

Vierde partiële herziening RI-Oost

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Doelstelling	7
1.3	Ligging en begrenzing	8
1.4	Bevoegdheden	9
1.5	Crisis- en herstelwet	9
1.6	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Beschrijving van het plangebied	11
2.2	Geschiedenis van het plangebied	11
2.3	Het vigerende bestemmingsplan	12
2.4	Overige plannen en besluiten	13
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Algemeen	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	21
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	21
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	21
Hoofdstuk 5	Milieuaspecten	25
5.1	Algemeen	25
5.2	MER	25
5.3	Geluid	26
5.4	Natuur en landschap	28
5.5	Bodem	29
5.6	Cultuurhistorie en archeologie	29
5.7	Externe veiligheid	31
5.8	Luchthavenindelingsbesluit	31
5.9	Luchtqualiteit	32
5.10	Verkeer en parkeren	32
5.11	Water	34
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	37
6.1	Algemeen	37
6.2	Artikelgewijze toelichting	38
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	43
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
8.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	45
8.2	Ontwerpbestemmingsplan	45

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het bestemmingsplan 'Vierde partiële herziening RI-Oost' geeft invulling aan het ruimtelijk beleid voor de Sportheldenbuurt op Zeeburgereiland. Op basis van het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost alsmede het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland, het bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland en het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland geeft dit bestemmingsplan voor een deel van het RI-Oost gebied aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het voorliggende bestemmingsplan zal het toetsingskader vormen voor het verlenen van omgevingsvergunningen.

1.2 Doelstelling

Het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost) is gelegen op het Zeeburgereiland, in het oosten van de stad. Zeeburgereiland wordt getransformeerd in een gebied voor stedelijk wonen en werken, waar het wonen de belangrijkste bestemming is, met ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen die passen in een stedelijk milieu. Voor RI-Oost is een stedenbouwkundig plan opgesteld dat is vertaald naar het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland (2010). Vervolgens is een aantal planherzieningen doorlopen. De bestemmingsplannen Eerste en Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland, kenmerken zich als gedetailleerde eindplannen. De plekken van de 30 bouwblokken en de wegen zijn vastgelegd. Het programma is per bouwblok vastgelegd. Het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost is opgesteld voor het gebied aan de westzijde van RI-Oost en is een globaal eindplan dat een grotere vrijheid in de positionering van de bouwblokken geeft.

In het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost wordt de planregeling voor enkele bouwblokken aangepast. De stedenbouwkundige randvoorwaarden in de bouwregels moeten voor een aantal bouwblokken worden herzien, zodat het plan aansluit bij het welstandskader en de geplande ontwikkeling van het gebied. Het oorspronkelijke Stedenbouwkundig Plan ging uit van een enigszins monumentale bebouwing. Sinds een paar jaar wordt gewerkt aan een meer informele verkaveling om meer tegemoet te komen aan de gefaseerde ontwikkelingen door marktpartijen. Het voorliggende bestemmingsplan kenmerkt zich als een gedetailleerd eindplan dat in hoofdopzet aansluit bij de voorgaande bestemmingsplannen.

In de bestemmingsplanherziening blijft de stedenbouwkundige hoofdopzet gehandhaafd. Op blokniveau worden wijzigingen doorgevoerd in de planregeling, zodat deze aansluit bij de huidige inzichten, zowel vanuit stedenbouwkundige optiek als vanuit de markt gezien. Dit betreft:

1. Bij de (zelfbouw)kavels John Blankensteinstraat(blok 2b, 3b, 4b, 5b) worden de rooilijnen aangepast, zodat de voortuinen onbebouwd blijven;
2. De bouwregeling voor twee blokken aan de Faas Wilkesstraat(blok 11, 12) wordt aangepast voor o.a. parkeerdekken, bouwhoogten, gevellengte en hoekbebouwing, zodat deze aansluiten op het welstandskader;
3. De bouwregeling voor twee blokken aan de Eef Kamerbeekstraat(blok 26, 27) wordt aangepast voor o.a. parkeerdekken, bouwhoogten, gevellengte en hoekbebouwing, zodat deze aansluiten op het welstandskader. Voor blok 26 is in april 2015 een hogere grenswaardebesluit genomen, omdat de afscherpende bebouwing aan de IJburglaan (studentenhuisvesting blok 29a) lager wordt dan beoogd in het bestemmingsplan. Om realisatie van een stille zijde mogelijk te maken wordt de planregeling aangepast.
4. Aan de Foekje Dillemastraat(blok 22) wordt de bestemming van het blok gewijzigd van Wonen en

voorzieningen naar een Maatschappelijke en Gemengde bestemming, ten behoeve van een middelbare school (Stelle college), voorzieningen en wonen.

5. De bouwblokken aan de Foekje Dillemastraat (blok 18a en 22) worden verplaatst richting de sportvelden, zodat er meer ruimte ontstaat om de geplande sporthal blok 18a in te passen.
6. Het vergroten van het maximaal aantal woningen dat gebouwd mag worden binnen het plangebied van 1950 naar 2525, waarbij het maximale aantal m² aan woonprogramma niet toeneemt. Het toegenomen aantal woningen in de RI-Oost ontstaat vooral doordat er meer kleinere woningen worden gerealiseerd binnen hetzelfde bouwvolume.
7. In de regels zijn parkeernormen opgenomen vanwege wetswijzigingen. Hiertoe is de parkeerbalans geactualiseerd.

