestaand winkelareaal gepaard gaan met maatregelen om de bestemming detailhandel elders te beperken.

Voor het plangebied Oosterdokseiland Zuid is in het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) een maximum programma van 12.000 m² voor de functie detailhandel vastgelegd. Ten aanzien van detailhandel is in een eerdere fase bestuurlijk afgesproken (Slotakkoord 2009) dat een uitbreiding tot maximaal 19.148 m² bvo mogelijk is, aangezien in de oorspronkelijke plannen tussen 2000 en 2002 (SpvE en SP) de verwachtingen ten aanzien van de vierkante meters detailhandel voorzichtig zijn ingeschat. Voorafgaand aan het bestuurlijk akkoord is het programma destijds voorgelegd aan en afgestemd met de Commissie winkelplanning en het stadsdeel Centrum. De huidige Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid heeft op 22 juni 2016 echter geadviseerd dat een beperkte toename van 1.500 m² bruto vloeroppervlak detailhandel voldoende is voor het lokaal aanbieden van dagelijkse goederen voor de werknemers, bewoners en passanten in het gebied. In combinatie met zakelijke en persoonlijke dienstverlening creëert dit de nodige levendigheid. Oosterdokseiland, zo stelt de commissie, leent zich er niet toe om een winkellocatie te worden. Het gebied is omringd door water en er is geen logische wandelroute. De detailhandel zou gericht moeten zijn op mensen die toch al in het gebied moeten zijn. De commissie staat positief tegenover een supermarktontwikkeling, zij het van beperkte omvang. In de bestemmingsplanregeling van voorliggend bestemmingsplan is het advies van de commissie overgenomen: voor geheel Oosterdokseiland Zuid is een maximum van 13.500 m² bvo voor de functie detailhandel voorgeschreven. Dit is een toename van 1.500 m² bvo ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan.

3.3.4 Regionaal hotelstrategie 2016 -2022

Op 7 juni hebben B&W van de gemeente Amsterdam de herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016-2022 vastgesteld. Amsterdam gaat van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Amsterdam loopt hiermee internationaal voorop. Met deze integratie van de dossiers heeft de gemeente oog voor de nieuwe dynamiek in de markt. En zorgt hiermee dat haar beleid en regelgeving hierop aansluit. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in de hele stad alleen ruimte wordt geboden aan nieuwe innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen. Het overnachtingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam. Om dit te bereiken worden onder andere de volgende maatregelen ingezet:

- Voor hotels geldt voor de hele stad 'Nee tenzij'. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven.
- De gemeente presenteert in 2016 de resultaten van een onderzoek over de mogelijkheden om reeds geschapen planruimte in 'open' bestemmingsplannen waar hotelontwikkeling toegestaan is, te schrappen.
- Hotelontwikkelaars worden gemotiveerd om in de regio hotels te ontwikkelen.
- Het college besluit in 2016 over een pakket aan maatregelen waarmee kwaliteit, concept en programma van hotelinitiatieven geborgd worden.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de functie hotel (horeca V) mogelijk. Deze bestemming is reeds gerealiseerd op de gronden die in voorliggend bestemmingsplan zijn bestemd als 'Horeca'. Ter plaatse van het voormalige brugwachtershuis, gelegen aan de Oosterdokskaai, is, vanwege een reeds verleende vergunning, eveneens een hotelfunctie positief bestemd binnen de bestemming 'Water'. Beide functies zijn in de bestemmingsregels gemaximeerd wat betreft bruto vloeroppervlak. Uitbreiding van hotel- dan wel overnachtingsmogelijkheden worden in voorliggend bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (vastgesteld op 17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, 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 en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en de huidige bedrijventerreinen en ruimte te maken voor waterberging. Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.4.2 Sociaal Structuurplan 2004-2015 'Wat Amsterdam beweegt'

Het Sociaal Structuurplan 2004-2015 "Wat Amsterdam beweegt" (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstenstad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:
 - kennisstad (onderwijs en kennis-economie);
 - werkende stad (werk en inkomen);
 - culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
 - sportieve stad (vrije tijd en sport);
 - zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
 - veilige stad ((sociale) veiligheid).

In voorliggend bestemmingsplan wordt uitgebreid voorzien in bovenstaande uitgangspunten.

3.4.3 Woonvisie Amsterdam tot 2020: Wonen in de Metropool

In de woonvisie (vastgesteld in 2008) richt de gemeente zich in haar woonbeleid op een veel gevarieerdere

groep dan tot nu toe het geval was. Het accent ligt niet meer exclusief op de laagste inkomens. Amsterdam is een stad voor iedereen. In de woonvisie wordt Amsterdam in zijn regionale context gezien, worden de Amsterdamse ambities per woningmarktgebied geanalyseerd, de knelpunten op een rij gezet, en worden er keuzes gemaakt. De kern van het Amsterdamse woonbeleid is dat Amsterdam een ongedeelde stad blijft, maar Amsterdam wil ook Topstad zijn, Emancipatiestad, een Zorgzame Stad. In de woonvisie wordt gezocht naar een balans tussen al deze ambities.

Oosterdokselaan Zuid maakt onderdeel uit van, de in de woonvisie onderscheiden, centraal stedelijke zone. De centraal stedelijke zone vormt het sociaaleconomisch-cultureel centrum van de Metropoolregio Amsterdam. Veel mensen willen juist hier wonen, de dichtheid van bebouwing, voorzieningen en activiteiten is er hoog. Er is in de centraal stedelijke zone van de stad veel aanbod voor lage inkomens en het is van belang om een groot deel daarvan te behouden. In het woonbeleid voor de centraal stedelijke zone worden geen groepen uitgesloten, maar kiest de gemeente bij de nieuwe ontwikkelingen in dit gebied voor: mensen met midden- en hogere inkomens die graag in een hoogstedelijk woonmilieu willen leven, ouderen en buitenlandse werknemers die tijdelijk in Amsterdam komen wonen. Door nieuwe mogelijkheden te bieden aan deze groepen, komen er door doorstroming meer woningen beschikbaar voor mensen met lage inkomens, starters en jong talent die zijn aangewezen op de voorraad oude en kleine woningen. Om dat te bereiken zet de gemeente, in het geval van nieuwbouw, in op betaalbare huurwoningen - dit hoeft overigens niet in elk project 30% van de woningen te betreffen -, op woningen in het middensegment, vooral appartementen, op nieuwbouw op toplocaties voor het hogere segment en zoveel mogelijk aanpasbare woningen in alle segmenten, zowel huur als koop.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de bouw van woningen mogelijk en draagt zodoende bij aan de ambities voor het wonen in de centraal stedelijke zone.

3.4.4 Nota Locatiebeleid Amsterdam

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

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

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

Het locatiebeleid maakt onderscheid in de volgende type locaties met betrekking tot kantoorlocaties en bedrijventerreinen:

- de A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA);
- B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen;
- op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Het locatiebeleid schrijft voor dat parkeernormen voor bedrijven en kantoren op A- en B-locaties worden vertaald in de regels van het bestemmingsplan.

Voor overige functies (zoals hotels, congresruimten, horeca, vrijetijdsvoorzieningen, detailhandel, cultuur en onderwijs) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid opgenomen. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

Het plangebied ligt in de nabijheid van het Centraal Station van Amsterdam. Dit houdt een parkeernorm in

van 1:250 m² voor kantoren en bedrijven. In het locatiebeleid wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor wonen wordt een parkeernorm van maximaal 0,5 parkeerplaats per woning toegepast conform het beleid voor het Centrum van Amsterdam.

Voor de overige functies wordt in het locatiebeleid geconstateerd dat het lastig is een algemene norm te bepalen, omdat onder het begrip voorzieningen zeer diverse activiteiten vallen, die ook uiteenlopende parkeerbehoeften hebben. Globaal zal worden uitgegaan van één parkeerplaats per 100 m².

Vanwege de beperkte ruimte in de stad is het uitgangspunt dat bij nieuwbouw de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Zo wordt voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op de openbare ruimte. In de bestemmingsplanregels is de parkeernorm voorgeschreven naast de bepaling dat parkeren uitsluitend op eigen terrein dient plaats te vinden. In paragraaf 5.2 wordt nader ingegaan op de omgevingsaspecten verkeer en parkeren.

3.4.5 Kantorenstrategie Amsterdam (2011)

In 2011 heeft de gemeente Amsterdam de Kantorenstrategie vastgesteld als uitwerking van de regionale afspraken in het kader van de uitvoeringsstrategie van het Platform bedrijven en kantoren. De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

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

Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In deze kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

Bij het bepalen van een passende ontwikkelstrategie per locatie zijn alle kantorenlocaties onderverdeeld in vier groepen: krimpgebieden, balansgebieden, beperkte groeigebieden en groeigebieden. In zowel het provinciaal, regionaal als gemeentelijk beleid is Oosterdokseiland aangemerkt als groeigebied. Oosterdokseiland Zuid wordt gezien als aantrekkelijke vestigingslocatie voor (toekomstige) kantoorgebruikers. Er is binnen het gemeentelijk beleid bewust gekozen voor een spreiding van de groeigebieden over de verschillende segmenten zodat aan een divers scala van eindgebruikers mogelijkheden tot nieuwbouw worden geboden. Daarnaast kenmerken veel van de groeigebieden zich als onderscheidend ten opzichte van de bestaande kantorenvorraad in Amsterdam en voegen daarmee iets toe aan het huidige profiel van de kantorenvorraad.

Het oorspronkelijke programma voor kantoren op Oosterdokseiland is in 2011 in de Kantorenstrategie vastgesteld op 51.000 m² bvo. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een uitbreiding daarvan met 12.500 m² bvo en past daarmee binnen de provinciale planningsopgave zoals bij besluit van 12 juli 2016 is gewijzigd (zie paragraaf 3.2.2). Aangezien het centrum van Amsterdam is aangewezen als één van de weinige gebieden waar ruimte is voor nieuwbouw past de uitbreiding in de Kantorenstrategie.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de Kantorenstrategie.

3.4.6 Amsterdam winkelstad: een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota 'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015' vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de

aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners. Er is dan ook geen sprake van het toestaan van solitair gelegen plekken die nu geen winkelplek zijn, de zogenaamde weidewinkels. In de loop der tijd kunnen zich echter ontwikkelingen voordoen die een verandering in de structuur teweeg (moeten) brengen om winkelgebieden te versterken dan wel te behouden. Winkelinitiatieven zijn welkom, indien zij een bijdrage leveren aan de winkelvariëteit enerzijds en/of de fijnmazigheid anderzijds.

In voorliggend bestemmingsplan is een maximum bruto vloeroppervlak voorgeschreven van 13.500 m² voor de functie detailhandel waarvan reeds 12.000 m² bvo mogelijk was in het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001).

3.4.7 Terrassenbeleid 2011

De Nota Terrassenbeleid 2011 voor Amsterdam Centrum is gewijzigd vastgesteld op 14 oktober 2015. Naast de beleidsregels zijn in deze nota de voorwaarden voor het verkrijgen van een terrasvergunning opgenomen. De Nota heeft betrekking op ongebouwde terrassen. De definitie van terras, zoals in voorliggend bestemmingsplan wordt gehanteerd (zie Hoofdstuk 1 van de Regels) is conform de definitie zoals opgenomen in de Nota Terrassenbeleid.

Aan de exploitatievergunning worden ten aanzien van het terras voorschriften verbonden. De grondslag daarvoor wordt gevonden in artikel 1.6 van de APV. Dit artikel bevat de mogelijkheid om aan een vergunning voorschriften en beperkingen te verbinden die strekken tot bescherming van het belang of de belangen in verband waarmee het vereiste van de vergunning is gesteld. Het spreekt voor zich dat de in de vergunning opgenomen voorschriften pas aan de orde komen als zich op grond van de APV en het beleid geen weigeringsgronden voordoen. In voorliggend bestemmingsplan zijn binnen de bestemming 'Verkeer' en de bestemming 'Gemengd – 5' ongebouwde terrassen toegestaan.

3.4.8 Hoogbouw in Amsterdam

Binnen het instrumentarium van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (en de Nota Hoogbouw in Amsterdam, vastgesteld door het college van B&W op 10 mei 2011 zijn de uitgangspunten voor hoogbouw in Amsterdam genoteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar hoogbouw wordt gestimuleerd en gebieden waar hoogbouw zeer terughoudend wordt toegepast.

Onder hoogbouw wordt verstaan: gebouwen vanaf 30 meter hoogte of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving. Oosterdokseiland ligt in een gebied waar hoogbouw terughoudend wordt toegepast vanwege de nabijheid van het Unesco-gebied. Een belangrijk aspect van het hoogbouwbeleid is de bescherming van de bijzondere kwaliteiten van het Unesco-gebied. Schaalbreuk of aantasting van weefsel of typologie zijn hier niet acceptabel. In dit gebied is maximaal middelhoogbouw toegestaan, en hogere bebouwing voor zover passend binnen de vigerende bestemmingsplannen, e.e.a. met inachtneming van de HER procedure.

Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het 'werelderfgoed', moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel, een eenheid 'vergroeid' is geraakt – dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.

In paragraaf 5.11 wordt inhoudelijk ingegaan op de stedenbouwkundige inpassing in en effecten op de omgeving. De hoogbouweffectrapportage is als bijlage 17 aan deze toelichting gevoegd. De beoordeling in het kader van de bescherming van het Unesco-gebied is terug te vinden in bijlage 18.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met de uitgangspunten voor hoogbouw.

3.4.9 Vestigingsbeleid voor leisurebedrijven in Amsterdam

Op 28 november 2005 is de nota 'Vestigingsbeleid voor leisure bedrijven in Amsterdam' vastgesteld waarin een overzicht van vestigingslocaties voor leisure is samengesteld. Het centrum van Amsterdam wordt genoemd als één van de locaties. Hoewel het centrum van Amsterdam, vanwege zijn diversiteit aan functies die gericht zijn op zowel bewoners als de internationale bezoeker, gekenmerkt wordt als een grootstedelijk milieu zijn grootschalige leisurebedrijven vanwege hun omvang en/of de verkeersaantrekkende werking en/of geluidsoverlast minder geschikt. Als criterium voor grootschalig worden in de nota Vestigingsbeleid voor

leisurebedrijven in Amsterdam leisurebedrijven genoemd die één of meerdere van de volgende kenmerken bezit:

- het ruimtebeslag van het gebouw is meer dan 1.500 m²;
- er worden meer dan 1000 bezoekers per dag verwacht of
- het verzorgingsgebied is (boven-)stedelijk.

In bestemmingsplannen wordt niet gesproken van leisure, maar wordt een onderscheid gemaakt in de segmenten 'ontspanning en vermaak' en 'cultuur en ontspanning'. Bij 'ontspanning en vermaak' gaat het om gecombineerde commerciële en openbare voorzieningen gericht op spel, vermaak en ontspanning. Het gaat om voorzieningen of activiteiten ten behoeve van de besteding van vrijetijd waarbij een grote mate van beleving wordt nagestreefd. In voorliggend bestemmingsplan wordt aangesloten bij de definitie van ontspanning en vermaak en is een maximum van 2000 m² opgenomen conform de programma-afspraken voor leisure uit het Slotakkoord (2009). Met de kanttekening dat het aantal vierkante meters per vestiging wordt gemaximeerd op 1.500 m². Hiermee is voorliggend bestemmingsplan opgesteld met in achtname van het vestigingsbeleid voor leisurebedrijven.

3.4.10 Kader Fietsparkeren

De gemeenteraad heeft op 9 september 2015 ingestemd met het Kader Fietsparkeren. In het Kader Fietsparkeren zijn de uitgangspunten van het fietsparkeerbeleid vastgelegd. Het is een nadere uitwerking van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam voor het onderwerp fietsparkeren. Tot 2020 is dit kader de leidraad voor stad en stadsdelen om snel, kosteneffectief en eenduidig te zorgen voor voldoende (beschikbare) fietsparkeerplekken in Amsterdam.

Op veel plekken worden rekken, fietsnietjes of fietsvakken bijgeplaatst, maar niet overal is genoeg ruimte. In sommige gevallen biedt een in pandige of ondergrondse stalling dan een oplossing, maar die zijn kostbaar en worden niet altijd goed gebruikt. Amsterdam wil op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit verhogen, met oog voor andere gebruikers van de openbare ruimte. Dit begint met het goed benutten van de bestaande fietsvoorzieningen. Amsterdam geeft daarbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt.

Eén van de voorstellen uit het Kader Fietsparkeren is het invoeren van een maximale fietsparkeerduur van zes weken binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ. En twee weken bij OV-knooppunten. Dit maakt het mogelijk drukke plekken beter aan te pakken. Waar langparkeren geen overlast veroorzaakt is er ook geen noodzaak om fietsen te verwijderen. Samen met het strikter beoordelen en handhaven van fietswraak, ook onderdeel van het Kader Fietsparkeren, zorgt dit voor meer plek in het rek.

Onder de huidige wet- en regelgeving is een verplichte fietsenberging bij woningen voorgeschreven en gelden ook voor andere gebouwen normen op grond van een overgangsregeling. In het Bouwbesluit 2012 is bepaald dat een te bouwen woonfunctie een bergruimte moet hebben om fietsen beschermd te kunnen opbergen. Voor bedrijven, kantoren en voorzieningen gelden de voorschriften uit het Bouwbesluit 2003 door middel van overgangsrecht tot 2022. Hierdoor zijn voor specifieke gebruiksfuncties nog altijd bepaalde minimumnormen voor fietsenbergingen van toepassing. Het overgangsrecht geeft de gemeente de tijd fietsparkeernormen als beleid vast te stellen en dit beleid via bestemmingsplannen te effectueren.

De Amsterdamse fietsparkeernormen worden ontwikkeld op basis van kencijfers voor fietsparkeren van kennisplatform CROW. De kencijfers worden verfijnd en toegespitst op de Amsterdamse situatie. De fietsparkeernormen gaan niet alleen gelden voor nieuwbouw, maar ook voor bestaande bouw waarvan de functie wijzigt. Totdat de Nota normen fietsparkeren Amsterdam is vastgesteld gelden de normen uit het Bouwbesluit.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld in overeenstemming met het Kader Fietsparkeren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

4.1.1 Samenhang en menging van functies

In het Stedenbouwkundige Programma van Eisen (SPvE) van 2000 en in het Stedenbouwkundige Plan Oosterdokseiland Zuid (2002) is beschreven dat bij de ontwikkeling van het Oosterdokseiland het publieksgerichte karakter van het programma voorop staat. Het eiland is een gebied waar mensen wonen, werken, winkelen, verblijven, recreëren en leren. Onderlinge samenhang en menging van functies zijn het uitgangspunt.

De functies dienen waar mogelijk verweven te worden, zonder uitgesproken dominantie van één van de functies. Horeca en detailhandel zijn op bijna iedere kavel aan de zuidzijde in de eerste bouwlaag terug te vinden. Hiermee wordt stedelijke levendigheid gecreëerd. De openbare ruimte, de kade met de diverse pleinen, hoven en dwarsstraten, vormt hierbij de verbindende schakel.

4.1.2 Huidige situatie

In het plangebied Oosterdokseiland Zuid is de nieuwbouw op de kavels 1 tot en met 5A gerealiseerd conform het programma zoals voorgeschreven in het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001. Daarbovenop is in verband met enkele ontwikkelingen extra programma in afwijking van het bestemmingsplan vergund met toepassing van vrijstellingsbesluiten (artikel 19, lid 1 en 2 van de oude WRO) of projectbesluiten (op basis van de nieuwe Wro). Op de kavels 1 tot en met 5A is nu, in 2016, 160.217 m² bruto vloeroppervlak gebouwd (zie tabel 1 in paragraaf 2.3.2). Kavel 5B/6 is nog onbebouwd.

Kavel 1 - hotel (Horeca V)

Op kavel 1 is een hotel met 550 kamers, conferentieruimte en zelfstandige horeca gerealiseerd. Een bijzonder element is de skylounge op de 11^e verdieping die ook voor niet-hotelgasten toegankelijk is. In het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001 was het maximum bruto vloeroppervlak ten behoeve van het hotel en het congrescentrum bepaald op 21.000 m². Na de vaststelling van het bestemmingsplan is middels een artikel 19 procedure (op basis van de toen geldende WRO) bovenop het programma van het Stedenbouwkundig Plan (juni 2002) een extra volume ten behoeve van het hotel gerealiseerd en met een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro de vestiging van zelfstandig horeca (2.468 m²) mogelijk gemaakt. Het totale programma van 29.982 m² (waarvan 27.514 m² voor het hotel) wordt in voorliggend bestemmingsplan positief bestemd.

Kavel 2 en 3 – kantoren, woningen, detailhandel en horeca (Gemengd – 1 en Gemengd – 2)

In de bebouwing op de kavels 2 en 3 bevinden zich kantoren, woningen, detailhandel en horeca. De detailhandel die men op Oosterdokseiland voor ogen had, moest een aanvulling zijn op het winkelaanbod in de Amsterdamse binnenstad. Voor de trend van schaalvergroting in de detailhandel kon Oosterdokseiland Zuid een toevoeging leveren in het winkelbestand in de vorm van grootschalige(r) detailhandel met een hoogwaardige uitstraling en een vernieuwend karakter. Echter doordat het elders in de binnenstad, waar Oosterdokseiland feitelijk wel deel van uitmaakt, steeds vaker lukt om grotere winkelunits te realiseren, is het uitsluitend richten op grootschalige vestigingen op Oosterdokseiland niet realistisch meer.