1.3 Ligging en begrenzing

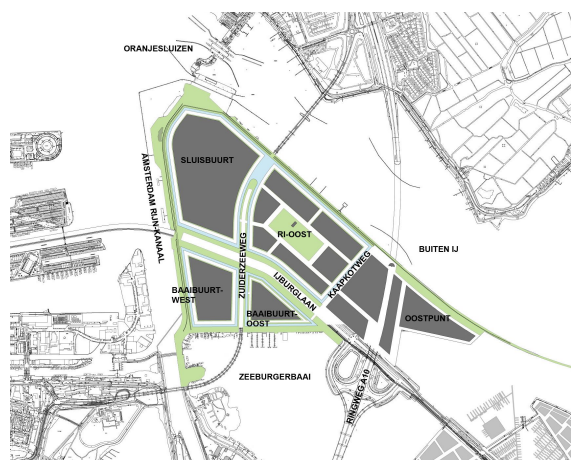
Zeeburgereiland ligt aan de westkant van Amsterdam aan het Buiten-IJ en ligt in stadsdeel Oost.



ligging Zeeburgereiland ten opzichte van overige ontwikkelingen in het oosten van de stad

De globale begrenzing van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost is als volgt:

- in het noorden door de Zuider Ijdijk;
- in het westen door de Zuiderzeeweg;
- in het zuiden de IJburglaan en
- in het oosten door de Bob Haarmslaan (voorheen: Kaap Kotweg).



ligging plangebied op Zeeburgereiland



begrenzing plangebied is gelijk aan bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland

1.4 Bevoegdheden

In verband met een wijziging van de Gemeentewet is het bestuurlijk stelsel in Amsterdam ingrijpend gewijzigd. Sinds 19 maart 2014 biedt de Gemeentewet geen mogelijkheden meer om deelgemeenten in te stellen. Als gevolg van deze wijziging is per stadsdeel een bestuurscommissie ingesteld. Aan een bestuurscommissies kunnen minder bevoegdheden worden toegekend dan aan deelgemeenten. In dit kader is van belang dat de bevoegdheid tot het vaststellen van bestemmingsplannen niet aan een bestuurscommissie kan worden toegekend. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Gemeentewet staan dit in de weg.

De gemeenteraad van Amsterdam is dus bevoegd om het bestemmingsplan vast te stellen. In de Verordening op de bestuurscommissies is vastgelegd welke taken in de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure worden overgedragen aan de bestuurscommissies, met uitzondering van de gebieden die zijn aangewezen als grootstedelijk gebied. Voor RI-Oost geldt dat het gebied, voor wat betreft de bevoegdheden op grond van de Wro zoals het vaststellen van een bestemmingsplan, is aangewezen als grootstedelijk gebied, waardoor het bestemmingsplan wordt voorbereid door het college van Burgemeester en wethouders van Amsterdam. In 2012 zijn bevoegdheden in het kader van Wabo-vergunningverlening ten aanzien van een gedeelte van Zeeburgereiland overgedragen aan stadsdeel Oost.

1.5 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn 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

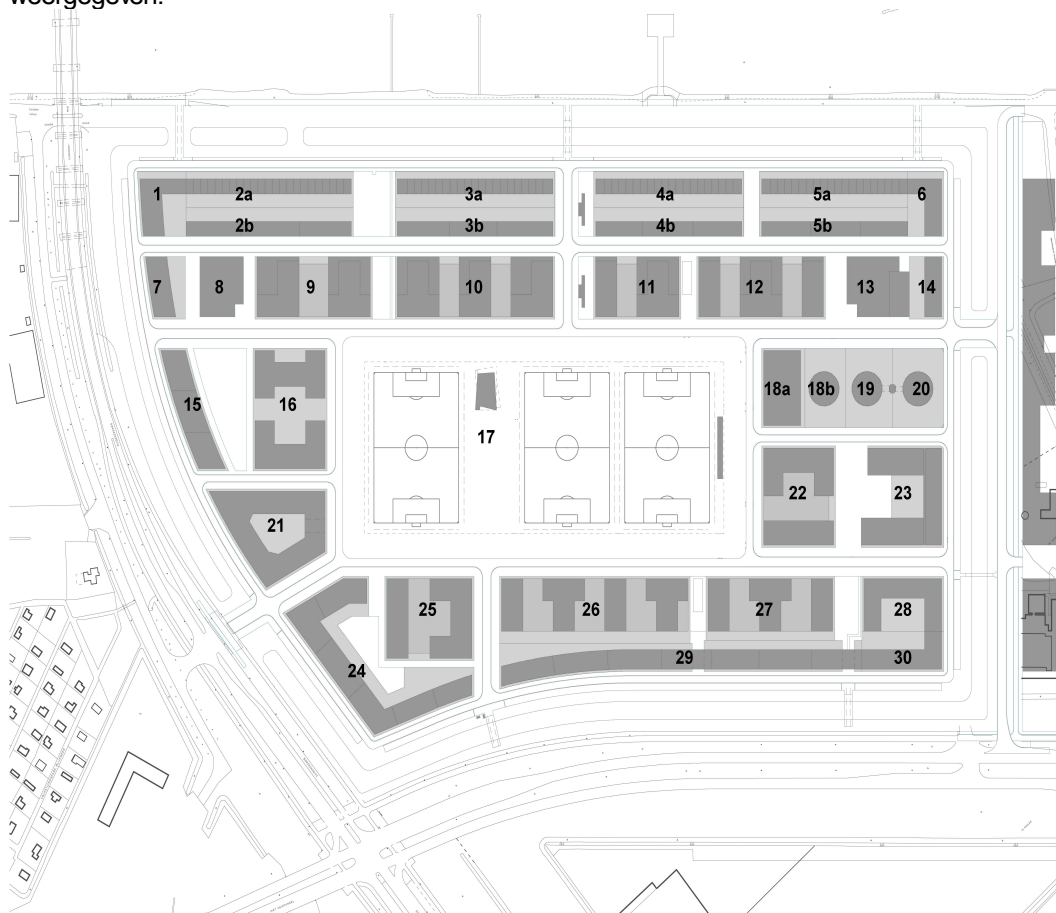
'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien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

1.6 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit de regels en een verbeelding die vergezeld gaat van een toelichting. Op de verbeelding zijn de toekomstige bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

Bij besprekingen met ontwikkelende partijen worden vaak kavel/bouwbloknummers gehanteerd. Voor de volledigheid worden de kavels met bijbehorende kavel/bouwbloknummers in het figuur hieronder weergegeven.



overzicht kavel/bouwbloknummers (in wit aangeduid) van de kavels op RI-Oost

Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de kavel/bouwbloknummers: 2b, 3b, 4b, 5b, 11, 12, 18a, 22, 26 en 27. Daarnaast worden enkele regels van het plan in algemene zin gewijzigd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied wordt (globaal) begrensd aan de noordwest-zijde door de Zuiderzeeweg, aan de zuidwest-zijde door de IJburglaan, aan de zuidoost-zijde door de toekomstige Kaap Kot weg en aan de noordzijde door de grens van het stadsdeel Noord in het Buiten-IJ. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.



het gehele Zeeburgereiland, gezien vanuit het oosten

2.2 Geschiedenis van het plangebied

Ontstaansgeschiedenis

Het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost) is gelegen op het Zeeburgereiland, in het oosten van de stad. Dit eiland is ontstaan tussen 1892 en 1899 door de aanleg van de Oranjesluizen, de bijbehorende strekdam en de voltooiing van de zuidelijke dijk vanaf wat nu het Amsterdam-Rijnkanaal is. Het westelijk deel is tussen 1908 en 1913 volgestort met bagger en was vanaf 1929 begaanbaar. Op 30 november 1957 ontstond een vaste oeververbinding tussen Amsterdam en Amsterdam-Noord door de aanleg van de Amsterdamse brug en de Schellingwouderbrug.

Gewijzigde omstandigheden

De positie van het Zeeburgereiland binnen de stad is in de afgelopen jaren ingrijpend veranderd. Twintig jaar geleden was het eiland nog de oostelijke stadsrand van Amsterdam. Aan de overkant van het Amsterdam Rijnkanaal, ten westen van het eiland, lag het Oostelijk Havengebied, dat in de loop der jaren in onbruik was geraakt als havengebied en was veranderd in een extensief gebruikte rommelzone. Ten oosten van het Zeeburgereiland lag het open water van het IJmeer.

Het Oostelijk Havengebied is in de jaren tachtig en negentig geherstructureerd tot een populaire stedelijke woonwijk. In 1996 is de Piet Heintunnel geopend, de verbinding tussen het Oostelijk

Havengebied en de ringweg A10 op het Zeeburgereiland. Ten oosten van het Zeeburgereiland wordt IJburg gebouwd. Sinds 2003 rijdt de IJtram over het Zeeburgereiland, die IJburg verbindt met de binnenstad. Het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, is geen stadsrand meer, maar ligt midden tussen de nieuwste Amsterdamse wijken. Die positie vraagt om een transformatie van het gebied.

De keuze voor (hoofdzakelijk woningbouw)

Een belangrijke reden voor de keuze voor woningbouw is de blijvend grote vraag naar woonruimte. Die vraag is niet alleen een gevolg van de bevolkingsgroei, maar vooral ook van de groei van het aantal huishoudens en de individuele ruimtebehoefte. De doorstroming op de Amsterdamse woningmarkt is de afgelopen jaren afgenomen. De woningmarkt raakt verstopt en er is een aanzienlijke hoeveelheid nieuwbouw noodzakelijk om de doorstroming weer op gang te brengen. Met het besluit de Rioolwaterzuiveringsinstallatie te sluiten en te verplaatsen naar het westelijk havengebied is een grote blokkade voor woningbouw op het Zeeburgereiland opgeheven. Door de herontwikkeling kunnen 5.000 tot 6.000 woningen worden gerealiseerd op het Zeeburgereiland. Naast woningbouw, is een bovenwijks voorzieningenprogramma onderdeel van de plannen. Redenen voor het opnemen van dat programma zijn de ligging van het eiland op een knooppunt van infrastructuur, de goede bereikbaarheid vanaf het Centraal Station met het openbaar vervoer en vooral de toevoeging van circa 30.500 woningen aan de oostkant van de stad (het Oostelijk Havengebied, IJburg en het Zeeburgereiland samen). Dit alles vraagt om de toevoeging van nieuwe, buurtoverstijgende voorzieningen.

De transformatie van het Zeeburgereiland zal gefaseerd plaatsvinden. Voor de gehele ontwikkeling is een milieueffectrapportage doorlopen. Voor elke fase zal een apart bestemmingsplan worden opgesteld. Als eerste werd een bestemmingsplan opgesteld voor het RI-Oostterrein omdat dit deelgebied het eerst vrij is gemaakt. Het voorliggende bestemmingsplan is een partiële herziening van dat laatstgenoemde bestemmingsplan.