Het maximum van 12.000 m² bvo voor de functie detailhandel, zoals bepaald in het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001), is nog niet volledig benut. Een verruiming tot 19.148 m² bvo zoals voorgesteld in het Slotakkoord is echter niet aan de orde in voorliggend bestemmingsplan. Naar aanleiding van het advies van de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid en de onderbouwing van de ladder voor duurzame verstedelijking (zie hoofdstuk 3) is het maximum te realiseren bruto vloeroppervlak voor detailhandel 13.500 m².

In voorliggend bestemmingsplan is naar aanleiding van de bestuurlijke afspraken die in 2009 zijn vastgelegd in het Slotakkoord een maximum bepaald van 2000 m² voor de functie leisure/fitness. Leisure is in het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) niet expliciet gedefinieerd. De functie maatschappelijke voorzieningen is echter dusdanig geformuleerd dat een veelheid aan stedelijke voorzieningen hier onder

vallen, waaronder leisure. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de strekking van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) is dat grootschalige bezoekers intensieve voorzieningen zoals bioscopen met meer dan 500.000 bezoekers per jaar niet bij recht zijn toegestaan. Ook vrijetijdsvoorzieningen zoals kartbanen, indoor speeltuinen/hallen en dergelijke die tot categorie 3.1. behoren vanwege de geluidbelasting zijn niet toegestaan, aangezien op Oosterdokseiland uitsluitend bedrijven tot milieucategorie 2 mogelijk zijn. Wel passend zijn kleinschalige leisure bedrijven die bezoekers trekken met een meervoudig bezoekmotief zoals podia, culturele voorzieningen, musea, filmzalen, wellness en fitness. Vanwege de impact die leisure bedrijven kunnen hebben op de omgeving wordt deze functie in voorliggend bestemmingsplan, in tegenstelling tot het voorgaande bestemmingsplan 'Oosterdokseiland', waarin geen maximum was opgenomen, gemaximeerd op 2.000 m² bvo zoals reeds afgesproken in het Slotakkoord. Daarnaast geldt een maximale vestigingsgrootte van 1.500 m² bruto vloeroppervlak.

Op kavel 2 en 3 zijn restaurants en koffiebars te vinden met een totale omvang van circa 3.000 m² bvo. Gezamenlijk is op Oosterdokseiland Zuid op de kavels 1 tot en met 4 circa 6.670 m² bvo aan horecafuncties vergund. Dit is ruim boven het maximum van 3.500 m² bvo dat het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' heeft voorgeschreven. De afwijkingen (die eerder planologisch-juridisch zijn mogelijk gemaakt) worden in voorliggend bestemmingsplan positief bestemd. Voor de functies horeca II, III en IV is in het Slotakkoord een verruiming van het aantal vierkante meters, tot 8.001 m² bruto vloeroppervlak, vastgesteld. Naast deze verruiming is in het Slotakkoord bestuurlijk overeengekomen dat de functie horeca I – dit zijn onder ander fastfoodzaken – wordt uitgesloten. Voorliggend bestemmingsplan schrijft beide afspraken voor in de bestemmingsplanregels. In hoofdstuk 1 'Inleidende regels' artikel 1 van de regels zijn de definities opgenomen van de horecacategorieën zoals ze voor grootstedelijke gebieden worden gehanteerd in bestemmingsplannen.

Naast deze functies wordt er volop gewoond op Oosterdokseiland. Op de kavels 2 en 3 is ruim 35.000 m² bruto vloeroppervlak wonen beschikbaar, zowel in het vrije marktsegment als in de sociale huursector. Voor wonen wordt in voorliggend bestemmingsplan geen maximum opgenomen.

Het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak dat voor kantoren is gerealiseerd op kavel 2 en 3 bedraagt 22.290.

Kavel 4 – bibliotheek, kantoren, horeca (Gemengd – 3)

De Openbare Bibliotheek Amsterdam (OBA) op kavel 4 is het middelpunt van het eiland. Een centrum van kennis en cultuur dat 7 dagen per week van 10 tot 10 geopend is. Per week bezoeken ongeveer 40.000 mensen de OBA. Naast de bibliotheek bevinden zich kantoren en een restaurant (horeca IV) op kavel 4. Het programma bedraagt respectievelijk 27.871 m², 11.669 m² en 1.140 m².

Kavel 5A – conservatorium (Gemengd – 4)

Het conservatorium op kavel 5A heeft circa 1.100 internationale studenten die vaak tot 11 uur 's avonds en regelmatig ook op zaterdagen studeren en optreden. Het gebouw omvat 15.819 m² bruto vloeroppervlak en vormt samen met de naastgelegen bibliotheek (kavel 4) het minimum van 40.000 m² bvo te realiseren aandeel maatschappelijke voorzieningen zoals bepaald in het in 2001 vastgestelde bestemmingsplan 'Oosterdokseiland'. Ter plaatse van de achterzijde van het Conservatorium ruimten zal circa 3.500 m² bvo ten behoeve van onderwijs worden gerealiseerd. Dit is reeds op grond van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) toegestaan.

Kavel 5B/6 – kantoren, woningen, horeca, leisure (Gemengd – 5)

Deze laatste nog onbebouwde kavel vormt het sluitstuk van de bebouwing op Oosterdokseiland Zuid. Het wordt gezien als een belangrijke stadsentree vanuit het oosten waarbij de oostgevel bij voorkeur een opvallende kopgevel heeft. Ook hier wordt voorzien in een gemengd programma van wonen, kantoor, horeca, dienstverlening en detailhandel. Het heeft de voorkeur dat het programma met detailhandel, horeca en dienstverlenende functies zoveel mogelijk in de plint wordt gesitueerd in aansluiting op de openbare ruimte. Het maximum bouwvolume voor de functie kantoren bedraagt 63.500 m² bruto vloeroppervlak. Voor kantoren is een maximum van 97.500 m² voor geheel Oosterdokseiland Zuid voorgeschreven.

De functie wonen is net als op de andere kavels niet gemaximeerd. Vanuit milieutechnisch oogpunt zullen de woningen voornamelijk aan de zuidzijde worden gerealiseerd vanwege de geluidsbelasting van het spoor. Aan de noordzijde worden ze niet onmogelijk gemaakt maar dienen ze te zijn voorzien van een dove gevel.

Waterprogramma

Om het eilandkarakter van het Oosterdokseiland te benadrukken is een actief en zichtbaar waterprogramma van belang. De te realiseren steigers zijn uitsluitend bedoeld voor het tijdelijk afmeren. Een uitzondering hierop vormt een permanente ligplaats voor restaurant Sea Palace die momenteel direct aan de Oosterdokskade ligt afgemeerd. In voorliggend bestemmingsplan is Sea Palace aangeduid als drijvend restaurant binnen de bestemming 'Water' conform het voorgaande bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001). Het voormalige brugwachtershuis, gelegen aan de zuidoostkant van de Oosterdokskade is, vanwege een verleende vergunning ten behoeve van een hotelfunctie, in voorliggend bestemmingsplan als zodanig aangeduid met een maximum van 50 m² bruto vloeroppervlak. Verder is één afmeervoorziening voor elektrische bootjes toegestaan met een loket voor kaartverkoop.

Totaal Oosterdokseiland Zuid

Voor geheel Oosterdokseiland-Zuid komt het programma uit op bijna 233.000 m² bruto vloeroppervlak (excl. parkeren). Dit is overigens geen vast te leggen juridisch maximum aangezien er voor het woonprogramma, bedrijven in categorie 1 en 2 en de maatschappelijke voorzieningen geen maximum wordt voorgeschreven.



De Oosterdokskade

De parkeergarage op het Oosterdokseiland bevindt zich onder de kavels 1 tot en met 5A en bevat nu 1471 plaatsen. Ten behoeve van het programma dat bovengronds op kavel 5B/6 en achter het Conservatorium (kavel 5A) kan worden gerealiseerd, moet worden voorzien in parkeerplaatsen volgens de norm van het locatiebeleid (kantoren/bedrijven en overige functies) en het parkeerbeleid voor wonen dat geldt in het centrum van Amsterdam zoals beschreven in paragraaf 3.4.4 en 5.2.2.

Fietsparkeerplaatsen moeten in principe op eigen terrein of in het eigen gebouw gerealiseerd worden. Dat geldt hoe dan ook voor het lang parkeren van fietsen: fietsen van medewerkers en het fietsen van bezoekers die langere tijd (vanaf ca. > 2 uur) een functie bezoeken of een combinatie bezoek brengen (bijvoorbeeld uitgaan/winkelen).

Voor functies die vooral kort bezoek trekken of incidenteel een grote piek in fietsparkeerbehoefte hebben kan afgeweken worden van het principe dat de fietsparkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt. Voorbeelden zijn supermarkten, kantoren met baliefunctie en horeca zoals cafés en restaurants. Fietsparkeernormen voor nieuwbouw van woningen zijn opgenomen in het Bouwbesluit 2012. De normen voor overige niet-woonfuncties staan in het Bouwbesluit 2003 die op grond van overgangsrecht geldig zijn tot 2022.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Het stedenbouwkundige concept

De architectonische vormgeving draagt bij aan de perceptie van het gebied Oosterdokseiland als een samenhangend ensemble. De grote diversiteit aan gebouwen met hoogtes van 24 tot 48,2 meter en de radiale structuur waarin deze geplaatst zijn, weerspiegelen de stedenbouwkundige structuur van de historische stad. Panoramische uitzichten over het IJ en het stadscentrum dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied. Hoewel het stedenbouwkundig plan in de loop der jaren is veranderd, heeft de gemeente zich gecommitteerd aan het concept van het oorspronkelijke plan uit 2002. De belangrijkste elementen van het concept: Het Oosterdokseiland is een zeer dichtbebouwd eiland dat maximaal gericht is op het open water van het Oosterdok. De dichtheid wordt niet gecreëerd door hoge torens, maar door een zeer dicht stedelijk weefsel. Doordat er weinig tussenruimte is, kan de bebouwing relatief laag blijven, terwijl er toch veel bebouwbare vloeroppervlakte is gerealiseerd. De bebouwing vormt grofweg één massa, waar geen gebouw individueel uitsteekt behalve het volume ter plaatse van het voormalige TPG-gebouw (nu kavel 5B/6). De massa wordt doorsneden met smalle straten, zodat de bebouwing een eenheid blijft. De rechte straten en de ruime kade zorgen dat het gehele eiland een extreme oriëntatie krijgt op het water. De straten zijn in een waaier georganiseerd, waardoor het eiland een unieke samenhang krijgt.

De bebouwing is gegroepeerd in kavels, die middels hoven geadresseerd zijn aan de kade. De belangrijkste ontsluiting van de kavels ligt aan de kade. De Oosterdoksstraat langs het spoor is echter geen achterkant. De noodzakelijke expeditieruimten bevinden zich aan deze straat, maar doordat hier ook publieksentrees zijn gesitueerd heeft deze straat voorkanten. Door de kwaliteit van de inrichting en hoge plafonds is een stedelijk verblijfskwaliteit ontstaan.

Bebouwing

De gebouwen respecteren en benadrukken de stedenbouwkundige structuur van het Oosterdokseiland: een ensemble van kavels, straten en een kade waar gebouwen en mensen samenkomen. De samenhang van het ensemble worden met name bepaald door de rooilijnen, de hoogtelijnen en de openbare ruimte. Gestreefd wordt naar alzijdig interessante gebouwen. Door middel van functies, entrees en transparante gevels wordt getracht elke kant van de gebouwen een positieve uitstraling te geven.

Bouwhoogte

De bouwhoogte zorgt voor samenhang van de bebouwing van het Oosterdokseiland. De bouwhoogte loopt af naar het water van het Oosterdok en naar de flanken. Het aflopen van de bouwhoogte gaat trapsgewijs. De treden op de verschillende kavels liggen in elkaars verlengde. Deze hoogtelijnen zijn een belangrijk instrument om samenhang te creëren binnen de bebouwing van het eiland. De enige uitzondering voor de bouwhoogte op het Oosterdokseiland is het bouwvolume dat in de plaats komt van het voormalige TPG-gebouw. Dit volume doet niet mee met de organische opbouw van de hoofdmassa. Het voormalige TPG-volume wijkt af door een pure rechthoekige ('schijf') vorm die kenmerkend is voor de bouwwijze in de jaren '60. Het is van belang dat de bouwhoogte ter plaatse van het voormalige TPG-volume wat hoger is dan de rest en niet getrapt oploopt.

Ondergronds bouwen

Parkeren van auto's is en wordt ondergronds gesitueerd. Fietsparkeren, expeditie, afvalberging, trafo's, nutsvoorzieningen en dergelijke worden in pandig gesitueerd. Omdat deze entrees en voorzieningen vaak een minder positieve uitstraling hebben op de openbare ruimte is het wenselijk dat ze de levendige plint zo min mogelijk onderbreken. Laden en lossen vinden plaats op maaiveld. In het oorspronkelijke plan wordt het hele eiland gevuld met een ondergrondse parkeergarage. De buitenmuur van de garage is daarmee ook de kadeconstructie. Met de realisatie van kavel 5B/6 kan de laatste fase van de parkeergarage aangelegd worden.



De Oosterdoksstraat

Plinten

De plinten van de gebouwen (de verdieping waar de bebouwing grenst aan de openbare ruimte) vragen speciale aandacht. Door een goede plint beïnvloeden bebouwing en openbare ruimte elkaar positief. Bij een goede plint straalt de bebouwing levendigheid uit en is er toezicht vanuit het gebouw op de openbare ruimte, die daardoor sociaal veiliger wordt. Anderzijds wint de bebouwing aan kwaliteit als het in een goede en sociaal veilige openbare ruimte ligt. Voor de nog te realiseren bebouwing op kavel 5B/6 is het ten aanzien van de plinten van belang dat de verschillende publieksfuncties zichtbaar zijn en een positieve interactie mogelijk is tussen binnen en buiten. Een transparante gevel draagt daaraan bij en noodzakelijke onderbrekingen van de plint (zoals entrees van de auto- en fietsparkeergarage) zijn bij voorkeur zo smal mogelijk.

Entrees

Om de interactie tussen openbare ruimte en gebouw zo optimaal mogelijk te maken wordt gestreefd naar een bebouwing met zo veel mogelijk entrees rondom. Vooral de entrees van publieke functies zijn belangrijk om het gebouw te koppelen aan de openbare ruimte. Aangezien de kade de belangrijkste openbare ruimte is, worden de belangrijkste publieksentrees hier gesitueerd. De hoofdentree van een hotel of kantoor is vanzelfsprekend aan de kant van de kade gesitueerd. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat ten behoeve van de laatste fase van de aanleg van de parkeergarage de huidige entree kan worden verplaatst naar kavel 5B/6.

Hoeken

De programmering van de hoeken van de gebouwen is zeer belangrijk. Vooral de zuidoosthoek is van cruciaal belang. Een sterke relatie tussen publieksfuncties op de begane grond en de openbare ruimte is daar nodig om de kade aan de oostzijde te betrekken bij de kade aan de zuidzijde, die door bezonning en voorkanten een vanzelfsprekende aantrekkingskracht heeft op 'leven op straat'. De noordoosthoek is cruciaal voor de sociale veiligheid in de onderdoorgang.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Milieu effectrapportage

5.1.1 Algemeen

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

5.1.2 Wet- en regelgeving

Het maken van een milieueffectrapport (MER) of m.e.r.-beoordeling is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In het Besluit m.e.r. staat omschreven welke activiteiten MER-plichtig (C-lijst) dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig (D-lijst) zijn. Echter ook initiatieven die beneden de drempelwaarde van het Besluit m.e.r. blijven, dienen kritisch bekeken te worden of deze belangrijke nadelige milieueffecten kunnen hebben, de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling (artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r.). Indien dit het geval is dient hiervoor ook een MER of m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Als toetsingskader daarvoor gelden de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (M.e.r.-richtlijn (85/337/EG)). Daarbij wordt gekeken naar de kenmerken van de activiteit, de plaats ervan in relatie tot de omgeving, en naar de potentiële effecten. Indien op basis van toetsing aan die criteria niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben, dient in ieder geval een m.e.r.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 Wm te worden gedaan.

5.1.3 Resultaten toetsing

De ontwikkeling van Oosterdokseiland Zuid is geen aangewezen activiteit waarvoor op grond van de C-lijst een m.e.r.-plicht geldt. Wel kan de activiteit worden gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject, zoals genoemd in kolom 1 van categorie 11.2 van de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden ruimschoots onderschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r. procedure. Ook op grond van de toetsing conform artikel 2, vijfde lid, onder b, van het Besluit m.e.r. zijn er geen omstandigheden op grond waarvan een m.e.r. procedure aan de orde is. Hierbij wordt het volgende overwogen. Het bestemmingsplan heeft betrekking op bestaand stedelijk gebied en er liggen geen kwetsbare gebieden in of in de nabijheid van het plangebied. Daarnaast zijn er, zoals blijkt uit beschrijving van de in dit hoofdstuk weergegeven diverse relevante milieukaders (zoals geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem, archeologie, ecologie en water) geen andere factoren aanwezig die aanleiding geven tot het opstellen van een MER.

5.1.4 Conclusie

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

5.2 Verkeer en parkeren

5.2.1 Algemeen

Het Oosterdokseiland wordt primair ontsloten vanaf de De Ruijterkade (via de Oostertoegang) en vanuit de binnenstad via de ODE brug. Oosterdokseiland-Zuid wordt intern ontsloten door twee wegen: de Oosterdoksstraat en de Oosterdokskade. Tussen de Oosterdoksstraat en de Oosterdokskade bevinden zich verbindende dwarsstraten, de Simon Carmiggeltstraat, de Harry Banninkstraat, de Willem Frederik Hermansstraat, de Annie M.G. Schmidtstraat en, de nieuw aan te leggen, Ton de Leeuwstraat.

De Oosterdoksstraat is een functionele 'serviceweg' die zoveel mogelijk autoverkeer met bestemming Oosterdokselaan opvangt, die laad- en losruimte biedt en die minimaal twee aanrijroutes verschaft tot de parkeergarage. De Oosterdokskaai is evenals de Oosterdoksstraat een 30 km weg. De kaai is bedoeld voor de interne ontsluiting van het eiland en heeft een belangrijke fietsverkeersfunctie.

5.2.2 Beleid en regelgeving

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam (PHS Amsterdam)

In 2016 telt Amsterdam Centraal zo'n 180.000 reizigers per dag. Dit aantal reizigers groeit naar verwachting de komende jaren fors. Ook wordt een groei in het vervoer van goederen verwacht. Deze groei is aanleiding om het spoorwegennet voor te bereiden op de toekomst. Om deze reizigers en goederen goed en veilig te kunnen vervoeren, moeten meer treinen kunnen rijden. PHS Amsterdam Centraal wil dit realiseren door de capaciteit, kwaliteit en robuustheid van het spoor de komende jaren te vergroten. PHS Amsterdam Centraal is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Met dit programma heeft het Kabinet de ambitie uitgesproken om op de drukste trajecten in de brede Randstad, waaronder vanuit Amsterdam, meer treinen te laten rijden. Door het treffen van een aantal – nog te bepalen – fysieke maatregelen wordt het mogelijk om meer goederen- en reizigerstreinen per uur te laten rijden. De dienstregeling wordt hiermee betrouwbaarder. Op Amsterdam Centraal worden diverse fysieke maatregelen voorzien, maar de inhoud van die maatregelen is thans nog niet bekend. Ten behoeve van het project wordt een m.e.r.-procedure gevolgd waarvan het opstellen van een milieueffectrapport (MER) een onderdeel vormt. Op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan is nog geen besluit genomen over de spooraanpassingen. In de notitie reikwijdte en detailniveau ten behoeve van het MER staat evenwel aangegeven dat ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder voorliggend bestemmingsplan, in de toekomstige besluitvorming zullen worden betrokken.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

In februari 2006 is de Nota Mobiliteit van het rijk vastgesteld. Naar aanleiding van deze nota is in 2007 het in 2003 opgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geactualiseerd. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan verwoordt de keuzes van de provincie Noord-Holland op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat verder in welke maatregelen de provincie uitvoert (voor de periode 2007-2013) en wat zij van andere partijen verwacht. Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kán, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de Stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de

exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

Regionale OV-Visie

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

Amsterdamse OV-Visie 2008 – 2020

De Amsterdamse OV-Visie 2008 – 2020 (vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam d.d. 12 maart 2008) heeft de ambitie om bij te dragen aan de vier geformuleerde opgaven:

- de ontwikkeling van Amsterdam als internationaal concurrerende vestigingsplaats voor multinationals en expats;
- het verminderen van de druk op het wegennet als gevolg van een groeiende mobiliteit in en rond Amsterdam;
- de handhaving van een fijnmazig OV-netwerk binnen de stad;
- efficiënt grondgebruik binnen de stad.

De Amsterdamse OV-Visie focust zich daarbij op bestaande systemen en oplossingen voor de korte of middellange termijn en houdt daarbij rekening met uitwerkingen uit het Actieplan "Voorrang voor een Gezonde Stad", de eventuele invoering van beprijzen van autoverkeer en de exploitatieve effecten van de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Het lange termijn perspectief wordt niet uit het oog verloren: het streven is om met maatregelen op de korte of middellange termijn zoveel mogelijk in te spelen op mogelijke lange termijn oplossingen. Verder wordt gekeken waar korte- en langetermijninvesteringen gecombineerd kunnen worden. Het verbeteren van de kwaliteit van het OV over de hele linie en het vergroten van de vervoercapaciteit zijn de belangrijkste oplossingsrichtingen.

Nota Locatiebeleid Amsterdam 2008

Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. Naast deze beleidsuitgangspunten zijn in het locatiebeleid parkeernormen opgenomen voor kantoren en bedrijven en overige niet-woonfuncties. Het centrum van Amsterdam is bijna in zijn geheel te typeren als A-locatie. A-locaties zijn gebieden met zeer goed openbaar vervoer. Criterium is dat het Centraal Station binnen 10 minuten bereikbaar is.