In 2010 zijn naar aanleiding van de economische crisis en de tekorten in het Vereveningsfonds een tweetal projectenschouwen gehouden. Per project is in beeld gebracht of die kan worden voortgezet en zo ja, of dat dan met een gewijzigd bouwprogramma zal moeten gebeuren. Voor het plangebied van het voorliggende plan is besloten dat het programma volledig kan worden uitgevoerd. In de fasering van de uitvoering is niets gewijzigd. De raad heeft op 15 en 16 december 2010 met de projectenschouwen ingestemd.

2.3 Het vigerende bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost is op 30 september 2009 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en is sinds maart 2010 onherroepelijk. Het plan heeft betrekking op de eerste fase van de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en beslaat het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost (RI-Oost). Het bestemmingsplan voorziet in de bouw van:

- maximaal 1.950 woningen,
- 20.000 m² basisvoorzieningen en
- maximaal 68.500 m² bovenwijkse voorzieningen.

Het bestemmingsplan is een vertaling van het stedenbouwkundig plan RI-Oost, maar biedt meer flexibiliteit, welke nodig is voor de verdere planontwikkeling. Om woningbouw te kunnen realiseren is de primaire waterkering langs de westrand van het eiland verlegd naar de noordoostelijke en zuidelijke kant.

Op 13 juli 2010 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland vastgesteld en dit bestemmingsplan is sinds oktober 2011 onherroepelijk. Wegens enkele stedenbouwkundige correcties is het onherroepelijke bestemmingsplan RI-Oost

Vierde partiële herziening RI-Oost (vastgesteld)

(moederplan) op onderdelen herzien. Op 11 september 2013 is het bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland vastgesteld (onherroepelijk op 8 november 2013), hierin is de verplichte fasering in de bouw van de afscherpende bebouwing losgelaten. De stedenbouwkundige correcties zijn naar aard en omvang gering. In grote lijnen blijven de stedenbouwkundige uitgangspunten uit het moederplan in tact. Op 4 juli 2014 is het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost vastgesteld. Voor het westelijk deel van RI Oost is een globaal eindplan opgesteld, dat vrijheid geeft in de positionering van de bouwblokken. Qua programma zijn de plannen nagenoeg identiek.

Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost vervangt de bovengenoemde bestemmingsplannen voor zover deze zien op de eerder omschreven gronden.

2.4 Overige plannen en besluiten

Schellingwoude

Op 30 mei 2012 heeft de stadsdeelraad van stadsdeel Noord het bestemmingsplan Schellingwoude vastgesteld. In dit bestemmingsplan heeft het stadsdeel de aanwezige bebouwing en functies vastgelegd. Van enige strijd van het voorliggende bestemmingsplan met de toekomstige ontwikkelingen in Amsterdam Noord is geen sprake.

Zonebesluit industrielawaai

In 1986 heeft de gemeenteraad van Amsterdam voor het Oostelijk Havengebied- Zeeburgereiland op basis van de Wet geluidhinder, onderdeel industrielawaai, een geluidzone vastgesteld door middel van een zonebesluit. Dit zonebesluit heeft, zoals de naam al zegt, betrekking op het Oostelijk Havengebied en het Zeeburgereiland. De hierin vastgestelde geluidzone omvat het gebied vanaf het Centraal Station tot het werkgebied Cruquius en het Zeeburgereiland.

In dit besluit zijn de volgende gezoneerde industrieterreinen aangewezen: het werkgebied Cruquius, de noordwestpunt van het Zeeburgereiland (het noordelijk deel van de Sluisbuurt) en het deel van het Zeeburgereiland ten oosten van de Zuiderzeeweg ligt (het voormalige RI-Oost terrein, de Oostpunt en de Baaibuurt-Oost). Het onderhavige bestemmingsplan bestrijkt, zoals reeds hiervoor opgemerkt, uitsluitend het terrein van de voormalige RI-Oost.

Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg

Op 7 juli 2010 heeft de gemeenteraad de Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg vastgesteld. Dat bestemmingsplan beoogt uitsluitend te voorzien in de actualisatie (verkleining) van de oorspronkelijke geluidzone uit 1986 (zie paragraaf hierboven). Na actualisatie heeft de geluidzone alleen nog betrekking op het werkgebied Cruquius. Bij de ligging van deze nieuwe zone zijn de huidige geluidrechten van de bedrijven uit hun milieuvergunningen en de volgens de algemene voorschriften uit het Activiteitenbesluit in acht genomen. Het plangebied van het voorliggende plan maakt geen deel (meer) uit van een Zonebesluit industrielawaai.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan voorziet hoofdzakelijk in een aanpassing van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor een aantal bouwblokken worden herzien, zodat het plan aansluit bij het welstandskader en de geplande ontwikkeling van het gebied. Voor blok 22 geldt dat de bouw van een school wordt beoogd op een locatie waar eerder al woningbouw was toegestaan. Het plan voorziet niet in een toevoeging van functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen. In de verdeling van de reeds toegelaten functies in het plangebied wordt meer flexibiliteit geboden. Om deze reden ontbreekt de noodzaak om het voorliggende plan aan het vigerende beleid van het rijk, de provincie, de regio, de gemeente en het stadsdeel Oost te toetsen. Op welke wijze de reeds toegestane functies passen in het vigerende beleid, is aangegeven in de toelichting van het Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