De parkeernorm voor kantoren en bedrijven op A-locaties is 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak. Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) wordt de Amsterdamse lijst parkeercijfers als hulpmiddel gebruikt om te komen tot het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen. Hierbij wordt een Amsterdamse versie van de CROW-cijfers gehanteerd: de minimumcijfers zijn met 75% vermenigvuldigd. In de Nota Locatiebeleid zijn geen normen of richtlijnen voor de woonfunctie opgenomen. Het beleid voor normen bij woningen ligt bij de stadsdelen, i.c. Centrum.

Naast de normen is ook beschreven hoe ermee moet worden omgegaan, bijvoorbeeld als er sprake is van meerdere functies in één plangebied. Het locatiebeleid geeft niet aan of bij het hanteren van de parkeernormen uit moet worden gegaan van een maximum of minimum. Om maatwerk te kunnen leveren, was in het centrum altijd een aantal uitzonderingsgronden van toepassing. Doel hiervan is om flexibel te kunnen zijn voor meerdere typen functies en om de economische ontwikkeling niet te belemmeren.

Meer parkeerplaatsen aanleggen dan de norm toelaat, kan bijdragen aan het streven om het parkeren van de openbare ruimte te verplaatsen naar inpandig parkeren. Minder parkeerplaatsen aanleggen dan de norm toelaat, kan bijdragen aan beperking van de automobiliteit.

In het centrumgebied blijft een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak kantoor- of bedrijfsruimte uitgangspunt. Minder parkeerplaatsen toestaan is mogelijk, indien wordt onderbouwd dat ze niet nodig zijn en er, ondanks een beperkt aantal parkeerplaatsen, toch duurzaam invulling kan worden gegeven aan het gebouw. Van belang is dat de parkeerbehoefte niet wordt afgewenteld naar omliggende gebieden en elders een verhoogde parkeerdruk ontstaat. Meer parkeerplaatsen is bij uitzondering eveneens

mogelijk. De norm kan echter maximaal worden opgerekt tot 1 parkeerplaats per 125 m². Daarbij geldt een aantal voorwaarden:

- De noodzaak van de extra parkeerplaatsen dient te worden onderbouwd;
- De extra gerealiseerde parkeerplaatsen boven de norm van 1 per 250 m² dienen mede beschikbaar te zijn voor bewoners uit het centrumgebied. Dit wordt gerealiseerd door dubbelgebruik mogelijk te maken van die extra plekken. Van dubbelgebruik is sprake als ze buiten kantoor tijden beschikbaar komen voor bewoners (minimaal 14 uur per etmaal);
- Het totale plan en het bijbehorend aantal parkeerplaatsen moeten passen binnen het stedelijke parkeer- en locatiebeleid.

De parkeernorm voor woningen in het centrumgebied is 0,5 parkeerplaats per woning. De kencijfers van het CROW geven een hogere norm voor centra van een grootstedelijk gebied, vooral voor woningen in het hoge segment. In de praktijk is echter gebleken dat 0,5 als algemene norm voldoet. Het autobezit in stadsdeel Centrum is laag en lag bij de laatste meting in 2013 op 31% van de inwoners van 18 jaar en ouder. Per woning komt dat gemiddeld neer op 0,5 auto per woning. De norm sluit niet alleen aan bij het huidige bezit, maar ook bij de vraag van nieuwe bewoners. In het centrum van Amsterdam zijn heel veel functies niet afhankelijk van de auto. Dat geldt in het bijzonder voor kantoren en bedrijven, waarvan de werknemers Amsterdam prima kunnen bereiken met het openbaar vervoer, maar ook voor woningen. Vooral nieuwe bewoners van Amsterdam kiezen soms bewust voor een woning zonder auto.

Zie ook paragraaf 3.4.4 voor een algemene beschrijving van de Nota Locatiebeleid.

5.2.3 Autoverkeer

Naast de ontwikkeling van Oosterdokseiland Zuid en de daarmee gepaard gaande verkeersstromen verandert de verkeersstructuur op en rond het naastgelegen Stationseiland aanzienlijk als gevolg van ruimtelijke initiatieven die buiten dit bestemmingsplan vallen. De toekomstige verkeerscirculatie is gebaseerd op de introductie van de zogenoemde 'Grote Stadshartlus'. Onderdeel van de plannen voor de Stadshartlus is een autovrij gebied tussen Damrak en Martelaarsgracht: de zgn. 'knip'. Het autoverkeer zal in het vervolg van de verbeterde route via de De Ruijterkade gebruik moeten maken. Autoverkeer dat van het Damrak naar de Martelaarsgracht wil, moet via de Oostertoegang, de autotunnel aan de IJzijde en de Westertoegang rijden. De nieuwe inrichting van de stationsomgeving leidt tot een eenvoudiger verkeersstructuur. Dit betekent voor het openbaar vervoer dat het sneller het Stationseiland zal kunnen bereiken.

De Stadshartlus is het resultaat van een samenhangend geheel van verkeersmaatregelen. Hiervoor zijn al diverse verkeersonderzoeken uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn dat het openbaar vervoer in de toekomstige situatie goed en ruim binnen de hiervoor geldende normen kan doorrijden. Ook het overige verkeer zal in de nieuwe situatie over het algemeen sneller doorstromen dan in de huidige situatie. In de onderzoeken die reeds hebben plaatsgevonden zijn ook de verkeerskundige effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op Oosterdokseiland Zuid in beeld gebracht.

5.2.4 Openbaar vervoer

Oosterdokseiland Zuid is door zijn ligging naast het Centraal Station uitstekend te bereiken met het openbaar vervoer. De mogelijkheden om met trein (nationaal en internationaal), tram, metro en stads- en streekbussen het gebied te bereiken of te verlaten zijn uitstekend en liggen binnen loopafstand. De bussen naar het noorden en oosten van de stad gaan via de westbuis van de Oostertoegang en de Kamperbrug. Dit is de drukste busroute.

5.2.5 Laden en lossen

Alle functies op Oosterdokseiland Zuid worden bevoorrad via de Oosterdoksstraat. In voorliggend bestemmingsplan worden hier geen wijzigingen in aangebracht.

5.2.6 Parkeren

Autoparkeren

Oosterdokseiland Zuid valt onder de normering A-locatie. Voor kantoren en bedrijven betekent dit een norm van één parkeerplaats per 250 m² bvo conform de Nota Locatiebeleid. Voor bewonersparkeren wordt in voorliggend bestemmingsplan aangesloten bij het beleid voor het centrumgebied van Amsterdam, dat wil

zeggen een maximum van 0,5 parkeerplaats per woning is toegestaan.

De parkeerbehoefte van de bovenliggende functies wordt opgevangen in de ondergrondse parkeergarage waar zich in de huidige situatie 1471 parkeerplaatsen bevinden. Op maaiveld, in de openbare ruimte, zijn en worden geen parkeerfaciliteiten gerealiseerd. Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan dat ten opzichte van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' extra programma mogelijk maakt, is een parkeerbalans opgesteld (zie paragraaf 5.2.7).

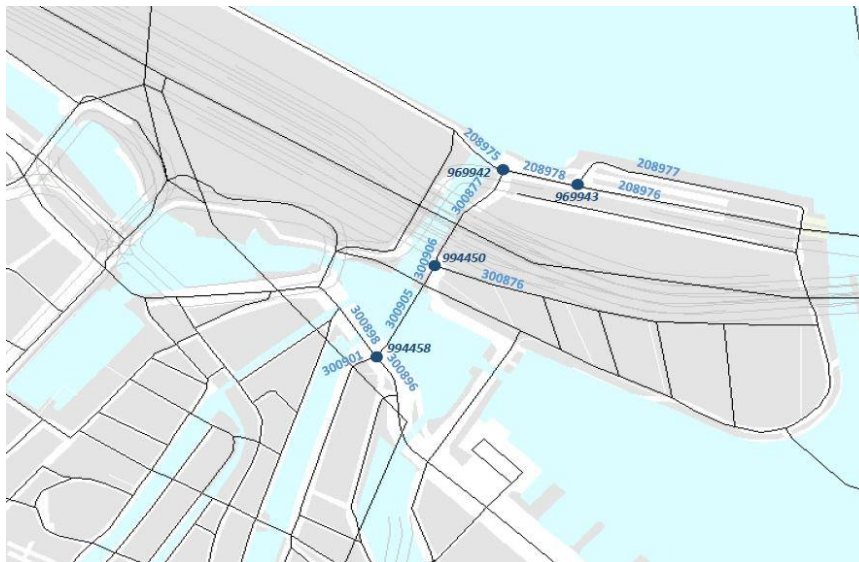
Fietsparkeren

De grote publiekstrekking op Oosterdokseiland Zuid trekken een fors aantal fietsende bezoekers. In een ondergrondse stalling bevinden zich reeds 900 fietsplekken. Deze maken onderdeel uit van een privaatrechtelijke afspraak om het plangebied te voorzien van 2.500 publieke fietsparkeerplaatsen. Daarnaast zullen ten behoeve van de functies op kavel 5B/6 nog eens 2.500 private fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Uitgangspunt bij de situering van deze in pandige fietsenstallingen is dat de entrees herkenbaar, toegankelijk en comfortabel zijn om daadwerkelijk gebruik te stimuleren. Daarbij zijn de afstand tot de functies, de aantakking op fietsroutes, de openingstijden, dienstverlening, de bewegwijzering en de handhaving op straat van belang. Voor kort parkeren zijn op maaiveld fietsenrekken (voor ongeveer 800 fietsparkeerplaatsen) geplaatst. Bewoners beschikken over in pandige bergruimte voor fietsen conform het voorschrift in het Bouwbesluit.

5.2.7 Resultaten onderzoek

Vanwege de voorziene ruimtelijke programmering van Oosterdokseiland is nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd om de verkeersafwikkeling van het plangebied opnieuw te toetsen. Het onderzoeksrapport (Verkeersonderzoek ODE-Zuid Amsterdam. Verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op Oosterdokseiland Zuid, V&OR, Rapportnummer VO-150344, d.d. 16 maart 2016) is als bijlage 2 aan deze toelichting gevoegd.

In het rapport zijn de gevolgen voor de verkeersafwikkeling voor het planjaar 2026 in beeld gebracht voor een aantal varianten, w.o. een worst casevariant. Naast de beoordeling van de verkeerskundige effecten en mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid van het plangebied te waarborgen is ook een parkeerbalans van de verschillende varianten opgesteld. Daarmee is bepaald in hoeverre het benodigde parkeerareaal voor de programmatische ontwikkelingen dienen te worden gefaciliteerd.



Wegvakken invloedsgebied ontwikkelingen Oosterdokseiland Zuid

Van het programma zijn berekeningen gemaakt voor de verkeersintensiteiten op de wegvakken en kruispunten in en rond het plangebied. Uit de kruispuntbelastingen valt op dat deze allen hoger liggen dan 70%. Dit betekent dat de verkeersdruk hoog is in zowel de huidige als de toekomstige situatie en de verkeersafwikkeling in de spitsperiode kritisch is. Deze constatering komt overeen met de bevindingen uit het verkeersonderzoek Omgeving Centraal Station Amsterdam uit 2015.

Gedetailleerde kruispuntberekeningen levert op dat de drie onderzochte kruispunten de intensiteiten van alle gegeven varianten wat betreft groentijd kunnen verwerken. De kruispunten en verkeerslichtenregelingen voldoen daarmee aan de gestelde randvoorwaarden gemiddeld gedurende de spitsperiode. Het kruispunt Prins Hendrikkade – ODEbrug is voor de ochtendspits met de dan aanwezige bussen en de drukke rechtsafrichting naar de ODEbrug wel zwaar belast. Conform de conclusie van het verkeersonderzoek Omgeving Amsterdam Centraal Station is het noodzakelijk dat het busverkeer in de toekomst niet over de ODE brug wordt afgewikkeld. Naar verwachting zal het busverkeer, in plaats van via de ODEbrug, vanaf 2018 via de Kamperbrug rijden.

Parkeerbalans

Ten behoeve van de inpassing van de benodigde parkeerplaatsen voor de ruimtelijke ontwikkelingen is een parkeerbalans opgesteld voor het plangebied. De parkeerbalans is onderdeel van het verkeersonderzoek dat als bijlage 2 aan deze toelichting is gevoegd.

De beschikbare parkeerplaatsen zijn op grond van het huidige gebruik niet voldoende om de toekomstige ontwikkelingen te faciliteren. Uitbreiding van de parkeergarage onder de nog niet bebouwde kavel 5B/6 is fysiek mogelijk, zodat kan worden voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen. In de regels van voorliggend bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de gronden uitsluitend mogen worden gebruikt ten behoeve van de genoemde functies indien wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen en/of in stand worden gehouden conform het geldende beleid. Voor het geldende beleid en de voorwaarden die van toepassing zijn, wordt verwezen naar paragraaf 5.2.2.

Daarnaast is onderzocht in hoeverre de omliggende kruispunten de verkeersstromen, die gegenereerd worden door de extra benodigde parkeerplaatsen, kunnen verwerken. Het blijkt dat de kruispunten nog voldoende restcapaciteit hebben om de extra verkeersstromen te kunnen verwerken. De analyse is uitgevoerd door Goudappel Coffeng en is als bijlage 3 aan deze toelichting gevoegd. In het kader van de luchtkwaliteit is eveneens onderzoek gedaan en geconstateerd dat de benodigde parkeerplaatsen geen nadelige affecten hebben op de luchtkwaliteit (zie paragraaf 5.4).

5.2.8 Conclusie

Onder de genoemde voorwaarde, dat het busverkeer via de Kamperbrug wordt afgewikkeld, leveren het verkeer en het parkeren geen belemmering op voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.3 Geluid

5.3.1 Algemeen

Geluid is in het ruimtelijke spoor een belangrijk milieuaspect. Bijna alle functies/bestemmingen hebben er mee te maken. Sommige functies zijn veroorzaker van geluidsoverlast, zoals verkeer en bedrijven. Andere functies, zoals wonen, zorginstellingen en onderwijs kunnen hinder ondervinden van geluid.

Een belangrijke basis in de ruimtelijke afweging voor het aspect geluid is de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai, industrielawaai en luchtvaartlawaai.

Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

In het geval van voorliggend bestemmingsplan gaat het om geluidzones rond de volgende (spoor)wegen: De Ruijterkade, de Piet Heinkade, de Prins Hendrikkade en de spoorlijn Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Centraal. De Oosterdoksstraat en de Oosterdokskade zijn 30 km/u wegen, deze kennen op grond van de Wet geluidhinder geen zonering.

5.3.2 Wet- en regelgeving

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wgh.

Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing. Geluidsgevoelige bebouwing betreft woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven.

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

Anders dan de naam van de Wgh misschien suggereert, worden niet alle milieugerichte geluidsaspecten in de Wgh geregeld. De belangrijkste onderwerpen die in de Wgh worden geregeld zijn:

- Industrielawaai, voor zover dit betrekking heeft op gezoneerde industrieterreinen
- Wegverkeerslawaai: bouwen van woningen langs wegen (niet voor 30 km/u-wegen) aanleg/ wijzigen van wegen (niet voor hoofdwegen en 30 km/u-wegen)
- Spoorweglawaai: bouwen van woningen langs spoorwegen aanleg / wijzigen van secundaire spoorwegen (niet het hoofdspoorwegnet)

Industrielawaai

Vanwege het ontbreken van een gezoneerd industrieterrein (en de daarbij horende geluidzone) in en rond het plangebied wordt dit aspect buiten beschouwing gelaten.

Wegverkeerslawaai

De breedte van de zone langs een weg is afhankelijk van de ligging van de weg (in stedelijk – of buitenstedelijk gebied) en van het aantal rijstroken. De breedte van een zone is maximaal 600 meter (buitenstedelijk, vijf of meer rijstroken). Binnen deze zone is de Wgh van toepassing.

De hoogte van de voorkeursgrenswaarde en de maximale hogere waarde is onder andere afhankelijk van het type geluidsgevoelige bebouwing, de ligging in binnen- of buitenstedelijk gebied en of het om nieuwbouw of bestaande bouw gaat.

Voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf en voor 30 km-wegen gelden geen zones. Deze vrijstelling wordt gemotiveerd door het feit dat deze wegen meestal geen geluidsbelastingen veroorzaken boven de voorkeurswaarde.

Spoorweglawaai

Op grond van de Wgh bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Bij spoorweglawaai is de breedte van de zone onder andere afhankelijk van het aantal sporen en de verkeersintensiteit. In de Regeling Zonekaart spoorwegen is per spoortraject de zonebreedte vastgesteld. Deze zonebreedte varieert van 100 tot maximaal 1.200 meter. Binnen deze zone is de Wgh van toepassing.

De hoogte van de voorkeurswaarde en de maximale hogere waarde is onder andere afhankelijk van het type geluidsgevoelige bebouwing en of het om nieuwbouw of bestaande bouw gaat.

Hogere grenswaarden Wgh

De Wgh biedt de mogelijkheid om af te wijken van de voorkeursgrenswaarden tot een maximale waarde. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidsgevoelige functies worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wgh de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

Amsterdams geluidbeleid 2016

In het Amsterdamse geluidbeleid (juli, 2016) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde (geluidsluwe zijde). Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

Wet milieubeheer

Voor de geluidemissie van inrichtingen (w.o. de bedrijven en het spooreplacement in het plangebied) gelden conform de Wabo / Wet milieubeheer geluidnormen. Indien ter plaatse van de nieuwbouw niet aan deze geluidnormen wordt voldaan, worden de bedrijven belemmerd in hun bestaande rechten. De voor de bedrijven geldende geluidnormen zijn gebaseerd op een etmaalwaarde van 50 dB(A). Deze norm van 50 dB(A) geldt conform de Wet milieubeheer (Activiteitenbesluit) niet voor alle activiteiten van een bedrijf. Uitgezonderd van toetsing zijn stemgeluid, piekgeluiden bij laad- en losactiviteiten in de dagperiode, piekgeluiden van het uitrukken voor brandbestrijding en het aan en afrijden op de openbare weg.

Milieuzonering bedrijven

Goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG zijn de richtafstanden opgenomen die voor het bepalen van de afstand van de omliggende bedrijven tot de geplande woningen worden gehanteerd.

5.3.3 Resultaten onderzoek

Voorliggend bestemmingsplan betreft gedeeltelijk een actualisering van het juridisch-planologisch kader wat betreft kavel 1 tot en met 5A en voor een deel maakt het bestemmingsplan de ontwikkeling van kavel 5B/6 mogelijk. Op grond van artikel 76 lid 3 van de Wgh is geen onderzoek verricht naar de geluidsbelasting ter plaatse van de bestaande bebouwing. Bij de vaststelling van het voorgaande bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' in 2001 zijn reeds hogere waarden vastgesteld voor weg- en spoorweglawaai. Ten behoeve van de ontwikkeling van kavel 5B/6 is opnieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd vanwege de stedenbouwkundige wijzigingen die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt. Het onderzoeksrapport (Oosterdokseiland Zuid te Amsterdam. Akoestisch onderzoek rail- en wegverkeer. LBP Sight, kenmerk R057257aa.00001.mvb, d.d. 10 februari 2017) is als bijlage 4 aan deze toelichting gevoegd.

- **Spoor- en wegverkeerlawaai**

Uit de onderzoeksresultaten volgt dat de geluidbelasting vanwege de spoorweg op de noord-, oost- en westgevels ter plaatse van kavel 5B/6 hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Op de noordgevel, het noordelijke deel van de westgevel en de oostgevel wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden. De geluidbelasting is maximaal 84 dB.

Realisatie van woningen aan de noordgevel, het noordelijke deel van de westgevel en de oostgevel is in principe niet mogelijk, tenzij deze gevels worden uitgevoerd als zogenoemde dove gevels. In de bestemmingsregels is opgenomen dat vanwege het overschrijden van de maximale ontheffingswaarde, de realisatie van geluidsgevoelige bebouwing mogelijk is, mits de desbetreffende gevels worden uitgevoerd als een dove gevel.

Ter plaatse van het zuidelijke deel van de westgevel wordt de voorkeursgrenswaarde (55 dB) overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde (68 dB) niet. Realisatie van woningen is mogelijk, mits voldaan wordt aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam en de gemeente een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels toestaat.

Uit de onderzoeksresultaten volgt verder dat de geluidbelasting vanwege de stedelijke wegen De Ruijterkade

en Piet Heinkade hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Echter deze overschrijding vindt plaats op de gevels die vanwege het spoorwegverkeer reeds doof uitgevoerd moeten worden.

Op een deel van de zuidgevels en het zuidelijk deel van de westgevel, vindt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaats vanwege de Prins Hendrikkade, de maximale ontheffingswaarde (63 dB) wordt niet overschreden. De geluidbelasting is maximaal 51 dB (bij toepassing van 5 dB aftrek ex artikel 110g Wgh). Realisatie van woningen is mogelijk, mits voldaan wordt aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam en de gemeente een hogere grenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels toestaat.

De 30-km wegen in het plangebied zijn op grond van een 'goede ruimtelijke ordening' nader beschouwd. Uit de rekenresultaten volgt dat de gecumuleerde geluidbelasting ten hoogste 60 dB bedraagt op de noordgevel van kavel 5B/6. Voor deze gevel is vanwege het spoorweglawaai al een dove gevel voorgeschreven. Gezien de hoogte van de geluidbelasting op de overige gevels wordt geadviseerd - om bij het bepalen van de geluidwering van de gevel - rekening te houden met de geluidbelasting afkomstig van de 30 km/u-wegen. In dat geval is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Vast te stellen hogere grenswaarden

Vanwege het spoorwegverkeerlawaai is een hogere grenswaarde van 60 dB vastgesteld voor de zuidelijke helft van de westgevel van kavel 5B/6. Voor een deel van de zuidgevel en het zuidelijke deel van de westgevel van kavel 5B/6 is vanwege het wegverkeerlawaai (Prins Hendrikkade) een hogere grenswaarde van 51 dB vastgesteld.

Maatregelen om de geluidbelasting vanwege het weg- en/of spoorwegverkeer te beperken zijn ongewenst en/of (onvoldoende) effectief. In het besluit, dat als bijlage 5 aan deze toelichting is gevoegd zijn de overwegingen opgenomen die ten grondslag liggen aan de vastgestelde hogere grenswaarden.

- **Bedrijflawaai**

Kavel 5B/6 ligt op circa 40 meter afstand van het dichtstbijzijnde opstelspoor waar treinen eventueel opgesteld staan om te wachten voor een nieuwe rit, schoongemaakt of gestald worden met in werking zijnde verwarming. Uit de indicatieve (worst case) berekening opgenomen in bijlage 6 blijkt dat de geluidbelasting 61 dB(A) etmaalwaarde of lager bedraagt. De geluidbijdrage van het emplacement zal de gecumuleerde geluidbelasting niet verhogen aangezien de geluidsbelasting van het doorgaande spoor maximaal 84 dB bedraagt.

Voor kavel 5B/6 is eveneens onderzoek gedaan naar het aspect bedrijfsgeluid. De notitie (Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Oosterdokseiland Zuid – Bedrijfsgeluid. LBP Sight, kenmerk 057257aa.00001.dv, d.d. 23 februari 2016) is als bijlage 7 aan deze toelichting gevoegd. Met dit onderzoek is nagegaan of bedrijflawaai vanwege de omliggende activiteiten belemmeringen oplevert voor de geplande woningbouw op kavel 5B/6 en andersom. In het onderzoek zijn de milieucategorieën bepaald en het omgevingstype van het plangebied. De omliggende activiteiten (Conservatorium, restaurant Sea Palace, de ondergrondse parkeergarage, de diverse kantoren, Nemo, Klimmuur Amsterdam en de verschillende horecagelegenheden) behoren tot maximaal milieucategorie 1 of 2. Oosterdokseiland Zuid als geheel kan worden aangemerkt als gebiedstype gemengd. De richtafstand in een gemengd gebied voor bedrijven in een milieucategorie 2 bedraagt 10 meter.

Alle omliggende functies zijn op een grotere afstand gelegen dan de richtafstand voor gemengd gebied, zoals opgenomen in de VNG-brochure 2009. De omliggende inrichtingen vormen hiermee geen belemmeringen voor woningbouwontwikkelingen binnen het plangebied. Bij de ondergrondse parkeergarage moet worden opgemerkt dat de geluiduitstraling zich volledig concentreert bij de in-/uitrit. Ondanks dat ruimschoots wordt voldaan aan de richtafstand, is het advies een dubbele afstand voor woningbouw aan te houden, hetgeen gezien de ligging ten opzichte van de planlocatie ook realiseerbaar is. Daarnaast worden de inrichtingen zelf niet belemmerd in de bedrijfsvoering vanwege de woningbouwontwikkelingen binnen de planlocatie.

Bij de genoemde richtafstanden en omgevingstypen wordt uitgegaan van functiescheiding. In een gemengd gebied zoals Oosterdokseiland Zuid is echter sprake van functiemenging. Bij functiemenging wordt gekeken in hoeverre activiteiten milieubelastend zijn en al dan niet aanpandig aan woningen uitgevoerd kunnen worden. Binnen het plangebied worden de functies wonen, kantoor, detailhandel en horeca mogelijk gemaakt. Deze functies kunnen, onder normale omstandigheden en zonder belemmeringen, binnen een gemengd gebied bijeengebracht worden. Voor supermarkten, warenhuizen en horecagelegenheden, waar muziek ten gehore gebracht wordt, geldt dat extra aandacht besteed moet worden aan de bouwkundige scheidingen.

In voorliggend bestemmingsplan is de functie onbebouwd terras toegestaan binnen de bestemmingen 'Gemengd – 5' en 'Verkeer'. Uitgangspunt is dat het stemgeluid van terrasbezoekers niet onder een wettelijke geluidsnorm valt. Bij de afgifte van een terrasvergunning wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de geluidsnormen die gelden voor de binnen activiteiten van het horecabedrijf aan de wettelijke norm voldoet. De aanvraag zal worden getoetst aan de beleidsregels zoals opgenomen in het Terrassenbeleid (zie paragraaf 3.4.7) waarmee het belang van een goede ruimtelijke ordening is geborgd.

5.3.4 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Realisatie van woningen en andere geluidsgevoelige functies is mogelijk. Het college staat hogere grenswaarden van de geluidbelasting op de gevels toe, vanwege weg- en spoorwegverkeerlawaai. Het realiseren van geluidluwe/stille zijden is ter plaatse van kavel 5B/6 mogelijk, waarmee wordt voldaan aan het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam.

Voor zowel de bestaande omliggende activiteiten (bedrijven en voorzieningen) als de geplande activiteiten geldt dat ze geen belemmeringen vormen voor woningbouw.

5.4 Luchtkwaliteit

5.4.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Er kunnen bijvoorbeeld 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.

Met wet- en regelgeving wil de overheid zorgen voor een goede luchtkwaliteit en de burgers beschermen tegen de schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De belangrijkste regels zijn opgenomen in de Wet milieubeheer, titel 5.2: luchtkwaliteitseisen.

Hieronder volgt een samenvatting van de relevante wet- en regelgeving. Voor ruimtelijke projecten geldt uiteraard ook het principe van een goede ruimtelijke ordening. Voor luchtkwaliteit kan dit betekenen: de meest kwetsbare groep op de minst vervuilde plek.

5.4.2 Wet- en regelgeving

Wet milieubeheer

De Nederlandse regelgeving voor luchtkwaliteit is gebaseerd op Europese richtlijnen. Deze richtlijnen zijn vertaald in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'). Specifieke onderdelen van deze wet zijn uitgewerkt in algemene maatregelen van bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen.

Het doel van titel 5.2 Wm is het beschermen van mensen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op de gezondheid. Hierbij is het van belang een onderscheid te maken tussen:

- het realiseren van een bron (inrichting of weg) en
- het realiseren van een nieuwe gevoelige functie

In artikel 5.16, tweede lid van de Wet milieubeheer staat een limitatieve opsomming van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit en daardoor kunnen bijdragen aan een overschrijding van de in de wet genoemde grenswaarden.

Op grond van artikel 5.16 Wm maken bestuursorganen, bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of bij toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van één of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk dat:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project per saldo niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project alleen 'niet in betekenende waarde' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Grenswaarden

In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden (jaar- en daggemiddelde) voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) van belang.

Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Deze AMvB is op 15 november 2007 in werking getreden en omvat regels over 'niet in betekenende mate (NIBM)'. De zogenaamde NIBM-projecten zijn ruimtelijke projecten, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging beperkt is. Om die reden is geen toetsing aan de grenswaarden luchtkwaliteit nodig. Dit betekent dat deze projecten ook doorgang kunnen vinden als de grenswaarden in en/of rondom het projectgebied worden overschreden.

Beoordelen van de luchtkwaliteit

Waar en hoe concentraties van luchtverontreinigende stoffen berekend en gemeten moeten worden staat in de uitvoeringsregels van de AMvB Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl). Toetsing aan de grenswaarden is niet op alle plekken nodig. Er gelden twee criteria:

- Kunnen op die plek mensen komen (toepasbaarheidsbeginsel)?
- Hoe lang worden hoeveel mensen op die plek blootgesteld (blootstellingscriterium)?

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In 2009 is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) vastgesteld. Met het oog op de afloop van het NSL op 1 augustus 2014, heeft het Kabinet op 5 juni 2014 het NSL verlengd tot 1 januari 2017. Vervolgens is in 2016 opnieuw een besluit genomen tot verlenging, zie hierna.

In het NSL werken Rijk, provincies en gemeenten samen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat Nederland overal aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide voldoet. Daartoe bevat het NSL een pakket van landelijke, regionale en lokale maatregelen om te voldoen aan de normen. Daarbij is rekening gehouden met gewenste en geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Om het NSL actueel te houden, vindt jaarlijks een actualisatie plaats: de NSL-monitoring. De actualisatie omvat een terugblik naar het afgelopen jaar (met meet- en rekenresultaten) en een bijstelling van de prognoses voor komende jaren. De jaarlijkse monitoringsresultaten laten vanaf 2009 voor zowel de stikstof- als de fijnstofconcentraties een doorlopende daling zien. Desondanks zijn er op een aantal locaties nog steeds knelpunten. Voor fijnstof zijn dat veelal locaties in de directe omgeving van boerderijen en soms langs wegen in gebieden met hoge achtergrondconcentraties. Voor stikstof betreft het voornamelijk knelpunten langs drukke binnenstedelijke wegen.

Voor de aanpak van de stedelijke knelpunten heeft de minister, samen met de betrokken 7 gemeenten, waaronder Amsterdam het Actieplan Luchtkwaliteit (Tweede Kamer, 2015-2016, 30175 nr. 223) opgesteld om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Naar aanleiding van de laatste monitoringsresultaten is tussen Rijk en gemeenten afgesproken tot een verdieping en versnelling van het bestaande Actieplan te komen.

Daarnaast is op 23 september 2016 het kabinetsbesluit 'Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit' aangeboden aan de Tweede Kamer. Dit besluit is op 7 december 2016 gepubliceerd zodat het NSL per 1 januari 2017 is verlengd tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De minister ziet hierin als voordeel dat de (bijna)luchtkwaliteitsknelpunten op de huidige manier gemonitord kunnen blijven en dat de steden meer tijd krijgen om de hun reeds toegekende NSL-budgetten te besteden aan luchtkwaliteitsmaatregelen.

Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

Deze AMvB, gebaseerd op artikel 5.16a Wet milieubeheer, is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen

tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor fijnstof en/of voor stikstofdioxide. Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw. Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze richtlijn is op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders. Het is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Daarbij zijn ter aanscherping van het landelijk Besluit als uitgangspunten bepaald dat:

- binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
- bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

5.4.3 Resultaten onderzoek

De ontwikkeling van kavel 5B/6 betreft een gemengde ontwikkeling van kantoren, woningen, detailhandel, horeca, dienstverlening en ontspanning en vermaak. Vanwege deze gemengde invulling van het plangebied valt deze niet onder de categorieën zoals opgenomen in de Regeling 'niet in betekende mate' (NIBM). Als een project niet is opgenomen in de Regeling NIBM, dan moet op andere wijze aannemelijk worden gemaakt dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit kan bijvoorbeeld aan de hand van verkeers- of luchtberekeningen. Met de ontwikkeling van kavel 5B/6 zijn de emissies naar de lucht als gevolg van de toename in verkeersbewegingen van belang bij de toetsing van het plan aan de luchtkwaliteit eisen van de Wet milieubeheer.

In de notitie (Onderzoek luchtkwaliteit. LBP Sight, kenmerk V057257aa.00002.rk, d.d. 12 oktober 2016) die als bijlage 8 aan deze toelichting is gevoegd, zijn de gegevens met betrekking tot het verkeer, de weg- en gebouwkenmerken en de resultaten per toetspunt voor de jaren 2016 en 2026 opgenomen.

In het onderzoek is uitgegaan van het programma waarbij de meeste kantoorvierkante meters worden gerealiseerd. Het onderzoek richt zich op het berekenen van de blootstelling aan de voor luchtkwaliteit relevante en maatgevende stoffen (stikstofdioxide en fijn stof) en de toetsing van deze immissieniveaus aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Uit de rekenresultaten blijkt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer (Wm) ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm de grenswaarden niet worden overschreden.

5.4.4 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan niet in de weg.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid is erop gericht de risico's bij productie, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen binnen aanvaardbare grenzen te houden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Deze begrippen vullen elkaar aan. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer wordt daarbij in de gelegenheid gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn bedrijven (inrichtingen) gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In en rondom het plangebied bevinden zich geen buisleidingen, geen risicovolle bedrijven en/of opslag van vuurwerk. Over het IJ worden gevaarlijke stoffen vervoerd, maar de ruimtelijke ontwikkeling ligt buiten de invloedssfeer van de transportroute. Het plangebied bevindt zich wel binnen de invloedssfeer van het spoortraject Amsterdam Westhaven-Amsterdam Muiderpoort waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

5.5.2 Wet- en regelgeving

Wet Basisnet

Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol. Om gevaarlijke stoffen te vervoeren moeten vervoerders zich houden aan veiligheidseisen. Transportroutes en de omgeving nabij deze transportroutes moeten aan speciale eisen voldoen. Het Basisnet maakt het mogelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen blijft plaatsvinden op een zo veilig mogelijke manier. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).

De wet Basisnet is op 1 april 2015 in werking getreden en vervangt de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De wet Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt.

Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het vervoeren van gevaarlijke stoffen is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening (ruimtelijke ordeningskant). Er zijn namelijk regels om mensen die

dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een basisbeschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is.

Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs)

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. De algemene regels in deze wet zijn uitgewerkt in het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen. In dit besluit staan de (technische) voorschriften per soort vervoer. De Wvgs is in de afgelopen tijd al aangepast aan het Basisnet.

Besluit externe veiligheid transportroutes

Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) zijn de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd.

Het BTEV is voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van een transportroute, een verantwoording groepsrisico verplicht. Deze verantwoording mag achterwege blijven indien:

- het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde OF
- het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt EN de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Regeling Basisnet

In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

Plasbrandaandachtsgebied

Regelgeving omtrent plasbrandaandachtsgebieden is verankerd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Bij de vaststelling van het Basisnet Spoor is een plasbrandaandachtsgebied voorgeschreven als meer dan 3500 eenheden (i.c. ketelwagens) gevaarlijke stoffen per jaar worden gevoerd over de spoorweg.

Beleid externe veiligheid

Voor de gemeente Amsterdam is op het gebied van externe veiligheid een aantal beleidsnota's vastgesteld. Voor heel Amsterdam is op 8 juni 2012 de nota Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam door het college vastgesteld. Deze beleidsnota omschrijft hoe in de (ruimtelijke) besluitvorming wordt omgegaan met risico's van gevaarlijke stoffen. Het beleid gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel is om risico's zoveel mogelijk te beperken en te voorkomen dat nieuwe knelpuntsituaties ontstaan. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van het bevoegd gezag worden toegestaan. Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dicht bij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke brandbare gassen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk, mits dat door

burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

5.5.3 Resultaten onderzoek

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) heeft risicoberekeningen gemaakt en de toets aan de risiconormen uitgevoerd. In bijlage 9 van deze toelichting is het volledige rapport ('Externe veiligheidsrisico's Transport gevaarlijke stoffen Spoor' d.d. juni 2016) opgenomen.

Uit de berekeningen voor eerdere bestemmingsplannen en het Basisnet blijkt dat voor alle transportroutes nabij het plangebied geldt dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10^{-6} per jaar, zodat er geen beperkingen zijn voor vestiging van (beperkt) kwetsbare objecten. Uit de bijlage van de Regeling Basisnet blijkt dat de spoortrajecten geen PR 10^{-6} – contour en ook geen PAG (Plasbrand Aandachtsgebied) hebben. Zodoende wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Uit de berekeningen is gebleken dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoortraject zowel in de huidige als in de toekomstige situatie lager is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt als gevolg van de ontwikkeling toe met meer dan 10% en is groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is zodoende nodig.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

De beoogde nieuwe ontwikkeling is (deels) gelegen binnen de 100% letaliteitscontour van het spoortraject voor gevaarlijke stoffen. Er zijn echter geen nieuwe functies voor minder zelfredzame personen beoogd in voorliggend bestemmingsplan. Het Uitvoeringsbeleid stelt dat indien het groepsrisico de oriëntatiewaarde overschrijdt of een bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde verder toeneemt als gevolg van een ruimtelijk plan, dit op grond van het Uitvoeringsbeleid als specifiek besispunt binnen het ruimtelijk proces voorgelegd wordt aan de verantwoordelijk bestuurder. Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is niet aan de orde voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Er wordt zodoende voldaan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam.

5.5.4 Verantwoording groepsrisico

De Verantwoordingsplicht bestaat uit de volgende stappen:

- Vaststellen van de risico's van de huidige situatie;
- Vaststellen van de risico's na realisatie van de nieuwe plannen;
- Maatregelen ter beperking van de risico's;
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

Uit de berekeningen is gebleken dat het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de het spoortraject zowel in de huidige als in de toekomstige situatie lager is dan de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt als gevolg van de ontwikkeling toe met meer dan 10% en is groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Er zijn verschillende soorten maatregelen denkbaar ter reductie van het groepsrisico. Het gaat om bronmaatregelen, effectmaatregelen en maatregelen voor zelfredzaamheid. In het geval van Oosterdokseiland Zuid gaat het om maatregelen die het beschermingsniveau van gebouwen verhogen en de zelfredzaamheid verbeteren. De maatregelen die in overweging genomen kunnen worden, zijn samengevat in het advies van Brandweer Amsterdam-Amstelland. De brandweer heeft namens de Veiligheidsregio in het kader van het 3.1.1 vooroverleg gereageerd op het concept ontwerpbestemmingsplan. Het advies is als bijlage 10 aan deze toelichting gevoegd.

In het advies staan de mogelijke ongevalsscenario's en effecten beschreven. De brandweer doet aanbevelingen voor het treffen van maatregelen ter beperking van de effecten en ter bevordering van de zelfredzaamheid. Met betrekking tot de aanbevolen maatregelen wordt het volgende overwogen. De maatregelen hebben betrekking op de concrete uitwerking van de bouwplannen en op het gebruik van gronden en gebouwen. In het geval van Oosterdokseiland heeft de gemeente ervoor gekozen om nieuwe ontwikkelingen slechts op hoofdlijnen te sturen. Bij deze aanpak heeft de gemeente geen rol bij het ontwerpen en exploiteren van gebouwen. De gemeente informeert de ontwikkelende partij actief over de externe veiligheidsrisico's, waarbij het advies van de brandweer wordt meegegeven met de aanbeveling om de daarin opgenomen maatregelen uit te voeren in het kader van het bouwplan.

Ten behoeve van het bouwplan voor kavel 5B/6 is een analyse opgesteld naar de risico's met betrekking tot externe veiligheid. Daarbij is gekeken in hoeverre de in het brandweeraadvies genoemde maatregelen een meerwaarde kunnen vormen in het verlagen van de risico's, i.c. het verlagen van het aantal slachtoffers. Samenvattend is de conclusie van de analyse dat maatregelen ten gevolge van hittestraling niet nodig zijn vanwege de lage kans dat het gebouw betrokken raakt bij een brandscenario (i.c. plasbrand op het spoor). De effecten en het rendement (minder slachtoffers) van de maatregelen ten gevolge van overdruk (fysische explosie) zijn niet te bepalen en zullen mogelijk nevenschade in de omgeving tot gevolg kunnen hebben indien het gebouw op kavel 5B/6 explosie veilig wordt uitgevoerd.

De effecten van overdruk zijn wel te beperken door maatregelen van organisatorische aard. Deze zijn aan de ontwikkelaar meegegeven: er wordt een ontruimingsplan opgesteld en overwogen kan worden bij de kantoorindeling rekening te houden met het effect overdruk.

Maatregelen ten gevolge van een toxische wolk worden uitgevoerd: in het gebouw wordt een beveiligingsruimte gerealiseerd van waaruit de mechanische installatie centraal kan worden afgesloten.

Maatregelen ten gevolge van hittestraling en overdruk zijn materiaal technisch lastig te nemen aangezien ze niet complementair zijn.

Maatregelen voor zelfredzaamheid zijn in het kader van het bouwplan meegenomen en hebben betrekking op vluchtwegen, brandblustappunten en compartimentering.

Genoemde maatregelen zijn, voor zover ze een meerwaarde opleveren in het beperken van risico's, genomen op bouwplan niveau. Er bestaat geen aanleiding de maatregelen planologisch-juridisch voor te schrijven.

De in het advies voorgestelde maatregelen beperken de gevolgen voor het plangebied, maar hebben geen invloed op het PR en GR. Dit komt doordat de landelijk voorgeschreven rekenmethodiek geen rekening houdt met deze maatregelen.

5.5.5 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk specifiek voor verminderd zelfredzame personen. Gelet op de maatregelen ter beperking van de risico's, de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid, en gezien het grote algemeen belang dat is gediend met de ontwikkeling van het gebied, wordt het risico aanvaardbaar geacht. Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

5.6 Cultuurhistorie en Archeologie

5.6.1 Algemeen

Eén van de belangen die bij het opstellen van een bestemmingsplan moet worden afgewogen is het cultureel erfgoed. Dit betreft niet alleen de cultuurhistorische waarden onder de grond (archeologie), maar ook de cultuurhistorische waarden boven de grond.

Bij cultuurhistorische waarden gaat het over sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen.

5.6.2 Wet- en regelgeving

Erfgoedwet

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet (deels met een overgangstermijn tot de Omgevingswet) en de Wet tot behoud van cultuurbezit. 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 3.16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dat van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 2). Burgemeester en wethouders houden een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij (verplicht, lid 3).

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen 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 voorliggend bestemmingsplan zijn de (te verwachten) waarden aangeduid door middel van de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Waarde- Cultuurhistorie'.

Provinciaal beleid

Als toetsingskader voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen gebruikt de provincie Noord-Holland de structuurvisie, de leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Op de CHW zijn o.a. archeologisch verwachtingsvolle gebieden opgenomen.