Tijdens de voorbereiding van het voorliggende plan is ten aanzien van enkele aspecten nieuw beleid van kracht geworden, dan wel in voorbereiding. Met nieuw beleid wordt bedoeld: beleid dat sinds de vaststelling van de vorige plannen van kracht is; beleid van voor die datum is reeds in dat plan opgenomen. Welk nieuw beleid er is, en welke gevolgen dat beleid voor het voorliggende plan heeft, wordt hieronder aangegeven. Daarbij moet vermeld worden dat het meeste nieuwe beleid betrekking heeft op nieuwe ontwikkelingen, die het voorliggende plan niet bevat.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte (Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zal de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;

- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het meer neerleggen van beslissingen dicht bij de burger. Om die reden bevat deze structuurvisie een veel beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en ook bevat het Barro minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat ervan uit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar het Barro bepalingen bevat gericht op gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende bestemmingsplan het onderwerp rijksvaarweg van toepassing. Bij de rijksvaarweg gaat het om het IJ. Ter bescherming van deze belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. Ten aanzien van de rijksvaarwegen wordt opgemerkt dat het Barro niet de verplichting oplegt om de vrijwaringszones op de verbeelding behorende bij een bestemmingsplan op te nemen. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat met dit bestemmingsplan de vigerende planologisch juridische mogelijkheden opnieuw worden vastgelegd met dien verstande dat de akoestische gevolgen van het loslaten van de randbebouwing in deze herziening wordt vastgelegd. In deze zin worden er geen nieuwe bestemmingen toegestaan anders dan reeds op grond van een bestemmingsplan direct is toegestaan. Voor het overige is het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming met dit beleid opgesteld.

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, tweede lid, Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, tweede lid, Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

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

van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

Het voorliggende bestemmingsplan gaat bieden meer flexibiliteit bij de uitvoering van de eerder vastgestelde bestemmingplannen. Het totale programma wijzigt niet.

3.2.2 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21^{ste} eeuw'. Deze nota's hebben geen betekenis meer als beleidsdocument. Het beleid van het Nationaal Waterplan is gericht op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Voor dit bestemmingsplan is geen watertoets uitgevoerd daar de herziening geen gevolgen heeft voor het omgevingsaspect water. Het maximaal te verharden oppervlakte blijft gelijk.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft Provinciale Staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie 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 hoog stedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

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

1. klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. 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.

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

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

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 beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de Wro is het streekplan als beleidsdocument en het goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. 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.

Waar in het provinciaal planbeleid ruimte bestaat voor nadere afwegingen of in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig is, is in deze verordening gebruik gemaakt van het instrument ontheffing door Gedeputeerde Staten (GS) of – in een enkel geval- nadere regels door GS. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting. Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verbonden. Daarnaast zijn in de bijlage toetsingskader voor de toepassing van regels opgenomen. Op 3 februari 2014 is de PRVS opnieuw vastgesteld. Het betreft een beleidsame wijziging ten opzichte van de eerder vastgestelde verordening uit 2010. RI-Oost ligt binnen het bestaand bebouwd gebied en het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS.

3.3.3 Provinciale Woonvisie 2010-2020

De Vierde partiële herziening RI-Oost betreft een meer flexibele invulling van een stedelijke ontwikkeling die reeds mogelijk was gemaakt in het moederplan waarbij wordt voorzien in een regionale behoefte. Volgens de provinciale woonvisie van de provincie Noord-Holland wordt voor de Metropoolregio ingezet op een uitbreiding van de woningvoorraad met 100.000 woningen in de periode 2010- 2020, waarvan ongeveer 75.000 voor Noord-Holland Zuid. Voor een goed en gevarieerd woonmilieu zijn bijbehorende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld scholen, winkels en horeca, noodzakelijk.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch Sterk en Duurzaam'

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de Gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad.

De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJeuvers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlothaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de

metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. Metroring sluiten over Noord (ontsluiten IJegers);
- voor het eerst ecologische structuur en Hoofdbomenstructuur in Amsterdamse Structuurvisie en uitbreiding oppervlakte Hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Zeeburgereiland

Sinds 2 maart 2010 vigeerde voor het voorliggende plangebied het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost (verder genoemd in deze paragraaf: het voorgaande bestemmingsplan) en in oktober 2011 is het bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland onherroepelijk geworden. Het bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost is vastgesteld in september 2013 en vervolgens in 4 juli 2014 is het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost vastgesteld. Het voorliggende plan moet beschouwd worden als de opvolger van deze plannen. Zoals in de toelichting bij het voorgaande bestemmingsplan is beschreven, is het de ambitie om het Zeeburgereiland te transformeren van een typisch stadsrandgebied in een gebied voor stedelijk wonen en werken. In alle te ontwikkelen deelgebieden wordt gestreefd naar een gemengd gebied waar het wonen de belangrijkste bestemming is, met ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen die passen in een stedelijk milieu.