Naast de CHW beheert de provincie de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van het rijk. Op de AMK staan de beschermde archeologische monumenten, de terreinen van zeer hoge en hoge archeologische waarde en de gebieden met een archeologische betekenis.

Erfgoedverordening Amsterdam

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

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

Beschermd Stadsgezicht

Het plangebied Oosterdokseiland Zuid valt geheel binnen het Beschermd Stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht in het kader van de Rijksmonumentenwet 1988. Het beschermd stadsgezicht richt zich niet op de bescherming van afzonderlijke gebouwen maar op de instandhouding van het geheel van stedenbouwkundige structuur, bebouwing en openbare ruimte. Het beschermd stadsgezicht wordt door middel van conserverende bestemmingsplannen verankerd in de ruimtelijke ordening (Wro).

Op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan is de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' opgenomen waarmee het gebied dat binnen het Beschermd Stadsgezicht valt, is aangeduid.

Unesco werelderfgoed

De Unesco bescherming richt zich in de eerste plaats op de 17de-eeuwse grachtenuitleg van Amsterdam ('property'). Het plangebied ligt in de bufferzone, de (historische) context van het werelderfgoedmonument, die voor het functioneren en behouden van de 'site' onmisbaar is. Ontwikkelingen en veranderingen in de bufferzone worden door het bevoegd gezag op hun gevolgen voor de 'site'. Kernbegrippen bij de beoordeling zijn 'visual impact', 'authenticity' en 'integrity'. Bouwprojecten en ruimtelijke aanpassingen moeten voldoen aan de door de Unesco gehanteerde criteria voor het behoud van de 'outstanding universal value'. In paragraaf 5.11 Hoogbouweffecten wordt nader ingegaan op de effecten van het bouwplan. De wijzigingen ten opzichte van het voormalige TPG gebouw zijn getoetst op landschappelijke inpassing. Uit de beoordeling (zie bijlage 18) volgt dat de hoogte van het bouwplan zich voegt in het perspectief van de horizon en dat de wijzigingen nauwelijks zichtbaar zullen zijn vanuit de kernzone van het Unesco-gebied. De ontwikkeling past binnen de beschermende voorwaarden.

5.6.3 Resultaten onderzoek

Archeologie

Door Monumenten en Archeologie is een bureauonderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in dit gebied aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud c.q. documentatie van die overblijfselen bij bouw- en aanlegwerkzaamheden. Het onderzoek (Archeologisch bureauonderzoek. Bestemmingsplangebied Oosterdokseiland Zuid. Monumenten en Archeologie, BO 16-002 Amsterdam 2016, d.d.1 maart 2016) is als bijlage 11 aan deze toelichting gevoegd. De Cultuurhistorische Verkenning (Monumenten en Archeologie, C16-03, d.d. 10 februari 2017) is opgenomen als bijlage 12.

Binnen het plangebied zijn volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geen archeologische monumenten aangewezen. Wel valt het plangebied binnen een zone met een hoge archeologische verwachting (de historische binnenstad van Amsterdam) De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de Provincie Noord-Holland komt overeen met het AMK-kaartbeeld. De verwachtingen op deze kaarten zijn algemeen van aard en dienen in het geval van planvorming nader te worden uitgewerkt.



Het plangebied geprojecteerd op de kaart van Jacob van Deventer, 1560

Op basis van bovenstaande inventarisatie zijn binnen het plangebied materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de scheepvaart en havenactiviteiten vanaf de 13de tot de 19de eeuw. Deze kunnen direct in de waterbodem voorkomen. Ter plaatse van het Oosterdokseiland zijn de archeologische resten verstoord door ingrijpende (bouw)ontwikkeling vanaf de late 19de eeuw. Hier hoeft geen rekening te worden gehouden met archeologische waarden.

Dit leidt tot een verwachtingskaart van de materiële neerslag voor het plangebied met twee zones:

- een lage verwachting voor IJ-bodem Oosterdok en Open Havenfront en
- een negatieve verwachting voor IJ-bodem 19de/20ste eeuwse aanplantingen.

Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop twee zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel:

- Voor de zone IJ-bodem Oosterdok en Open Havenfront geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m².
- Voor de zone IJ-bodem 19de/20ste eeuwse aanplantingen geldt uitzondering van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen dit aan Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Cultuurhistorie

In de opzet van de bebouwing van het Oosterdokseiland Zuid is, zij het op een groter schaalniveau, zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de historische binnenstad, zowel in de sterke menging van het programma, in de structuur van de bouwmassa die door een waaier van steegjes wordt doorsneden als in de afwisseling van architectuur.

- **Rooilijnen**

Door middel van de bestemmingsgrenzen van 'Horeca' en 'Gemengd – 1 t/m 5' wordt de uiterste grens van de bebouwing vastgelegd zodat de structuur van het gebied, gekenmerkt door een waaier van stegen die refereert aan de historische binnenstad, de kade voorlangs en een achterstraat intact blijft.

- **Bouwhoogte**

De bouwhoogte van de als één bouwmassa opgevatte bebouwing beschrijft min of meer een curve van minimaal 20 tot maximaal 48,2 meter hoogte. Voor de samenhang van het geheel zijn deze bouwhoogten in de verbeelding vastgelegd.

- **Straatplinten**

Om te voorkomen dat de bebouwing gesloten achtergevels zouden krijgen, waardoor de sociale veiligheid in het geding was, zijn de gevels langs de Oosterdoksstraat open gehouden. In de bouwregels van de bestemming 'Verkeer' is uitsluitend bebouwing toegestaan ten behoeve van de bestemming om te voorkomen dat achter de puien aan zowel de Oosterdoksstraat als in de stegen berggruimtes en dergelijke worden ingericht waardoor gesloten straatgevels ontstaan.

- **De overkraging/onderdoorgang**

Aan de zijde van de Oosterdoksstraat bevindt zich een overkraging van 12 tot 15 meter hoog, daardoor kan voldoende licht in de Oosterdoksstraat binnenvallen. Hierdoor is, mede door de bijzondere vormgeving van de kolommen, een bijzondere, open straatruimte ontstaan. In de bouwregels is de hoogte van de overkraging vastgelegd. Ter plaatse van kavel 5B/6 wordt deze overkraging voortgezet. Aan de oostgevel is de hoogte van de overkraging bepaald op 8 meter.

- **Zichtlijnen**

De ruimte tussen het Centraal Station en de oostelijke bebouwing van Oosterdokseiland Zuid maakt een doorzicht mogelijk naar de open ruimte van het IJ. Voor zover deze ruimte onderdeel uitmaakt van voorliggend bestemmingsplan is hier geen bebouwing toegestaan waardoor de open ruimte blijft behouden.

5.6.4 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

5.7 Bodem

5.7.1 Algemeen

In het bestemmingsplan moet worden beschreven wat de bodemkwaliteit van het betreffende gebied is. Centrale vraag voor de landbodems is of de bodem op een locatie geschikt is voor het huidige of toekomstige gebruik. Bijvoorbeeld wanneer sprake is van het voornemen tot woningbouw. Het bevoegde gezag heeft bij verandering van gebruik informatie over de bodemkwaliteit nodig. Het bevoegde gezag moet op zijn beurt ook milieu-informatie over de locatie aan derden beschikbaar stellen. Dit leidt doorgaans tot onderzoek van de bodemkwaliteit van de locatie. Blijkt de bodem geschikt voor het beoogde gebruik dan is in de eerste plaats de vraag of men, gezien het beoogde gebruik, maatregelen moet nemen ter bescherming van de bodem. Laat het onderzoek zien dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde gebruik dan komen de regels over bodemsanering in beeld. Wanneer grond van de locatie wordt afgevoerd of juist op de locatie wordt aangebracht van elders geldt regelgeving ten aanzien van grondstromen.

5.7.2 Wet- en regelgeving

Wet bodembescherming

In de Wet bodembescherming (Wbb) wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1987) waarbij er sprake is van een saneringsplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de

sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst. De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

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

Besluit bodemkwaliteit

Het Besluit bodemkwaliteit dat op 1 januari 2008 in werking is getreden bevat de regels voor kwaliteitsborging van de bodemwerkzaamheden (Kwalibo), en voor omgaan met bouwstoffen, grond en baggerspecie. Voor het toepassen van bouwstoffen en grond en baggerspecie op/in landbodems, is het Besluit bodemkwaliteit een half jaar later op 1 juli 2008 in werking getreden.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld. Het gaat daarbij om ontgravingen en saneringen.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

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

5.7.3 Resultaten onderzoek

Door middel van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek conform de ARVO 2011 en het verkennend asbestonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van kavel 5B/6. Het onderzoeksrapport (Verkennend bodem- en asbestonderzoek. Grontmij Nederland B.V., GM-0163554, d.d 23 juni 2015) is als bijlage 13 aan deze toelichting gevoegd.

Op het maaiveld, in de actuele contactzone en in de ondergrond is zowel visueel als analytisch geen asbesthoudend materiaal aangetroffen. Er is op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek dan ook geen sprake van bodemverontreiniging met asbest op het maaiveld en in de bodem (actuele contactzone en ondergrond) op de onderzoeklocatie, de locatie is niet meer asbestverdacht.

Gezien de resultaten van het verkennend bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese voor een verdachte locatie ("vooroorlogse wijk") juist is. Er zijn immers lichte tot sterke verontreinigingen aangetoond:

- Ten oosten van de bouwput is het zand van ondergrond tussen 0,7 en 1,2 m –mv (boring 28) sterk verontreinigd met PCB's.
- Het zand met sterke bijmengingen met baksteen tussen 2,5 en 3,2 m –mv (boring 04) is sterk verontreinigd met koper, lood en zink.
- De kleilaag ter plaatse van de bouwput is plaatselijk sterk verontreinigd met PAK vanaf circa 6,5 m –NAP (boring 12).

De sterke verontreinigingen (heterogeen verdeeld) zijn plaatselijk aangetroffen in de recentelijk opgebrachte zandlaag ten oosten van de bouwput en plaatselijk in de voormalige bodem ter plaatse van de bouwput. Op deze terreindelen is nog geen sanering uitgevoerd.

Gezien de aangetroffen gehalten en de toekomstige bestemming van de locatie is er aanleiding tot het

verrichten van vervolgonderzoek. Geadviseerd is nader onderzoek te verrichten naar de aangetroffen verontreinigingen rondom boringen 04, 12 en 28 om na te gaan of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond) en of het uitvoeren van een bodemsanering noodzakelijk is. Dit vervolgonderzoek is uitgevoerd in april 2016 (zie bijlage 14 van deze toelichting) waarbij is geconstateerd dat ter plaatse van boring 04 sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met lood. De met puinhoudende kleilaag op een diepte van circa 2,5-3,2 m –mv heeft een grotere omvang dan 25 m³.

5.7.4 Conclusie

Bij graafwerkzaamheden ter plaatse van kavel 5B/6 dient een sanering van de immobiele verontreinigings situatie te worden uitgevoerd. Om passend om te gaan met de verontreinigde grond is inmiddels een saneringsplan opgesteld. Voor de overige terreindelen (openbare ruimte en parkeergarage) is gezien de relatief lage gehalten en de toekomstige bestemming geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek behoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan het toekomstige gebruik van deze terreindelen. Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast, gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit. De grond zal separaat moeten worden ontgraven en afgevoerd naar een erkende verwerker. Het aspect bodem vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

5.8 Water

5.8.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie; 4. het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Daarin worden de effecten van de ontwikkelingen op het watersysteem onderzocht.

5.8.2 Wet- en regelgeving

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening).

De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen.

Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen. Voor de activiteiten die onder de algemene regels vallen, kan worden volstaan met een meldingsplicht in plaats van een vergunningprocedure.

Nationaal Waterplan 2016 – 2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

Het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 is vastgesteld op 10 december 2015. Dit plan vervangt het Nationaal Waterplan 2009-2015 inclusief alle tussentijdse wijzigingen. Het Nationaal Waterplan geeft het integrale kader voor het waterbeleid van het Rijk voor de komende zes jaar en geeft uitvoering aan de Europese richtlijnen voor waterkwaliteit, de mariene strategie en de overstromingsrisico's. De Stroomgebied- beheerplannen, het Programma van maatregelen mariene strategie, de Beleidsnota Noordzee en de Overstromingsrisicobeheerplannen maken onderdeel uit van het Nationaal Waterplan.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende vijf ambities centraal:

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

Met het Nationaal Waterplan 2016-2021 zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van het watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit, een duurzaam beheer en goede milieutoestand van de Noordzee en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Hierbij wordt gestreefd naar een integrale benadering, door economie (inclusief verdienvermogen), natuur, scheepvaart, landbouw, energie, wonen, recreatie en cultureel erfgoed zo veel mogelijk in samenhang met de wateropgaven te ontwikkelen. Het beleid en de maatregelen in het Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Watervisie 2021 en Uitvoeringsprogramma

Op 16 november 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Watervisie 2021 vastgesteld. De Watervisie biedt een doorkijk voor het regionale waterbeleid tot 2040 en geeft aan waar in de periode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. De Watervisie 2021 is op 23 december 2015 in werking getreden en vervangt het Waterplan 2010-2015. Voor de Watervisie is een Uitvoeringsprogramma 2016-2021 opgesteld, waarin staat wat de provincie concreet gaat doen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het waterbeheerplan is op 8 oktober 2015 goedgekeurd door het Algemeen Bestuur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en is vanaf 1 januari 2016 van kracht.

Het waterschap heeft de zorg voor het regionale watersysteem en streeft op een duurzame en kosteneffectieve wijze naar optimale bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van schoon water en efficiënte zuivering van afvalwater. Daarnaast draagt het waterschap op het gebied van recreatie, landschap en cultuurhistorie bij aan verbetering van de beleving van het water. In het waterbeheerplan legt het waterschap vast hoe het invulling geeft aan de zorg voor deze taken voor de komende zes jaar.

Keur AGV 2011

Op 1 december 2011 zijn de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV), het Keurbesluit Vrijstellingen en de Beleidsregels Keurvergunningen in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

In het Keurbesluit Vrijstellingen staat beschreven onder welke voorwaarden bepaalde activiteiten zijn toegestaan zonder dat een keurvergunning nodig is. Wanneer de activiteit onder een verbod van de Keur valt en er geen vrijstelling op rust, moet er een vergunning aangevraagd worden. Het bestuur van het waterschap beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de beleidsregels Keurvergunningen. In de beleidsregels zijn overzichtelijke tabellen opgenomen om inzicht te krijgen per groep

van activiteiten naar de beschikbare mogelijkheden.

In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend. De Waterwet vormt de wettelijke basis van de Keur. Dat betekent dat ontheffingen op de Keurbepalingen via een watervergunning verleend kunnen worden.

In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringsstelsel, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 3.13 van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen.

Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. De visie geeft een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water en oevers in Amsterdam op de lange termijn (2040) met een aantal speerpunten voor de korte termijn (2018).

De Watervisie Amsterdam 2040 is een structuurvisie-uitwerking. Dat betekent dat de Watervisie na vaststelling door de gemeenteraad als een onderdeel van de Structuurvisie Amsterdam 2040 (een strategisch beleidsdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad) wordt beschouwd. De visie is daarmee zowel een beleidsvisie als een planologisch-juridisch toetsinstrument. Ze wordt als planologisch-juridisch toetsingsdocument ingezet bij ruimtelijke plannen en initiatieven om watergerelateerde ontwikkelingen in balans met elkaar en integraal te laten plaatsvinden.

Met de Watervisie willen we bewoners, ondernemers, bedrijven, verenigingen en bezoekers tevens stimuleren en inspireren om -in lijn met de Watervisie- nieuwe initiatieven te ontplooien en te realiseren. Voor nieuwe ruimtelijke initiatieven dienen de gebruikelijke (planologisch-juridische) procedures te worden gevolgd. De Watervisie is planologisch-juridisch alleen bindend voor het gebied binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

- Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
- Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
- Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 – 2021 staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen¹. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

- Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer

Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

- Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
- Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld óf een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling aan dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten vaststellen.

5.8.3 Watertoets

Grondwater

De bouw van de kelder zal in de permanente situatie niet leiden tot stijgingen en/of dalingen van de grondwaterstand in de omgeving van de kelder. Indien binnen de kavel lokaal zones zonder kelder worden gerealiseerd, zal dit ter plaatse van deze zones niet leiden tot grondwateroverlast en zal de situatie voldoen aan het beleid van de grondwaternorm. Derhalve is het niet nodig om ondergrondse bouwbeperkingen te stellen.

Oppervlaktewatersysteem en verhardingen

Er wordt voor de ontwikkeling van kavel 5B/6 geen water gedempt. Het terrein was tot 2010 verhard, in de vorm van het TPG gebouwd en het omliggende maaiveld. Vervolgens zijn de restanten van het gebouw gesloopt, waarbij een tijdelijke situatie met een bouwput ontstond. Het verhard oppervlak neemt door de ontwikkelingen van kavel 5B/6 niet toe, zodat er geen oppervlaktewater ter compensatie hoeft te worden gerealiseerd (i.c. er is geen wateropgave).

Waterkeringen

Binnen het plangebied bevinden zich geen waterkeringen. De dichtstbijzijnde primaire waterkering "De Zeedijk" bevindt zich ten zuiden van het Oosterdokseiland. De afstand tot de waterkering is zodanig groot, dat de ontwikkelingen niet in de kern- of beschermingszones van de waterkering liggen. De conclusie is dat er vanuit waterkeringen geen (ondergrondse) bouwbeperkingen gelden.

Hemelwaterafvoer

De hemelwaterafvoer blijft grotendeels ongewijzigd, zodat er geen knelpunten worden voorzien. Het Oosterdokseiland-Zuid heeft een maaiveldhoogte van circa NAP +1,8 m. Er is een ruime drooglegging van circa 2,2 m ten opzichte van het oppervlaktewaterpeil en het oppervlaktewater ligt op korte afstand. Er zijn geen meldingen van hemelwateroverlast bekend. Door de ontwikkeling van de kavel verandert het systeem en de richting van de hemelwaterafvoer niet wezenlijk. Het hemelwaterriool dient in de dimensionering rekening te houden met de nieuwe bouwwerken.

Daarnaast heeft Amsterdam als beleid om de gevolgen van klimaatverandering in de vorm van een extreme bui te onderzoeken en mee te wegen in de ontwikkelingen. Waar mogelijk kunnen openbare en private ruimte hemelwaterbestendig worden ingericht. Dit is een ontwerp-opgave. Het advies is in de contracten met ontwikkelaars 'waterneutraal bouwen' als opgave mee te nemen of te stimuleren. Voor de openbare ruimte geldt als advies om een licht verhang te maken richting het oppervlaktewater, zodat hemelwater bij extreme buien direct kan afstromen en er geen stagnerend hemelwater is. De technische onderbouwing van deze waterparagraaf is integraal opgenomen in bijlage 15 van deze toelichting.

5.8.4 Conclusie

De (ondergrondse) ontwikkelingen hebben geen negatieve (omgevings)effecten op het (grond)watersysteem. Er is geen sprake van dempingen of verhardingstoenames ten opzichte van wat reeds op grond van het voorgaande bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' (2001) mogelijk was. De hemelwaterafvoer blijft grotendeels ongewijzigd, zodat er geen knelpunten worden voorzien. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Flora en fauna

5.9.1 Algemeen

In het bestemmingsplan worden de beschermde natuurwaarden planologisch en juridisch veiliggesteld. Worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen via het bestemmingsplan juridisch mogelijk gemaakt dan vindt een toets plaats aan de aanwezige natuurwaarden. Voor de wijze waarop met flora en fauna in het bestemmingsplan wordt omgegaan, wordt onderscheid gemaakt tussen soortbescherming en gebiedsbescherming.

5.9.2 Wet - en regelgeving

De nieuwe Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen door de Wet natuurbescherming (Wnb). Doel van de nieuwe wet is de bescherming van de biodiversiteit in Nederland, de decentralisatie van verantwoordelijkheden en vereenvoudiging van regels.

De regelgeving rond de *gebiedsbescherming* (i.c. van Natura2000-gebieden) is geheel in de nieuwe wet geïntegreerd. De *soortenbescherming* werd tot heden geregeld door de Flora- en faunawet. De strikt beschermde soorten, een van de categorieën, die hun beschermde status ontleen aan de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn of andere internationale verdragen, behouden in de nieuwe wet die status. De Wnb 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 verblijfsplaatsen. Bij vrijwel alle ingrepen moet met door Wnb beschermde soorten rekening worden gehouden. Een belangrijke verandering betreft de lijst van beschermde planten. Deze is aanzienlijk ingekort. Het gevolg ervan is dat tal van tot nu toe beschermde soorten hun beschermde status in de nieuwe wet verliezen.

Hoofdgroenstructuur Amsterdam

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.

Toepassing gedragscode Amsterdam

In Amsterdam is er sinds 2009 een gedragscode Flora- en faunawet voor het zorgvuldig handelen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bestendig beheer en onderhoud. Met deze gedragscode is een ontheffingsaanvraag voor een aantal soorten niet nodig. De gedragscode is van toepassing op alle plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode is verlengd tot het moment dat de nieuwe gedragscode, gebaseerd op de Wet natuurbescherming, is goedgekeurd, en is in ieder geval geldig tot 1 oktober 2017.

5.9.3 Resultaten onderzoek

In het kader van voorliggende bestemmingsplan is, aan de hand van een ecologische quick scan (bijlage 16) geïnventariseerd of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. In deze quick scan (Natuur Oosterdokseiland, Ruimte en Duurzaamheid, gemeente Amsterdam, d.d. 20 december 2016) wordt het effect van de werkzaamheden die voortvloeien uit het plan beoordeeld op (mogelijk) aanwezige beschermde soorten en beschermde gebieden binnen de invloedssfeer van het plangebied.

Gebiedsbescherming

Het bestemmingsplangebied bevindt zich buiten de Speciale Beschermingszones (Natura 2000). Het IJ- en Markermeer zijn het dichtstbijzijnde gebied met deze status. Er liggen geen gebieden van de EHS in de omgeving van het plangebied. In het plangebied bevinden zich geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van de Gemeente Amsterdam behoren.

De spoorbaan is een onderdeel van de Ecologische Structuur Amsterdam. Deze eindigt ongeveer ter hoogte van de Oosterdoksdoorgang, ten oosten van het plangebied. Richting Amsterdam CS is het onaantrekkelijk voor grondgebonden soorten om verder te trekken.

Soortenbescherming

In het plangebied komt een aantal beschermde soorten voor. Op de kademuur bij de Oostertoegang groeien door de Flora- en faunawet beschermde muurplanten (de tongvaren en stijve naaldvaren). Verder kunnen er enkele vogels broeden. Er is meerdere keren een zwarte roodstaart waargenomen. Deze broedt mogelijk op één van de gebouwen. Langs de kademuren kunnen watervogels op een vlotje gaan broeden. Ook langs de oever van de bouwput van kavel 5B/6 kunnen watervogels broeden. Voor de vogels in het plangebied geldt dat de nesten gedurende de broedtijd zijn beschermd, maar daarbuiten niet. Ontheffing voor broedende vogels wordt niet verleend, omdat het in de regel goed mogelijk is om verontrusting in het broedseizoen te voorkomen.

De aanwezigheid van zomer- en winterverblijfplaatsen van vleermuizen in de gebouwen is niet waarschijnlijk. Oosterdokseiland is niet geschikt als biotoop, vleermuizen zijn dan ook niet aangetroffen en. Vliegroutes zijn er niet. Foerageergebied voor gewone dwergvleermuizen is er boven het water. Voor amfibieën en reptielen zijn er geen goede ecologische verbindingen waardoor het onmogelijk is om het plangebied te bereiken. In het IJ en in het water in de kanalen die in open verbinding staan met het IJ komen vele vissoorten voor.

5.9.4 Conclusie

Er zijn in de nabijheid geen Natura2000-gebieden, waarop een negatief effect te verwachten valt. Daarvoor liggen deze gebieden te ver van het plangebied af en zijn de ontwikkelingen in het plangebied te beperkt. De zwarte roodstaart is een soort, die gebonden is aan gebouwen. Naar alle waarschijnlijkheid heeft de voorgenomen ontwikkeling geen effect op het nest van de zwarte roodstaart. Er is een groeiplaats met (beschermde) muurplanten op een kademuur in het plangebied. Omdat muurvarens kwetsbaar zijn, kan er bij werkzaamheden al snel een negatief effect optreden. Bij werkzaamheden aan kademuren met beschermde muurplanten wordt gebruik gemaakt van de gedragscode van de Gemeente Amsterdam. Alle kademuren zijn in beheer van de gemeente Amsterdam.

Amfibieën en reptielen komen niet voor in het plangebied. Op vissen zijn geen effecten te verwachten. Voor de werkzaamheden aan kavel 5B/6 is het van belang dat een ecologisch werkprotocol wordt opgesteld. Hierin moet staan hoe er omgegaan wordt met mogelijke broedvogels, hoe de muurplanten worden beschermd en hoe er moet worden gehandeld als er onverwachts een beschermde soort wordt aangetroffen. Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

5.10 Luchthavenindelingbesluit

5.10.1 Algemeen

Gemeenten die (deels) gelegen zijn binnen het beperkingengebied rondom Schiphol moeten rekening houden met beperkingen die worden gesteld aan het ruimtegebruik. Deze beperkingen staan in het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib). De regels moeten door gemeenten in acht worden genomen bij de totstandkoming van bestemmingsplannen en bij het beoordelen van aanvragen om een omgevingsvergunning.

5.10.2 Wet - en regelgeving

Wijziging Wet luchtvaart

De regelgeving met betrekking tot de luchtvaart is sterk in beweging. Het hoofddoel van deze wet is om de normen- en handavingsstelsel van Schiphol te wijzigen. Op verzoek van Amsterdam is ook een wijziging opgenomen wat mogelijk maakt om een verklaring van geen bezwaar (vvgb) niet alleen voor bouwvergunningen en buitenplanse afwijkingen af te geven maar ook ten behoeve van bestemmingsplannen,

wijzigings- en uitwerkingsplannen en binnenplanse afwijkingen.

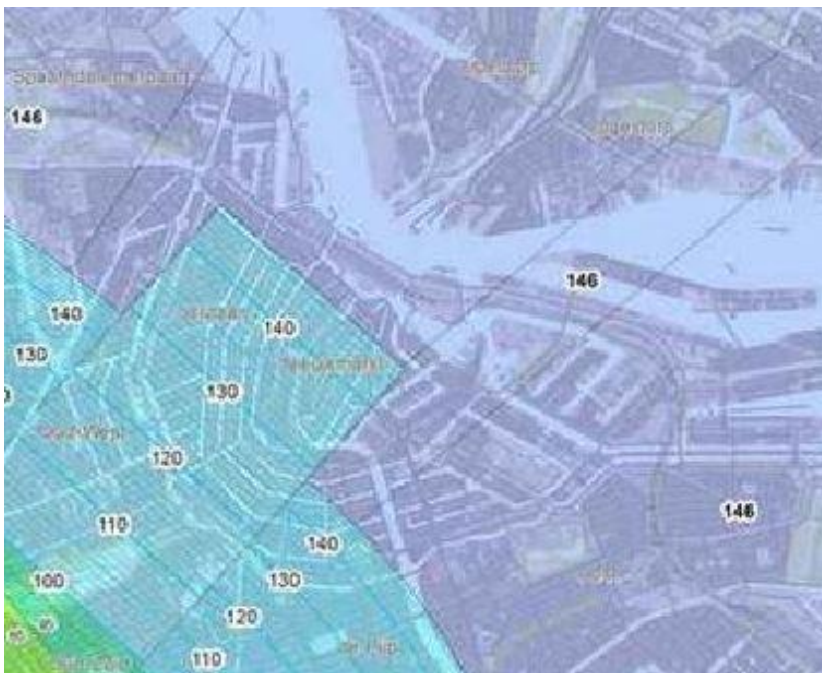
Luchthavenindelingbesluit Schiphol (Lib)

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

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

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

Bij het besluit zijn kaarten opgenomen waarop de zones met hoogtebeperkingen zijn weergegeven. Voor de gronden binnen het plangebied Oosterdokseiland Zuid geldt dat geen objecten zijn toegestaan die hoger zijn dan aangegeven maximale waarden (zie kaart maatgevende toetshoogtes).



Maatgevende toetshoogtes

Daarnaast zijn, in verband met het functioneren van radarapparatuur, voor de gronden binnen het plangebied Oosterdokseiland Zuid geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de aangegeven waarden mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer.



Toetshoogtes radar

5.10.3 Resultaten toetsing

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied van het Lib en kent een bebouwingsbeperking tot 14,6 meter en 70 meter hoogte. Het bestemmingsplan kent geen bouwmogelijkheden welke deze bouwhoogten te boven gaan.

5.10.4 Conclusie

Het Luchthavenindelingbesluit vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

5.11 Hoogbouweffecten

5.11.1 Algemeen

Een beschouwing van de landschappelijke effecten is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 verplicht gesteld bij hoogbouwinitiatieven hoger dan 30 meter of tweemaal de hoogte in hun directe omgeving binnen de op de hoogbouwkaart aangegeven 2 kilometer zone rondom het Unesco-gebied. Voor het hoogbouwinitiatief op Oosterdokseiland is een Hoogbouweffectrapportage (HER) noodzakelijk.

De HER geeft een toelichting op het hoogbouwplan en de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Hierbij wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan de inpassing in de bestaande structuur en de zichtbaarheid op afstand.

Naast de ruimtelijke inpassing worden de sociale aspecten van de plintinvulling en de hoogtebeperkingen in het kader van de telecommunicatie besproken. Windhinder, schaduwwerking en effecten op privacy en uitzicht worden in het kader van het bouwplan onderzocht. De Hoogbouweffectrapportage (OOAcv, d.d. 22 januari 2017) is als bijlage 17 aan deze toelichting gevoegd.

5.11.2 Stedenbouwkundige inpassing

In voorliggend bestemmingsplan is de straat tussen de kavels 5 en 6 verschoven in westelijke richting. Dit resulteert in een beter programmeerbare en aaneengesloten bouwenvolop waarin het volume van het voormalige TPG-gebouw als hoogteaccent is opgenomen. De uitgangspunten van het oorspronkelijke stedenbouwkundig concept blijven hierbij gehandhaafd. De uitgangspunten betreffen een zeer dicht stedelijk weefsel, de bebouwing die één massa vormt en het volume van het voormalige TPG-gebouw dat boven de overige bebouwing uitsteekt.

5.11.3 Landschappelijke inpassing

De wijzigingen die voorliggend bestemmingsplan voor kavel 5B/6 mogelijk maakt, zijn het best zichtbaar vanuit zuidelijke richting (zie de standpunten 6 en 7 in de Hoogbouweffectrapportage) vanaf een standpunt direct gelegen aan het Oosterdok. Het meest in het oog springend is de verschuiving van het voormalige TPG volume in westelijke richting. De wijziging in hoogte van circa 1,2 meter is vanaf deze afstand nauwelijks waarneembaar.

5.11.4 Resultaten toetsing

In het kader van het hoogbouwbeleid, de ligging van Oosterdokseiland in het Unesco-gebied en het beschermde stadsgezicht hebben de afdelingen Monumenten en Archeologie en Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam de hoogbouweffectrapportage getoetst. Uit de beoordeling (zie bijlage 18) volgt dat de hoogte van het bouwplan zich voegt in het perspectief van de horizon en dat de wijzigingen nauwelijks zichtbaar zullen zijn vanuit de kernzone van het Unesco-gebied (i.c. de grachtengordel), dan wel het beschermde stadsgezicht en dus geen effect hebben op de beleving daarvan. De impact van de wijzigingen van dit hoogbouwplan op het stedelijke landschap is dan ook verantwoord. Op de verschuiving in westelijke richting is positief geadviseerd, omdat het bouwplan past in de ambities en uitgangspunten van de Structuurvisie Amsterdam 2040.

5.11.5 Conclusie

De hoogbouweffecten zijn zodanig dat ze geen belemmering vormen voor vaststelling en uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

5.12 Trilling spoorwegverkeer

5.12.1 Algemeen

Tot op heden is er geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, zoals die wel bestaat voor geluidhinder (Wet geluidhinder). Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is in de afwegingen. De beoordeling van het aspect trillingen vindt zijn grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening, waarin de zorg voor een goede ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Daarvoor is het nodig om mogelijke trillingshinder in kaart te brengen en deze te betrekken in de beoordeling.

Trillingshinder wordt beoordeeld aan de hand van het maximaal optredende trillingsniveau en het gemiddeld trillingsniveau, analoog aan respectievelijk het maximale geluidsniveau en het langtijd gemiddeld geluidsniveau bij de beoordeling van geluid. Voor een aantal typen trillingen en verschillende gebouwfuncties (wonen, onderwijs ed.) staan in de richtlijn grens- en streefwaarden voor maximaal optredende trillingsniveaus en gemiddelde trillingsniveaus. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een reële kans op hinder.

5.12.2 Resultaten toetsing

Ten behoeve van het bouwplan op kavel 5B/6 is onderzoek uitgevoerd naar de trillingsniveaus in het toekomstige gebouw. Aanleiding tot het onderzoek is de mogelijke trillingshinder die in het gebouw ontstaat als gevolg van treinverkeer over het direct naast het gebouw gelegen spoor. Op basis van metingen ter plekke en een empirisch rekenmodel is een inschatting gemaakt van de te verwachten trillingsniveaus. De berekende trillingssterkten zijn niet zodanig dat hiermee een trillingsprobleem wordt gesignaleerd. Voor de kantoren boven de parkeergarage en de woningen op grotere afstand zijn geen bijzondere maatregelen nodig. Het voorschrijven van eisen dan wel maatregelen ten aanzien van de constructie van de gebouwen zijn zodoende niet aan de orde.

5.12.3 Conclusie

Het aspect trilling vormt geen belemmering voor vaststelling en uitvoering van voorliggend bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

Bij het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro zijn op 1 juli 2008 in werking getreden.

De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Dit bestemmingsplan voldoet aan deze regels. Ook een aantal algemene bepalingen die in hoofdstuk 3 en 4 van de regels zijn opgenomen (bijvoorbeeld de overgangsregels), zijn verplichtend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (dit is de plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking en maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, respectievelijk de Inleidende regels, de Bestemmingsregels, de Algemene regels en de Overgangs- en slotregels.

6.2 Artikelgewijze toelichting

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

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van de begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de maxima die door de overige regels worden aangegeven.

Artikelen 3 t/m 7 Gemengd – 1 tot en met Gemengd – 5

De bestemmingen 'Gemengd 1 tot en met 5' maken, afhankelijk van de betreffende kavel, de functies wonen, kantoren, detailhandel, horeca II, III en IV, bedrijven (tot en met milieucategorie 1 en 2), dienstverlening, ontspanning en vermaak en gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk met de daarbij behorende voorzieningen zoals groenvoorzieningen, ongebouwde terrassen, nutsvoorzieningen, kelders, bergingen, fietsenstallingen en andere nevenruimten. De in- en uitritten, toegangsvoorzieningen en entrees verschaffen

toegang tot de gebouwen. De parkeervoorzieningen bevinden zich ondergronds, met uitzondering van de inrit en de gronden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd – 5' waar tot maximaal 1,20 meter boven maaiveld gebouwde parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Voor de functies kantoren, detailhandel, horeca II, III en IV, dienstverlening en ontspanning en vermaak zijn maxima in vierkante meters bruto vloeroppervlak opgenomen. Voor de functies wonen, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen zijn geen beperkingen gesteld aan het maximum te realiseren bruto vloeroppervlak. De bouwaanduidingen binnen deze bestemmingen betreffen de onderdoorgangen aan de Oosterdoksstraat; het overstekende dak en andere ondergeschikte gebouwonderdelen (waaronder de bestaande trap en het trappenhuis) ter plaatse van de bestemming 'Gemengd - 3'; een overkraging aan de oostelijke zijde van de bestemming 'Gemengd – 5'; en een specifieke bouwaanduiding 'dove gevel' vanwege de geluidsbelasting als gevolg van het spoorwegverkeer.

Artikel 8 Horeca

De bestemming 'Horeca' staat de functies horeca II, III, IV en V toe op kavel 1. Daarbij is een onderscheid in m² gemaakt tussen enerzijds de functies horeca III en IV en de functie horeca V. Horeca V betreft de hotelfunctie. In het kader van levendigheid, maar ook om in te kunnen spelen op vragen van de markt (flexibiliteit) zijn de functies horeca III en IV eveneens toegestaan.

Artikel 9 Verkeer

De Oosterdoksstraat, de Oosterdokskaai, alle tussenliggende dwarsstraten, de ODE brug en de overige bruggen hebben de bestemming 'Verkeer'. Dit is met inbegrip van de trottoirs, fietspaden en pleinen. Binnen deze bestemming zijn groen- en watervoorzieningen, ongebouwde terrassen en kunstobjecten toegestaan evenals verkeersvoorzieningen zoals parkeerplaatsen ten behoeve van kiss & ride plaatsen, laad- en losruimten en fietsparkeerplaatsen. Er is geen bebouwing toegestaan anders dan ten dienste van de bestemming 'Verkeer'. Ten behoeve van de bebouwing binnen de bestemming 'Gemengd – 5' is ter plaatse van kavel 5B/6 een specifieke bouwaanduiding opgenomen waarbinnen een trap is toegestaan die toegang verschaft aan de diverse functies die gelegen zijn in de plint op maximaal 1,20 meter boven het aangrenzende maaiveld. Binnen deze specifieke bouwaanduiding is eveneens een luifel toegestaan op een bouwhoogte van 9,20 meter boven maaiveld en een maximale bouwdiepte van 3,60 meter.

Artikel 10 Water

De bestemming 'Water' betreft het water van het Oosterdok, het Open Havenfront en de Oosterdoksdoorgang voor zover het valt binnen de bestemmingsplangrenzen van Oosterdokseiland Zuid. Onder de functie water moet eveneens worden verstaan vaarwater en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer. Ter plaatse van de functieaanduiding (ste) is een drijvende, 300 meter lange wandelsteiger toegestaan, inclusief vier bruggen voor de verbinding met de kaai. Aan de steiger die eveneens gebruikt kan worden als aanmeervoorziening ten behoeve van de rondvaartbranche is het gebruik van vaste ligplaatsen voor plezier- dan wel beroepsvaart en woonboten niet toegestaan, met uitzondering van één drijvend restaurant (horeca IV) ter plaatse van de functieaanduiding 'horeca van categorie 4' (h=4). De ligplaats is uitsluitend te gebruiken zoals aangeduid met de functieaanduiding en omschreven in de regels, met dien verstande dat de bouwhoogte van het eigenlijke bouwwerk maximaal 15,40 meter bedraagt. De hoogte van het drijvende restaurant wordt echter gemeten vanaf het peil van het water tot aan het hoogste punt van het betrokken bouwwerk. Uitsluitend de vergunde bestaande vorm van het hoofdgebouw inclusief dakvorm en –helling, zoals die betref op het moment van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, is toegestaan.

Het brugwachtershuis is aangeduid met de functieaanduiding 'hotel' (hot) dat bepaalt dat een hotelfunctie (horeca V) waarvan de vergunning reeds is verleend is toegestaan met een maximale omvang van 50 m² bruto vloeroppervlak. Het brugwachtershuis blijft behouden, de huidige hoogte van 10 meter wordt gehandhaafd.

Artikel 11 Waarde-Archeologie

Daar waar mogelijk sprake is van archeologische waarden is een dubbelbestemming opgenomen met daarin een regeling ter bescherming van mogelijke archeologische waarden voor enerzijds het bouwen en anderzijds het roeren van grond zonder dat sprake is van bouwen. Dit laatste in de vorm van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is gelegd op het Oosterdok en betreft derhalve de waterbodem. Een dubbelbestemming legt beperkingen op aan de onderliggende (hoofd)bestemmingen (i.c. de bestemming

'Water'). Zij gaat vóór de onderliggende bestemming, wat betekent dat de bepalingen van de bestemming uitsluitend van toepassing zijn, voor zover zij niet strijdig zijn met de bepalingen van de dubbelbestemming. Dit artikel vloeit voort uit de verplichting die de in 2007 in werking getreden Wet op de Archeologische Monumentenzorg oplegt ten aanzien van de bescherming van archeologische waarden. Dit stelsel heeft als doel te voorkomen dat de te beschermen archeologische waarden verloren gaan. Conserveren in de bodem staat hierbij voorop, maar ook het doen van opgravingen is een mogelijkheid om archeologische waarden zeker te stellen. Het bevoegd gezag verleent de vereiste omgevingsvergunning indien dit zich verdraagt met de mogelijk aanwezige te beschermen waarden. In de praktijk komt het er veelal op neer dat de omgevingsvergunning kan worden verleend indien het noodzakelijke archeologisch onderzoek voorafgaand aan de werkzaamheden is afgerond.

Artikel 12 Waarde-Cultuurhistorie

Op 29 januari 1999 is het besluit tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht Amsterdam binnen de Singelgracht genomen. Het plangebied Oosterdokseiland Zuid maakt deel uit van dit gebied. Behoud van de cultuurhistorische- en architectuurhistorische waarden staat bij gronden met deze bestemming voorop. Om die reden is de bestemming primair gemaakt aan de overige aan deze gronden gegeven bestemmingen. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunning altijd eerst dienen te worden getoetst aan de regels van de dubbelbestemming. Het bestemmingsplan beoogt de karakteristiek van het stadsgezicht te behouden, te herstellen en/of te versterken. De bestemmingsgrenzen, bouwhoogten en dwarsstraten zijn op de verbeelding vastgelegd. Daarmee wordt het behoud van het beschermd stadsgezicht geborgd. Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van artikel 11 en in de tweede plaats de bepalingen van artikel 12.

Artikel 13 Anti-dubbelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling één van de standaardregels die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 14 Algemene bouwregels

In dit artikel is geregeld dat bepaalde, kleine overschrijdingen van de bestemmingsvlakgrenzen en bouwregels mogelijk zijn zonder een afwijkingsprocedure.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn de algemene regels omtrent het gebruik van de gronden geregeld. Allereerst is in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) een aantal specifieke activiteiten uitgezonderd. Verder is een regeling opgenomen die bepaald dat de functie Horeca I binnen het plangebied is uitgesloten en dat ten aanzien van de functies detailhandel en horeca III en IV een maximum te realiseren bruto vloeroppervlak geldt die betrekking heeft op de bestemmingen Gemengd – 1, Gemengd – 2, Gemengd – 3, Gemengd – 5 en Horeca.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Met dit artikel kunnen Burgemeester en wethouders omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van onderdelen van bestemmingsregels, mocht dat in die regels zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer geringe afwijkingen van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan de in artikel 14 Algemene bouwregels opgenomen mogelijkheden en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een omgevingsvergunning kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 17 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 18 Slotregel

Het laatste artikel regelt - conform de landelijke standaarden - de naam van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid en handhaving

7.1 Economische uitvoerbaarheid

7.1.1 Grondexploitatiewet

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening is de gemeente verplicht de kosten van grondexploitatie te verhalen in het geval het bestemmingsplan voorziet in een aangewezen bouwplan. In artikel 6.2.1 Bro is de term aangewezen bouwplan gedefinieerd. Het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland Zuid' voorziet in een uitbreiding van het aantal vierkante meters kantoor, horeca en detailhandel. Daarmee voorziet het volgens het daarover bepaalde in artikel 6.2.1 Bro in een aangewezen bouwplan. In beginsel bestaat daarmee de plicht tot het vaststellen van een exploitatieplan.