Het voorliggende bestemmingsplan kent ten aanzien van het voorgaande bestemmingsplannen geen toevoeging van functies of grote wijzigingen aan de reeds vastgelegde functies. Derhalve wordt hier niet nader ingegaan op de voorkomende functies in het plangebied.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

Zeeburgereiland

Het Zeeburgereiland ligt aan de oostzijde van Amsterdam, tussen het Oostelijk Havengebied en de nieuwe wijk IJburg in het IJmeer. Met de verstedelijking van het Zeeburgereiland wordt het een belangrijke schakel in de verstedelijkingsas Centraal Station – IJburg en ontstaat een aaneengesloten stedelijk gebied. Vanwege de grote woningbouwbehoefte in Amsterdam wordt een relatief hoge dichtheid gerealiseerd in overeenstemming met het geldende ruimtelijk beleid. Het openbaar vervoer zal met een hogere dichtheid beter kunnen worden benut en zou kunnen uitbreiden met meerdere haltes. Als langs de IJburglaan en de Zuiderzeeweg zal worden gebouwd, veranderen deze van een ruim en open profiel in wegen met een meer stedelijk wegprofiel. Daarmee vormen de wegen minder een barrière tussen de verschillende deelgebieden.

Op en rond het Zeeburgereiland bevinden zich belangrijke rij- en vaarroutes die invloed hebben op de ontwikkeling van het gebied. Over de Zuiderzeeweg en de IJburglaan rijdt veel verkeer en worden ook brandbare gassen en vloeistoffen vervoerd. Het Zeeburgereiland ligt ook aan belangrijke nautische routes, met wachtplaatsen voor binnenvaartschepen, een calamiteitensteiger en bunkerschepen. Bij de herontwikkeling is rekening gehouden met de gevolgen voor de externe veiligheid, de geluidhinder en de luchtverontreiniging van de wegen. Een en ander conform het voorgaande bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

RI-Oost

Het plangebied beslaat voor een groot deel het terrein van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie Oost en komt overeen met het plangebied van het voorgaande bestemmingsplan binnen de ringsloot. De rioolzuivering is in november 2006 buiten werking gesteld en ontmanteld. Een aantal karakteristieke gebouwen zoals de hoge siloconstructies is behouden. Deze bebouwing kan zich door vorm en functie onderscheiden binnen het deelgebied en zo vanaf het begin van de ontwikkeling bijdragen aan het imago en positieve beeldvorming van het gebied.

De stedenbouwkundige structuur wordt bepaald door de oorspronkelijk orthogonale opzet van de rioolzuiverings-bebouwing, loodrecht op de oeverlijn. Enkele grotere voorzieningen (scholen voor

voortgezet onderwijs en de voetbal/sportvelden) zijn mede bepalend voor het karakter van het gebied. Hetzelfde geldt voor de te behouden en te hergebruiken bestaande gebouwen. De hoofdopzet sluit volledig aan bij het Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost.

In dit bestemmingsplan wordt de planregeling voor enkele bouwblokken aangepast. De stedenbouwkundige randvoorwaarden in de planregeling moeten voor een aantal bouwblokken worden herzien, zodat het plan aansluit bij het welstandskader uit 2013 en de geplande ontwikkeling van het gebied. Het oorspronkelijke Stedenbouwkundig Plan ging uit van een enigszins monumentale bebouwing. Sinds een paar jaar wordt gewerkt aan een meer informele verkaveling om meer tegemoet te komen aan de gefaseerde ontwikkelingen door marktpartijen.

In deze bestemmingsplanherziening blijft de stedenbouwkundige hoofdopzet gehandhaafd. Op blokniveau worden wijzigingen doorgevoerd in de planregeling, zodat deze aansluit bij de huidige inzichten, zowel vanuit stedenbouwkundige optiek als vanuit de markt bezien. Dit betreft:

1. Bij de (zelfbouw)kavels John Blankensteinstraat (blok 2b, 3b, 4b, 5b) worden de rooilijnen aangepast, zodat de voortuinen onbebouwd blijven;
2. De bouwregeling voor twee blokken aan de Faas Wilkesstraat (blok 11, 12) wordt aangepast voor o.a. parkeerdekken, bouwhoogten, gevellingte en hoekbebouwing, zodat deze aansluiten op het welstandskader;
3. De bouwregeling voor twee blokken aan de Eef Kamerbeekstraat (blok 26, 27) wordt aangepast voor o.a. parkeerdekken, bouwhoogten, gevellingte en hoekbebouwing, zodat deze aansluiten op het welstandskader. Voor blok 26 is in april 2015 een hogere grenswaardebesluit genomen, omdat de afschermende bebouwing aan de IJburglaan (studentenhuisvesting blok 29a) lager wordt dan beoogd in het bestemmingsplan. Om realisatie van een stille zijde mogelijk te maken wordt de planregeling aangepast.
4. Aan de Foekje Dillemastraat (blok 22) wordt de bestemming van het blok gewijzigd van Wonen en voorzieningen naar een Maatschappelijke en Gemengde bestemming, ten behoeve van een middelbare school (Stelle college), voorzieningen en wonen.
5. De bouwblokken aan de Foekje Dillemastraat (blok 18a en 22) worden verplaatst richting de sportvelden, zodat er meer ruimte ontstaat om de geplande sporthal blok 18a in te passen.
6. Het vergroten van het maximaal aantal woningen dat gebouwd mag worden binnen het plangebied van 1950 naar 2525, waarbij het maximale aantal m² aan woonprogramma niet toeneemt. Het toegenomen aantal woningen in de RI-Oost ontstaat vooral doordat er meer kleinere woningen worden gerealiseerd binnen hetzelfde bouwvolume.
7. In de regels zijn parkeernormen opgenomen vanwege wetswijzigingen.

4.2.1 Voortuinen

Voor de bouwblokken 2b, 3b, 4b, en 5b wordt de voorgevelrooilijn 3 meter naar achter verplaatst, zodat de voortuinen onbebouwd blijven. Om te zorgen voor een aaneengesloten gevelwand wordt de planregeling eveneens aangepast.

4.2.2 Parkeerdekken

In het vigerende bestemmingsplan zijn parkeerdekken tot 80 cm boven peil mogelijk gemaakt. Doordat tevens een minimale bouwhoogte is opgenomen van enkele bouwlagen, kan geen parkeerdek gerealiseerd worden op de plekken waarboven geen gebouw staat. Bijvoorbeeld een open binnenterrein met daaronder een parkeerdek is in strijd met het bestemmingsplan, maar stedenbouwkundig wel goed inpasbaar. In deze herziening is een regeling opgenomen die dit wel mogelijk maakt tot een maximale hoogte van 80 cm boven maaiveld. Dit wordt mogelijk gemaakt voor de blokken 11, 12, 26 en 27.

4.2.3 Bouwhoogte

De minimale bouwhoogte van de bouwblokken aan het sportpark is met 25 meter aan de hoge kant. Het vigerende bestemmingsplan dwingt hier forse bouwblokken met een groot programma af. De minimale en maximale bouwhoogte aan de noordzijde van de blokken ten noorden van het sportpark (blok 11 en 12) is fors ten opzichte van de aan de andere zijde van de John Blankensteinstraat gelegen zelfbouwwooningen. De maat en schaal zijn niet in verhouding en er is grote kans op nadelige schaduw hinder voor de zelfbouwwooningen in blok 4b en 5b. Hoewel de eigenaren van de zelfbouwwooningen dit wisten toen ze de percelen kochten, is het wenselijk om bij deze blokken een lagere minimale en maximale bouwhoogte op te nemen. In de herziening wordt de minimale en maximale bouwhoogte gewijzigd naar 12-31 meter aan de sportveldzijde en 9-19 meter aan de John Blankensteinstraatzijde. Een zelfde soort wijziging zal worden doorgevoerd voor de andere blokken rondom de sportvelden (blok 22, 26 en 27).

4.2.4 Rooilijnen

In het vigerende bestemmingsplan zijn voor de blokken rondom het sportpark geen verplichte rooilijnen opgenomen. De orthogonale structuur van de bebouwing van de voormalige rioolzuiveringsinstallatie ligt echter mede ten grondslag aan de ruimtelijke opzet van RI-Oost als een rechthoekige verkaveling. In het huidige bestemmingsplan is een maximale gevellengte van 35 meter opgenomen, waardoor wordt afgedwongen dat meerdere volumes (zogenaamde urban villa's) in één blok moeten worden gebouwd. Het welstandskader biedt een grotere flexibiliteit aan invulling van de blokken. Mede vanuit economisch perspectief is het wenselijk deze grotere flexibiliteit in het bestemmingsplan te vertalen. Door de maximale gevellengte los te laten wordt meer vrijheid geboden binnen het bouwblok. Daarnaast biedt dit voor blok 26 de mogelijkheid om bebouwing met een stille zijde te realiseren.

Het is vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk om de blokhoeken aan het sportpark te bebouwen. Hiervoor wordt in de planregeling op de hoeken gevellijnen opgenomen. Daarnaast zal 60% van de bebouwing in de voorgevelrooilijn aan de sportveldzijde moeten worden opgericht.

Aan de zuidoostzijde van de sportvelden worden de voorste bouwgrenzen van de blokken 18A en 22 drie meter opgeschoven richting de sportvelden om een betere situering van de bebouwing mogelijk te maken.

4.2.5 School

Voor blok 22 wordt de functie van het bouwblok gewijzigd naar Maatschappelijk ten behoeve van de realisatie van het Stelle College, een middelbare school van ca. 4.900 m² bvo en 400-500 leerlingen. Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn een woonfunctie en voorzieningen in de plint toegestaan. De maximale bouwhoogte is 25 meter. Dit zal worden gewijzigd naar een Maatschappelijke bestemming tot een maximale bouwhoogte van 15 meter. Er wordt een minimale bouwhoogte van 12 meter en maximale bouwhoogte van 15 meter toegestaan aan de sportveldzijde. Aan de achterzijde geldt een minimale bouwhoogte van 5 meter en een maximale bouwhoogte van 15 meter. Met deze bouwhoogten wordt aangesloten op de bouwhoogten van de omliggende bouwblokken.

Het overige deel van het bouwblok krijgt een gemengde bestemming ten behoeve van maximaal 4.500 m² voorzieningen (maatschappelijke voorzieningen, horeca 3 en 4, detailhandel, dienstverlening, bedrijven en kantoren) en wonen. Er wordt een minimale bouwhoogte van 12 meter en maximale bouwhoogte van 25 meter toegestaan aan de sportveldzijde. Aan de achterzijde geldt een minimale bouwhoogte van 5 meter en een maximale bouwhoogte van 10 meter.

In voorgaande plannen (stedenbouwkundig plan, bestemmingsplannen) waren in RI-Oost drie middelbare

scholen gepland met gezamenlijk 1600 leerlingen. Twee scholen waren geprojecteerd in blok 23. Vanwege geluidafscherming van de A10 is op blok 23 een hoger gebouw voor studentenhuysvesting gerealiseerd in 2013. Hierdoor is er binnen blok 23 onvoldoende ruimte voor twee scholen en wordt daar alleen het IJburgcollege gerealiseerd. Daarnaast is in blok 21 de beoogde middelbare school vervallen. Hiervoor is in bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost een woonbestemming opgenomen.