De gemeenteraad kan afzien van de plicht tot het opstellen van een exploitatieplan op grond van artikel 6.12 lid 2 onder a Wro indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of de vergunning begrepen gronden anderszins verzekerd is. De gemeenteraad van Amsterdam heeft ervoor gekozen om de kosten van de van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te dekken vanuit de gronduitgifte in erfpacht of herziening van bestaande erfpachtcanons als gevolg van bestemmingswijzigingen. Met gebruikmaking van het Amsterdamse erfpachtstelsel is op afdoende wijze zeker gesteld dat de kosten gedekt zijn, waardoor kan worden afgezien van het opstellen van een exploitatieplan.

7.1.2 Planschade

Bestemmingsplannen en andere planologische besluiten kunnen schade veroorzaken. Op directe wijze lijdt een eigenaar schade wanneer een bestemmingsplan de bouw- en/of gebruiksmogelijkheden van zijn gronden en opstallen ten opzichte van het eerder geldende planologisch regime beperkt. Van indirecte schade is sprake wanneer een bestemmingsplan ongunstige ontwikkelingen in de nabije omgeving van gronden van een eigenaar of anderszins gerechtigde mogelijk maakt, waardoor bijvoorbeeld sprake is van verminderd woongenot.

Artikel 6.1 Wro bepaalt dat burgemeester en wethouders onder voorwaarden gehouden zijn deze schades als gevolg van planologische besluiten (planschade) aan de gedupeerden te vergoeden. In beginsel komt de vergoeding van planschade als gevolg van een bestemmingsplan dus ten laste van de gemeente. Door middel van een planschadeverhaalsovereenkomst kan het planschaderisico worden doorgelegd naar de ontwikkelende partij die baat heeft bij het schadeveroorzakende planologische besluit. Het beoordelen van het eventuele planschaderisico en de financiële dekking daarvan is onderdeel van de -verplichte- onderbouwing van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Wanneer als gevolg van het plan schade voor derden ontstaat die door de gemeente vergoed dient te worden en die niet kan worden verhaald op de partij die belang heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan, kan de economische uitvoerbaarheid van het plan niet worden aangetoond.

Aangezien voorliggend bestemmingsplan een bouwplan mogelijk maakt dat ten opzichte van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland' uit 2001 wijzigt wat betreft uitbreiding van het programma en wijziging van de stedenbouwkundige configuratie, is het mogelijk dat vanwege effecten op de omgeving er vergoeding van planschade aangevraagd wordt. Met de ontwikkelaar is een overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat alle tegemoetkomingen in schade voor rekening is van de ontwikkelaar. Conform de verplichting in de overeenkomst heeft de ontwikkelaar een planschaderisicoanalyse (zie bijlage 19 bij deze toelichting) laten opstellen waaruit blijkt dat er geen risico's op voor vergoeding in aanmerking komende planschade aanwezig zijn. Mocht dit wel het geval zijn dan kan de gemeente op basis van de overeenkomst de planschadevergoedingen, die het college moet toekennen, en overige daarmee samenhangende kosten, verhalen op de ontwikkelaar.

Daarmee is ook ten aanzien van het onderdeel 'planschade' de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

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

- Provincie Noord-Holland;
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord;
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed;
- Waternet / Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek;
- Bestuurscommissie Centrum, gemeente Amsterdam;
- Stadsregio Amsterdam

Overleg met betrokken ambtelijke diensten en maatschappelijke organisaties

Gedurende de termijn van het vooroverleg is het concept ontwerpbestemmingsplan ook voorgelegd aan de volgende ambtelijke diensten en maatschappelijke organisaties:

- Brandweer Amsterdam - Amstelland;
- ProRail;
- Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
- Monumenten en Archeologie, gemeente Amsterdam

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

Provincie Noord – Holland

De provincie merkt in haar reactie het volgende op. De in het concept ontwerpbestemmingsplan voorgestelde uitbreiding van het bruto vloeroppervlak ten behoeve van de functie kantoor is 12.500 m² meer dan de 51.000 m² die volgens de Plabeka afspraken op deze locatie zou kunnen. De uitbreiding van het aantal kantoor meters is besproken in Plabeka-verband en men is unaniem akkoord en van mening dat deze afwijking van de Plabeka afspraken aanvaardbaar is. Dat betekent dat de provincie de 'Planningsopgave werklocaties Noord-Holland Zuid' daarop aanpast.

Met betrekking tot de functie detailhandel heeft de provincie geen opmerkingen mits de Adviescommissie Detailhandel Noord Holland Zuid akkoord is met de uitbreiding.

Beantwoording:

Na de termijn van het 3.1.1 vooroverleg hebben Gedeputeerden Staten op 12 juli 2016 besloten tot wijziging van de planningsopgave voor zover het de functie kantoor betreft. Het maximum programma voor kantoren waarin voorliggend bestemmingsplan in voorziet, past daarbinnen. De uitbreiding van de functie detailhandel is op 22 juni 2016 voorgelegd aan de Adviescommissie Detailhandel Noord-Holland Zuid. De commissie heeft zich negatief uitgesproken over de uitbreiding van de functie en adviseert maximaal 1.500 m² bvo extra op te nemen in het bestemmingsplan. Daarnaast adviseert de commissie dat een supermarkt van maximaal 700 m² bvo voldoet om in de lokale behoefte te voorzien. De wijze waarop met het advies van de commissie is omgegaan, is beschreven in deze toelichting in paragraaf 3.2.3 en 3.3.3.

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft kennisgenomen van het concept ontwerpbestemmingsplan maar ziet geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.

Beantwoording:

De reactie van Rijkswaterstaat is voor kennisgeving aangenomen.

Waternet

Waternet kan zich vinden in de onderbouwing van de waterparagraaf en zou graag het advies dat er waterneutraal gebouwd moet worden in het bestemmingsplan terugzien. Aangezien het hele Oosterdokseiland wordt onderkelderd, kan er geen hemelwater infiltreren en kan het eiland zelf geen water vasthouden. Om het oppervlaktewatersysteem niet onnodig te belasten bij veel neerslag is het van belang dat het water zoveel mogelijk wordt vastgehouden op het eiland zelf en eventueel vertraagd wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Beantwoording:

Waterneutraal bouwen is een ontwerpopgave en is als advies meegegeven aan de ontwikkelaar bij de vormgeving van het bouwplan van kavel 5B/6. Voorliggend bestemmingsplan staat de realisatie van waterneutraal bouwen niet in de weg. Er is geen aanleiding om het advies in de bestemmingsregels voor te schrijven.

Bestuurscommissie Centrum

Stadsdeel Centrum doet in haar reactie op het concept ontwerpbestemmingsplan tekstuele voorstellen met betrekking tot de bestemmingsplansystematiek en heeft inhoudelijk de volgende adviezen meegegeven en één vraag gesteld.

De vraag betreft de achterzijde van de bestaande bibliotheek. Het stadsdeel constateert dat de ruimte achter het Conservatorium in hoogte nog niet helemaal volgebouwd is ter plaatse van de Willem Frederik Hermansstraat en vraagt of het de bedoeling is dat dit bouwrecht blijft bestaan.

De inhoudelijke adviezen betreffen het toevoegen van een beschrijving van het regionale hotelbeleid, de woonvisie Amsterdam, de Structuurvisie Amsterdam 2040 en gebiedspecifiek beleid; het toevoegen van randvoorwaarden ten aanzien van de plinten in de bestemmingsregels; het maximum aantal m² bruto vloeroppervlak per functie voor iedere kavel apart te regelen; in het bestemmingsplan te vermelden dat bij realisatie van functies de realisatie van parkeerplaatsen volgens de gestelde parkeernormen verplicht is en tot slot adviseert Centrum fietsparkeernormen op te nemen in de bestemmingsregels.

Beantwoording:

Naar aanleiding van de tekstuele voorstellen heeft een gesprek plaatsgevonden met stadsdeel Centrum. De voorstellen zijn deels overgenomen indien van toepassing. De vraag van stadsdeel Centrum naar de status van het bouwrecht kan bevestigend beantwoord worden.

De inhoudelijke adviezen met betrekking tot het toevoegen van beleidsomschrijvingen is overgenomen voor wat betreft het hotelbeleid en de woonvisie; de Structuurvisie Amsterdam 2040 was reeds opgenomen; het gebied specifieke beleid is niet nader aangegeven en voor een omschrijving bestaat geen aanleiding aangezien het relevante beleid al is omschreven. Toegevoegd is omschrijving van het Terrassenbeleid 2011.

De randvoorwaarden ten aanzien van de plinten wordt niet voorgeschreven in de bestemmingsregels, maar zijn onderdeel van de bouwvelop.

De vierkante meters bruto vloeroppervlak per functie zijn binnen de afzonderlijke bestemmingen gemaximeerd, met uitzondering van de functie wonen, bedrijven en maatschappelijk voorzieningen.

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen fietsparkeernormen voorgeschreven. De normen zoals opgenomen in het Bouwbesluit zijn op grond van het overgangsrecht geldig tot 2022. Privaatrechtelijk is vastgelegd dat 2500 gebouwde fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam onderschrijft de inhoud van de tekst in paragraaf 5.2.6 met betrekking tot fietsparkeren en merkt op dat er ook behoefte is aan het beter benutten van de bestaande fietsenstalling van de Openbare Bibliotheek Amsterdam. Deze wordt nu weinig gebruikt, en er staan veel fietsen op het maaiveld.

Beantwoording:

De wijze van benutting van de bestaande fietsenkelder wordt niet geregeld binnen voorliggend bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk ondergrondse fietsenstallingen te realiseren.

Brandweer Amsterdam – Amstelland

Het plangebied ligt in de nabijheid van risicobronnen waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd, gebruikt of opgeslagen. Het aspect externe veiligheid moet daarom bij de besluitvorming worden betrokken. Hiervoor is een advies van de veiligheidsregio nodig. Dit advies is door Brandweer - Amsterdam in het kader van het vooroverleg ingebracht. Het advies verschaft inzicht in het gevaar van de risicobronnen die effect hebben op het plangebied en beschrijft de mogelijke gevolgen. Ook de mogelijkheden om het gevaar te beperken worden benoemd. Het voor de besluitvorming verantwoordelijke bestuur kan deze informatie gebruiken bij het maken van de integrale afweging tussen de verschillende belangen.

Beantwoording:

Het advies is als bijlage aan deze toelichting toegevoegd en is betrokken bij de besluitvorming.

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst NZKG heeft kennisgenomen van het concept ontwerpbestemmingsplan maar ziet geen aanleiding voor een inhoudelijke reactie.

Beantwoording:

De reactie van Omgevingsdienst NZKG is voor kennisgeving aangenomen.

7.3 Handhaving

Voor het plangebied vormt het voorliggende plan, nadat dit in werking is getreden, het juridisch-planologische toetsingskader. Dat betekent dat er niet strijdig met de regels van dit plan mag worden gebouwd en dat gronden niet strijdig met de regels van dit plan mogen worden gebruikt. Indien er toch strijdig met het voorliggende plan gronden worden bebouwd of gebruikt, moet door het bevoegd gezag handhaving overwogen worden.

Het is in de eerste plaats een taak van het college van B&W om op te treden tegen overtredingen van bestemmingsplanbepalingen. Het Rijk en de provincie hebben daarbij toezichthoudende bevoegdheden. Uitgangspunt binnen de handhaving is de beginselplicht daartoe. Deze plicht is niet zozeer terug te vinden in de regelgeving als wel de jurisprudentie. Slechts bijzondere omstandigheden kunnen aanleiding geven om niet handhavend op te treden, wat neerkomt op de mogelijkheid om de strijdige situatie te legaliseren. Daarnaast is het denkbaar dat het bestuursorgaan afziet van handhaving omdat op zeer korte termijn ook zonder ingrijpen een einde komt aan de strijdige situatie of omdat handhaving strijdig is met het evenredigheidsbeginsel. Indien derden om handhaving verzoeken, moet op een dergelijk verzoek worden beslist.

Handhaving kan via meerdere wegen, waarvan voor bestemmingsplannen vooral de bestuursrechtelijke en in mindere mate de strafrechtelijke weg openstaan. De voor bestemmingsplannen specifieke bestuursrechtelijke regelgeving omtrent handhaving is te vinden in de Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast geldt voor handhaving omtrent bestemmingsplannen de algemene regelgeving, zoals opgenomen in de Algemene wet bestuursrecht en tenslotte de jurisprudentie.

Het voorliggende bestemmingsplan omvat zelf geen regelgeving met betrekking tot handhaving, maar dit plan kan wel een grond zijn op basis waarvan handhaving moet worden overwogen of ingezet.

Bijlagen

Bijlage 1	Behoeftte voorzieningen Oosterdokseiland Zuid, d.d. 28 september 2016
Bijlage 2	Verkeersonderzoek, d.d. 16 maart 2016
Bijlage 3	Analyse Oosterdoksgarage, d.d. 24 januari 2017
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek rail- en wegverkeer, d.d. 10 februari 2017
Bijlage 5	Besluit tot vaststelling hogere grenswaarden Wgh, d.d. 20 juni 2017
Bijlage 6	Indicatieve berekening emplacement, d.d. 10 februari 2017
Bijlage 7	Bedrijfsgeluid, d.d. 23 februari 2016
Bijlage 8	Onderzoek luchtkwaliteit, d.d. 12 oktober 2016
Bijlage 9	Onderzoek externe veiligheid risicoanalyse transport spoor, d.d. juni 2016
Bijlage 10	Advies veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland, d.d. 12 augustus 2016
Bijlage 11	Archeologisch bureauonderzoek, d.d. 1 maart 2016
Bijlage 12	Cultuurhistorische Verkenning, d.d. 10 februari 2017
Bijlage 13	Verkennd bodem- en asbestonderzoek, d.d. 23 juni 2015
Bijlage 14	Aanvullend bodemonderzoek, d.d. 12 mei 2016
Bijlage 15	Wateradvies, d.d. 7 februari 2017
Bijlage 16	Onderzoek flora & fauna, d.d. 20 december 2016
Bijlage 17	Hoogbouweffectrapportage, d.d. 22 januari 2017
Bijlage 18	Beoordeling landschappelijke inpassing, d.d. 28 september 2016
Bijlage 19	Planschaderisicoanalyse, d.d. september 2016
Bijlage 20	Nota van beantwoording zienswijzen en wijzigingen d.d. 7 juni 2017

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

Het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland Zuid' met identificatienummer NL.IMRO.0363.A1501BPGST-OWo1 van de gemeente Amsterdam.

1.2 bestemmingsplan:

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.6 archeologisch onderzoek

Werkzaamheden naar het bodemarchief die ten behoeve van de archeologische monumentenzorg worden uitgevoerd volgens de eisen zoals gesteld in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA), zoals bedoeld in de Regeling archeologische monumentenzorg, zoals deze geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

1.7 archeologisch rapport

Rapportage waarin de archeologische waarde van het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft, wordt vastgesteld die naar het oordeel van burgemeester en wethouders/ het dagelijks bestuur voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie als bedoeld in de Regeling archeologische monumentenzorg, zoals deze geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

1.8 archeologische verwachting

Waarden waarvan de aanwezigheid in de bodem aannemelijk is of vermoed wordt

1.9 archeologische waarde

Waarden waarvan de aanwezigheid bekend is in de vorm van fysieke overblijfselen in de bodem.

1.10 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.11 bebouwingspercentage

Een in de regels of verbeelding aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden.

1.12 bedrijf

Inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, internetverkoop, opslag en/of transport.

1.13 bedrijfsvaartuig

Een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, niet zijnde een zee- of binnenschip, hoofdzakelijk gebruikt of bestemd voor de uitoefening van enig bedrijf of beroep, dan wel voor de uitoefening van sociaal-culturele activiteiten.

1.14 bedrijfsvloeroppervlakte

de totale oppervlakte van de voor bedrijfsuitoefening benodigde bedrijfsruimten, inclusief de verkoopvloeroppervlakte, opslag- en administratieve ruimten en dergelijke.

1.15 beschermd stads- of dorpsgezicht

Een aangewezen gebied als bedoeld in artikel 35 van de Monumentenwet 1988.

1.16 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.17 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.18 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.19 bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.20 bijzondere bouwlaag

Kelder, souterrain, kap, dakopbouw.

1.21 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.22 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.23 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.24 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.25 bouwperceelgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.26 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.27 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.28 bruto vloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc., met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen.

1.29 consumentverzorgende dienstverlening

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

1.30 culturele voorzieningen

Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

1.31 cultuurhistorische waarde

De fysieke overblijfselen van de historie, zowel bovengronds (gebouwde monumenten) als ondergronds (archeologie) als het cultuurlandschap met zijn historische landschapselementen als verbinding daartussen.

1.32 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.33 detailhandel in volumineuze goederen

Detailhandel in zaken van grote omvang, die vanwege de aard en omvang van deze zaken een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstalling, zoals bouwmarkten, grootschalige meubelbedrijven, keuken-, sanitair- en tegelbedrijven.

1.34 dienstverlening

Het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek. Onder te verdelen in:

1. consumentverzorgende dienstverlening;
2. zakelijke dienstverlening;
3. maatschappelijke dienstverlening.

1.35 dove gevel

een bouwkundige constructie waarin,

- a. geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- b. een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

1.36 eerste bouwlaag / plint

De eerste volledige bouwlaag op of boven peil.

1.37 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.38 geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer of op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.39 geluidbelasting vanwege wegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.40 geluidsgevoelige functie

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.41 geluidsluwe zijde

De zijde van een gebouw waar de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder niet mag overschrijden, dan wel waar een serre of loggia wordt gebouwd waardoor deze voorkeurswaarde op de scheidingsconstructie van de achtergelegen verblijfsruimte wordt bereikt.

1.42 geluidwerende vlies

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen, als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.43 gevellijn

Een op de verbeelding aangegeven lijn, waarin de gevel van de gebouwen aan de betreffende zijde moet worden opgericht.

1.44 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, zoals (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren.

1.45 hogere waarde

Een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder.

1.46 hoofdgebouw

Eén of meerdere panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.47 horeca I

Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en daarmee te vergelijken functies).

1.48 horeca II

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en daarmee te vergelijken functies).

1.49 horeca III

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken functies).

1.50 horeca IV

Restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en daarmee te vergelijken functies).

1.51 horeca V

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg en daarmee te vergelijken functies).

1.52 kantoor

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, daaronder tevens begrepen congres- en vergaderaccommodatie.

1.53 langzaam verkeersroute

Verkeersverbinding, die uitsluitend bedoeld is voor fietsers en voetgangers en vergelijkbare verkeersdeelnemers.

1.54 ligplaats

Een met een schip in het water aan de walkant ingenomen plaats die daartoe als zodanig is aangewezen.

1.55 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.56 maatschappelijke dienstverlening

Het verlenen van publiekgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen.

1.57 nieuwe bebouwing

Het oprichten van gebouwen, anders dan het vervangen van gebouwen door gebouwen van gelijke aard, omvang en karakter.

1.58 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, gemalen, telefooncellen en zendmasten, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.59 ondergrondse parkeervoorziening

Parkeervoorziening gelegen onder peil.

1.60 ontspanning en vermaak

Het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten gericht op spel, vermaak en ontspanning, waaronder begrepen:

- c. culturele voorzieningen;
- d. muziek- en dansscholen, oefenruimten, creativiteitscentra;
- e. leisure;
- f. entertainment;
- g. wellness, fitness- en healthcentra (w.o. fitness, sauna's, beautycentra)

Met inbegrip van additionele horeca en kantoren ten dienste van deze voorzieningen.

1.61 overbouwing / onderdoorgang

Een op de verbeelding aangegeven gebied waar, binnen de bestemming een doorgang mogelijk moet zijn waarboven bebouwing mag worden opgericht.

1.62 overig bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.63 peil

Onder het peil wordt verstaan:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil

1.64 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan 'Oosterdokseiland Zuid'.

1.65 pleziervaartuig

Een schip, hoofdzakelijk gebruikt en bestemd voor niet-bedrijfsmatige varende recreatie.

1.66 praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis

Dienstverlening, voornamelijk bestaande uit hoofdarbeid, waarbij in overwegende mate de woonfunctie behouden blijft.

1.67 prostitutie

Het aanbieden of verrichten van seksuele diensten tegen een materiële vergoeding.

1.68 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.69 scheidslijn bebouwingswaarden

Een op de verbeelding aangegeven lijn welke de scheiding aangeeft tussen bouwvlakken waar verschillende maximale bouwhoogten zijn toegestaan.

1.70 seksinrichting

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin tegen betaling handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard. Hieronder worden mede begrepen een seksbioscoop, -theater, -automatenhal en -winkel en naar de aard daarmee te vergelijken inrichtingen.

1.71 Staat van Inrichtingen

De als bijlage opgenomen lijst, behorende bij deze regels, waarin vormen van gebruik anders dan wonen, zijn aangegeven, ingedeeld in categorieën van toenemende hinder.

1.72 telefooninrichting / belhuis

Een voor publiek toegankelijk ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het voeren van telefoongesprekken, waaronder mede begrepen het verzenden en ontvangen van faxen.

1.73 terras

Een buiten de besloten ruimte liggend deel van het horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden ten dienste van het horecabedrijf en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt.