Door het vervallen van de maatschappelijke bestemming op blok 21 en onvoldoende ruimte voor twee scholen in blok 23 wordt ervoor gekozen om op blok 22 de tweede middelbare school in de Sportheldenbuurt te realiseren. Het clusteren van het Stelle College en het IJburgcollege naast de sporthal (blok 18a) en direct gelegen aan de sportvelden en de urban sportzone maakt het mogelijk om gebruik van alle voorzieningen te optimaliseren en (meer dan) voldoende buitenruimte te bieden. De nieuwe school in blok 22 zal worden gerealiseerd met de hoofdingang aan de sportveldzijde. De straat tussen de school en de sportvelden krijgt een functie voor fietsers en voetgangers en daarmee tevens een pleinfunctie voor de school. Hetzelfde geldt voor de straat tussen blok 22 en 18a (sporthal) en de straat tussen blok 22 en 23. Het maaiveldontwerp voor deze straten zal dus worden aangepast.

De parkeervraag voor auto's voor de school zal worden gesitueerd in de openbare ruimte. Deze zijn meegenomen in de gewijzigde parkeerbalans die is opgesteld voor RI-Oost, waaruit blijkt dat de parkeervraag kan worden opgevangen in de openbare ruimte. Voor het parkeren van fietsen zal op eigen terrein een stalling worden gerealiseerd.

4.2.6 Sporthal

Voor de geplande sporthal in blok 18a en vanwege de gewijzigde invulling van blok 22 wordt het bestemmingsvlak Maatschappelijk-1 vergroot. Voor een goede ruimtelijke inpassing van de sporthal en om meer ruimte tussen de sporthal en de silo's (blok 18a) te creëren wordt het bouwvlak verschoven en iets vergroot in de richting van de sportvelden. Aan de zijde van de sportvelden wordt op een hoogte van 4,2 m boven maaiveld een overbouw van maximaal 6 meter mogelijk gemaakt. Aan de zijstraten Alie van den Bosstraat en Faas Wilkesstraat mag vanaf 4,2 m boven maaiveld een overbouw van 1,5 meter worden gerealiseerd. Dit komt overeen met de margestrook.

4.2.7 Aantal woningen

Voor de meeste bouwblokken die onderdeel zijn van voorliggende partiële herziening geldt dat er geen vergroting van het bouwvolume of wijzigingen worden aangebracht in de positionering. Het plan omvat daarnaast het vergroten van het maximaal aantal woningen van 1950 naar 2525 voor het plangebied. Dit vindt plaats binnen de bouwvolumes die reeds waren toegestaan op grond van de vigerende bestemmingsplannen en heeft tot doel om in te spelen op de marktvraag om de realisatie van kleinere woningen mogelijk te maken binnen diezelfde volumes en vanwege reeds vergunde kleinere woningen (o.a. blok 29a).

4.2.8 Parkeernormen

Het vigerende bestemmingsplan bevat geen parkeernormen in de planregeling. Vanaf 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd, waardoor voor alle bestemmingsplannen die ná 29 november 2014 zijn - ofwel nog worden - vastgesteld geldt dat het niet meer mogelijk is eisen te stellen aan het realiseren van parkeervoorzieningen, tenzij een parkeerregeling is opgenomen. Om die reden wordt aan de Vierde partiële herziening RI-Oost een parkeerregeling toegevoegd. De oorspronkelijke parkeernorm wijzigt niet ten opzicht van het reeds vastgesteld bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland. Omdat de huidige planregeling veel flexibiliteit bevat voor de invulling van de bouwblokken is een afwijkingsregeling opgenomen, zodat bij het verlenen van de omgevingsvergunning maatwerk kan worden geleverd.

Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

5.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan voorziet hoofdzakelijk in een aanpassing van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor een aantal bouwblokken worden herzien, zodat het plan aansluit bij het welstandskader en de geplande ontwikkeling van het gebied. Voor blok 22 geldt dat de bouw van een school wordt beoogd op een locatie waar eerder al woningbouw was toegestaan. Het plan voorziet niet in een toevoeging van functies ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen. In de verdeling van de reeds toegelaten functies in het plangebied wordt meer flexibiliteit geboden. Om deze reden ontbreekt de noodzaak om het voorliggende plan te toetsen aan beleid en wetgeving omtrent alle milieuaspecten, zoals luchtkwaliteit, geluidhinder, water en externe veiligheid. Milieuonderzoeken zijn ten behoeve van het voorliggende plan dan ook niet uitgevoerd.

In het kader van het bestemmingsplan RI-Oost en het bestemmingsplan Eerste Partiële Herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is onderzoek verricht naar de verkeersaantrekkende werking en Wet geluidhinder. In het kader van het bestemmingsplan Tweede partiële herziening is RI-Oost Zeeburgereiland, zijn deze onderzoeken geactualiseerd. Deze onderzoeken liggen ook ten grondslag aan voorliggend bestemmingsplan.

5.2 MER

Ten behoeve van de ontwikkelingen op het gehele Zeeburgereiland is in 2008 een Milieueffectrapport (MER) opgesteld welke is bijgevoegd als Bijlage 3 van deze toelichting. Deze MER was procedureel gekoppeld aan het eerste plan dat zag op de uitvoering van (een deel van) de