1.74 verbeelding

De verbeelding van het bestemmingsplan.

1.75 verkeersvoorzieningen

Voorzieningen die een ondersteunende functie hebben op en langs een weg of verblijfsgebied, en die tot doel hebben de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming te bevorderen en de verkeerssituatie te verduidelijken. Hieronder moeten in elk geval worden begrepen: rotondes, voet- en fietspaden, bermen, bruggen, viaducten, geluidschermen, bushaltes, parkeervoorzieningen, verkeerslichten, lantaarnpalen en fietsenstallingen.

1.76 voorgevelrooilijn

Een lijn die evenwijdig aan de as van de weg, langs een wegzijde met een regelmatig ligging van de voorgevel van de bestaande bebouwing is gelegen, die zoveel mogelijk aansluit aan de voorgevels van de bestaande bebouwing en zoveel mogelijk overeenkomstig de richting van de weg loopt.

1.77 watergang

Een werk dienend om in het openbaar belang water te ontvangen, te bergen, af te voeren, en toe te voeren, de boven water gelegen taluds, bermen en onderhoudspaden daaronder mede begrepen.

1.78 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.79 waterpeil

Het N.A.P. of het plaatse aan te houden waterpeil.

1.80 waterstaatkundige werken

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

1.81 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen of trambanen zijnde, waaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen.

1.82 wet

Wet ruimtelijke ordening.

1.83 wonen

Het houden van verblijf, het huren en tevens (laten) bewonen van kamers of het gehuisvest zijn in een woning, al dan niet gecombineerd met zorgfuncties die naar intensiteit en tijdsduur beperkt zijn.

1.84 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden, of maximaal vier personen, of daarmee gelijk te stellen woonvormen.

1.85 woonark

Een woonschip, niet zijnde een woonboot of een woonvaartuig, dat feitelijk niet geschikt is om te varen.

1.86 woonboot

Een woonschip dat aan de romp en de opbouw herkenbaar is als schip, met een (grotendeels) authentiek karakter.

1.87 woonschip

Een vaartuig, daaronder begrepen een object te water, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, onder te verdelen in:

- woonark;
- woonboot;
- woonvaartuig.

1.88 woonvaartuig

Een woonschip met een casco dat herkenbaar is als een van origine varend schip, waaronder begrepen een dekschuit, met een gehele of gedeeltelijke opbouw.

1.89 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.3 de bruto vloeroppervlakte van een gebouw

De totale oppervlakte van de afzonderlijke bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc., met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen.

2.4 de bouwhoogte van een antenne-installatie

Tussen de voet van de antenedrager en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antenedrager aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antenedrager het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antenedrager.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Gemengd – 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd – 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen met inbegrip van aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven;
- b. kantoren;
- c. detailhandel;
- d. horeca III;
- e. horeca IV;
- f. ontspanning en vermaak;
- g. bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals bijgevoegd als bijlage aan deze regels;
- h. gebouwde parkeervoorzieningen;
- i. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang';

en de daarbij behorende:

- j. groenvoorzieningen;
- k. ongebouwde terrassen;
- l. kelders, fietsenstallingen, toegangsvoorzieningen, entrees, bergingen en andere nevenruimten;
- m. nutsvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bouwregels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 15 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang met uitzondering van constructieve onderdelen;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- d. bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter;
- e. woningen met een gevelzijde waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde;
- f. voor zover eerstelijnsbebouwing, gezien vanuit de bestemmingsgrens parallel aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat wordt gebruikt ten behoeve van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, dient deze te worden voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies, tenzij:
 1. de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde
 2. of de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

3.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. de functies genoemd in lid 3.1, sub d en e mogen uitsluitend op de eerste, tweede en bovenste bouwlaag worden gesitueerd;
- b. de maximum bruto vloeroppervlakte bedraagt voor:
 1. kantoren 14.672 m²;
 2. detailhandel 4.132 m²;
 3. horeca III en horeca IV gezamenlijk 1.870 m²;
 4. ontspanning en vermaak 2.000 m² gezamenlijk met de gronden met bestemming Gemengd – 5, met een maximum vestigingsgrootte van 1.500 m².
- c. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 3.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende normen:
 1. ten behoeve van de functie kantoren en bedrijven: één parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte;
 2. ten behoeve van de functie wonen: maximaal 0,5 parkeerplaats per woning;
 3. ten behoeve van de overige functies: één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 4 Gemengd – 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd – 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen met inbegrip van aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven;
- b. kantoren;
- c. detailhandel;
- d. horeca III;
- e. horeca IV;
- f. bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals bijgevoegd als bijlage aan deze regels;
- g. gebouwde parkeervoorzieningen;
- h. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' en de daarbij behorende:
 - i. groenvoorzieningen;
 - j. ongebouwde terrassen;
 - k. kelders, fietsenstallingen, toegangsvoorzieningen, entrees, bergingen en andere nevenruimten;
 - l. nutsvoorzieningen.

4.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bouwregels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 15 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang met uitzondering van constructieve onderdelen;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- d. bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter;
- e. woningen met een gevelzijde waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde;
- f. voor zover eerstelijnsbebouwing, gezien vanuit de bestemmingsgrens parallel aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat wordt gebruikt ten behoeve van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, dient deze te worden voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies, tenzij:
 1. de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde
 2. of de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. de functies genoemd in lid 4.1, sub d en e mogen uitsluitend op de eerste en tweede bouwlaag worden gesitueerd;
- b. het maximum bruto vloeroppervlak bedraagt voor:

1. kantoren 7.618 m²;
 2. detailhandel 7.661 m²;
 3. horeca III en horeca IV gezamenlijk 1.192 m²;
- c. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 4.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende normen:
1. ten behoeve van de functie kantoren en bedrijven: één parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte;
 2. ten behoeve van de functie wonen: maximaal 0,5 parkeerplaats per woning;
 3. ten behoeve van de overige functies: één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 5 Gemengd – 3

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd – 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke dienstverlening;
- b. kantoren;
- c. detailhandel;
- d. horeca III;
- e. horeca IV;
- f. bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals bijgevoegd als bijlage aan deze regels;
- g. gebouwde parkeervoorzieningen;
- h. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' en de daarbij behorende:
 - i. groenvoorzieningen;
 - j. ongebouwde terrassen;
 - k. kelders, fietsenstallingen, toegangsvoorzieningen, entrees, bergingen en andere nevenruimten;
 - l. nutsvoorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bouwregels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 15 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang met uitzondering van constructieve onderdelen;
- c. ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – 3 is een overstekend dak op 35 meter hoogte toegestaan.
- d. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- e. bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter;
- f. voor zover eerstelijnsbebouwing, gezien vanuit de bestemmingsgrens parallel aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat wordt gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige gebouwen, dient deze te worden voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies, tenzij:
 1. de geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde
 2. of de geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de nadere situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. de functies genoemd in lid 5.1, sub d en e mogen uitsluitend op de eerste, tweede en de één-na-bovenste bouwlaag worden gesitueerd;
- b. het maximum bruto vloeroppervlak bedraagt voor:
 1. horeca III en horeca IV gezamenlijk 1.140 m²;
 2. kantoren 11.669 m²;

3. detailhandel 95 m².
- c. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 5.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende normen:
 1. ten behoeve van de functie kantoren en bedrijven: één parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte;
 2. ten behoeve van de overige functies: één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 6 Gemengd – 4

6.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd – 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. maatschappelijke dienstverlening;
- b. bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals bijgevoegd als bijlage aan deze regels;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen;
- d. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang'

en de daarbij behorende:

- e. groenvoorzieningen;
- f. ongebouwde terrassen;
- g. kelders, fietsenstallingen, toegangsvoorzieningen, entrees, bergingen en andere nevenruimten;
- h. nutsvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bouwregels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 15 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- d. bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter.
- e. voor zover eerstelijnsbebouwing, gezien vanuit de bestemmingsgrens parallel aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat wordt gebruikt ten behoeve van geluidsgevoelige gebouwen, dient deze te worden voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies, tenzij:
 1. de geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde
 2. of de geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

6.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 6.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 6.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende normen:
 1. ten behoeve van de functie bedrijven: één parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte;
 2. ten behoeve van de functie maatschappelijke voorzieningen: één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 7 Gemengd – 5

7.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Gemengd – 5 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen met inbegrip van aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven;
 - b. kantoren;
 - c. horeca II;
 - d. horeca III;
 - e. horeca IV;
 - f. ontspanning en vermaak;
 - g. detailhandel;
 - h. consumentverzorgende dienstverlening;
 - i. zakelijke dienstverlening;
 - j. bedrijven in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals bijgevoegd als bijlage aan deze regels;
 - k. gebouwde parkeervoorzieningen;
 - l. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang';
 - m. lange termijn energie opslag
- en de daarbij behorende
- n. groenvoorzieningen;
 - o. ongebouwde terrassen;
 - p. kelders, fietsenstallingen, in- en uitritten, toegangsvoorzieningen, entrees, bergingen en andere nevenruimten;
 - q. nutsvoorzieningen.

7.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bouwregels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 13 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang met uitzondering van constructieve onderdelen;
- c. ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – 2 mogen de eerste 8 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een overkraging;
- d. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd met een maximale bouwhoogte van 1,20 meter boven maaiveld;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter;
- f. woningen met een gevelzijde waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, dienen te beschikken over een geluidsluwe zijde;
- g. voor zover eerstelijnsbebouwing, gezien vanuit de bestemmingsgrens parallel aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat wordt gebruikt ten behoeve van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, dient de noordgevel, de oostgevel en het noordelijke deel van de westgevel te worden voorzien van een dove gevel of een geluidwerend vlies, tenzij:
 1. de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de door het bevoegd gezag vastgestelde hogere grenswaarde
 2. of de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de nadere situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;

- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid.7.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. het maximum bruto vloeroppervlak bedraagt voor:
 - 1. kantoren 63.500 m²;
 - 2. horeca II 1.000 m²;
 - 3. horeca III en IV 1.331 m²;
 - 4. ontspanning en vermaak 2000 m² gezamenlijk met de gronden binnen de bestemming Gemengd - 1, met een maximum vestigingsgrootte van 1.500 m²;
 - 5. detailhandel, consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening gezamenlijk 1.612 m² met een maximum van 250 m² voor de functie zakelijke dienstverlening.
- b. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 7.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende normen:
 - 1. ten behoeve van de functie kantoren en bedrijven: één parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlakte;
 - 2. ten behoeve van de functie wonen: maximaal 0,5 parkeerplaats per woning;
 - 3. ten behoeve van de overige functies: één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 8 Horeca

8.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Horeca aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. horeca II;
- b. horeca III;
- c. horeca IV;
- d. horeca V;
- e. gebouwde parkeervoorzieningen;
- f. onderdoorgang ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang'

en daarbij behorende:

- g. groenvoorzieningen;
- h. ongebouwde terrassen;
- i. kelders, fietsenstallingen, bergingen en andere nevenruimten;
- j. nutsvoorzieningen.

8.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 8.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende regels:

- a. maximum bouwhoogte: zoals op de verbeelding aangegeven;
- b. ter plaatse van de bouwaanduiding 'onderdoorgang' mogen de eerste 15 meter niet worden bebouwd ten behoeve van een onderdoorgang met uitzondering van constructieve onderdelen;
- c. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- d. bouwwerken geen gebouwen zijnde mogen worden opgericht tot een hoogte van maximaal 3 meter.

8.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van bouwwerken. Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

8.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in 8.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. de in lid 8.1, sub a en b genoemde functies mogen uitsluitend op de eerste, tweede en de bovenste bouwlaag worden gesitueerd;
- b. het maximum bruto vloeroppervlak bedraagt voor:
 1. Horeca V 27.514 m²;
 2. Horeca II, III en IV gezamenlijk 2.468 m².
- c. de gronden mogen uitsluitend gebruikt worden ten behoeve van de functies zoals genoemd in lid 8.1, mits voorzien is in voldoende parkeerplaatsen volgens de volgende norm:
 1. één parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 9 Verkeer

9.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met maximaal 2 rijstroken;
- b. voet- en fietspaden;
- c. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsruimten;
- d. bruggen ter plaatse van de functieaanduiding brug;
- e. kunstobjecten;
- f. ongebouwde terrassen;
- g. een trap ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – 1;
- h. gebouwde parkeervoorzieningen met de daarbij behorende in- en uitritten en toegangsvoorzieningen;
- i. laad- en losplaatsen

met de daarbij behorende:

- j. geluid- en luchtschermen;
- k. taluds;
- l. lichtmasten;
- m. groenvoorzieningen;
- n. waterlopen;
- o. waterhuishoudkundige voorzieningen;
- p. ondergrondse afvalcontainers;
- q. ondergrondse infrastructuur;
- r. nutsvoorzieningen;
- s. andere bijbehorende verkeersvoorzieningen.

9.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 9.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende regels:

- a. maximale bouwhoogte: 3 meter;
- b. maximale bebouwingsoppervlakte: 10 m²;
- c. in afwijking van het gestelde onder 9.2 sub b mogen ten behoeve van de ontsluiting van de ondergrondse parkeervoorzieningen twee entreegebouwen van maximaal 35 m² en 12 meter hoog worden gerealiseerd;
- d. gebouwde parkeervoorzieningen mogen uitsluitend worden gerealiseerd als ondergrondse parkeervoorzieningen;
- e. ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding – 1 is:
 1. een trap toegestaan ten behoeve van de bestemming Gemengd – 5 met een maximale bouwhoogte van 1,20 meter;
 2. een luifel op 9,20 meter boven maaiveld toegestaan met een maximale bouwdiepte van 3,60 meter.

9.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders toetsen bij de toepassing van deze nadere eisen of geen onevenredige aantasting zal plaatsvinden van:

- a. de verkeerssituatie ter plaatse;
- b. stedenbouwkundig profiel;
- c. de bezonningssituatie op de aangrenzende percelen;
- d. gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

9.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in 9.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. wegen mogen uitsluitend als rijwegen worden gebruikt voor zover een maximumsnelheid van ten hoogste 30 km per uur geldt;

- b. In afwijking van het bepaalde onder a geldt dat ter plaatse van de ODEbrug en in het verlengde daarvan de Oosterdoksade, parallel aan de Oostertoegang, in aansluiting op de De Ruijterkade rijwegen uitsluitend als rijwegen mogen worden gebruikt voor zover een maximumsnelheid van ten hoogste 50 km per uur geldt.

Artikel 10 Water

10.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. vaarwater;
- c. steigers en bruggen met de daarbij behorende
- d. toegangsbruggen en hellingbanen;
- e. metro-ingangen

10.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 10.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende regels:

- a. uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan;
- b. de maximale bouwhoogte van bruggen bedraagt 10 meter;
- c. de maximale bouwhoogte van steigers, met uitzondering van toegangsbruggen en hellingbanen, bedraagt 1 meter;
- d. de maximale bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt 1 meter.

10.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in 10.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksregels:

- a. steigers uitsluitend ter plaatse van het op de verbeelding aangegeven aanduidingsvlak met de aanduiding 'steiger';
- b. bruggen uitsluitend ter plaatse van het op de verbeelding aangegeven aanduidingsvlak met de aanduiding 'brug';
- c. in afwijking van het bepaalde in 10.2 sub a mag aan de Oosterdokskade, ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding "horeca van categorie 4 (h=4)", één ligplaats voor een drijvend restaurant worden gerealiseerd met de volgende afmetingen:
 1. maximum hoogte 16 meter;
 2. maximum breedte 23 meter;
 3. maximum lengte 38 meter,met dien verstande dat het is toegestaan de genoemde breedte- en lengtemaat te overschrijden uitsluitend ten behoeve van de luifel tussen de 1^e en 2^e bouwlaag en de ventilatiekanalen aan de zuidwestzijde van het bouwwerk tot maximaal de breedte en de lengte als bestaand ten tijde van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan;
- d. In afwijking van het bepaalde in lid 10.2 sub a is ter plaatse van het aanduidingsvlak met de functieaanduiding 'hotel' een hotel toegestaan met een bruto vloeroppervlak (bvo) van ten hoogste 50 m² en een maximale bouwhoogte van 10 meter.

Artikel 11 Waarde – Archeologie

11.1 Bestemmingsomschrijving

- a. De voor Waarde - Archeologie aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.
- b. De bestemming 'Waarde - Archeologie' is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

11.2 Bouwregels

- a. Voor zover met betrekking tot de in lid 11.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch rapport te overleggen.
- b. Het bepaalde in lid 11.2 sub a is niet van toepassing op een bodemverstoring indien de bodemverstoring betrekking heeft op:
 1. een gebied met een kleinere oppervlakte dan 10.000 m²;
 2. een activiteit die het normale onderhoud betreft;
 3. een activiteit die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.
- c. Aan de omgevingsvergunning in lid 11.2 sub a kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door de bij omgevingsvergunning te stellen kwalificaties.

11.3 Nadere eisen

Bij omgevingsvergunning kunnen nadere eisen gesteld worden ten aanzien van de situering, de inrichting en het gebruik van de gronden aangewezen voor 'Waarde - Archeologie', indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse archeologische waarden zoals bedoeld in lid 11.1 aanwezig zijn, ter bescherming van de in lid 11.1 genoemde archeologische waarden.

11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen uitsluitend ten dienste van de in 11.1 genoemde primaire bestemming en de overige aan de gronden toegekende bestemmingen uitgevoerd worden, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Op en onder de in lid 11.1 genoemde gronden is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden uit te voeren:
 1. het uitvoeren van grondbewerkingen waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
 2. het aanbrengen van drainage;
 3. het aanleggen en verbreden van wateren;
 4. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
 5. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- b. De aanvrager van een vergunning zoals bedoeld onder a dient een archeologisch rapport te overleggen;
- c. De onder a genoemde werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden mogen de archeologische waarden zoals bedoeld in lid 1 niet onevenredig schaden;
- d. Aan de onder a genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;

3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door de bij omgevingsvergunning te stellen kwalificaties.
- e. Het bepaalde onder a en d is niet van toepassing op een bodemverstoring:
1. die betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 10.000 m²;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

11.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming 'Waarde - Archeologie', overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en met in achtneming van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, te wijzigen, in die zin dat de verbeelding wordt gewijzigd door één of meerderde bestemmingsvlakken met dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' van de verbeelding te verwijderen of te verkleinen, indien:

1. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
2. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in de bescherming van deze waarden.

Artikel 12 Waarde – Cultuurhistorie

12.1 Bestemmingsomschrijving

De op de verbeelding voor Waarde - Cultuurhistorie aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, herstel en versterking van de met het beschermd stads- of dorpsgezicht verbonden cultuurhistorische en architectonische waarden. De bestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 14 Algemene bouwregels

Op en onder de in het bestemmingsplan begrepen gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, waarbij het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen en bouwhoogten te overschrijden ten behoeve van:

1. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen en dergelijke delen van gebouwen, mits de horizontale overschrijding van de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 0,50 meter;
2. hijsinrichtingen, gevelonderhoudsinstallaties en andere ondergeschikte delen van gebouwen, voor zover deze de vrije doorgang van het verkeer niet belemmeren en mits de horizontale overschrijding van de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 1 meter;
3. gevelaccenten, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken, erkers, buitentrappen, luifels, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de horizontale overschrijding van de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 1,10 meter en deze werken niet lager gelegen zijn dan 10 meter boven maaiveld;
4. dakterrassen, hekwerken en vergelijkbare bouwwerken mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 2,10 meter en deze worden gebouwd op tenminste 1 meter afstand van de bestemmingsgrens;
5. lift- en trappenhuizen, hijsinrichtingen en gevelonderhoudsinstallaties, klimaatinstallaties, ventilatie-inrichtingen, installaties ten behoeve van het opwekken van duurzame energie en schoorstenen mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 4 meter.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

- a. In aanvulling op het algemeen gebruiksverbod in artikel 7.10 van de wet wordt onder verboden gebruik in ieder geval begrepen het gebruik van de gronden voor:
 1. telefontelefoonruimte of belhuis, automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop;
 2. de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan;
 3. de functie Horeca I;
- b. Ten aanzien van de functie detailhandel geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 13.500 m² gezamenlijk voor de gronden met de bestemming Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Gemengd - 5;
- c. Ten aanzien van de functie horeca II, III en IV geldt een maximum bruto vloeroppervlak van 8.001 m² gezamenlijk voor de gronden met de bestemming Horeca, Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Gemengd - 5;
- d. De voor de verschillende bestemmingen aangewezen gronden mogen op grond van het bepaalde in de bestemmingsregels daarvoor slechts worden bebouwd en gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid voor fietsen wordt gerealiseerd of in stand gehouden conform het Bouwbesluit dan wel een vastgestelde Nota normen fietsparkeren Amsterdam en met in achtneming van de daarin gestelde uitvoeringsregels te bepalen aantal fietsparkeerplaatsen.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze regels met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd afwijking te verlenen van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van:

1. gebouwen voor nuts- en elektriciteitsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 1 meter, en een maximale bruto vloeroppervlak van 15 m²;
2. bouwwerken geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, (ondergrondse) afvalopslag, geluidwerende en windhinder beperkende voorzieningen, duikers en andere waterstaatkundige werken;
3. geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter;
4. antennes en zendmasten ten behoeve van telefonie met een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig ontheffing verlenen van het gestelde onder a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10%.
- c. Het gestelde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het gestelde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

17.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard voor een of meer natuurlijke personen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan grond en opstallen gebruiken in strijd met het voordien geldende bestemmingsplan kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht afwijken.

Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan Oosterdokseiland Zuid. De volledige naam is de aanhaaltitel.

Bijlage

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten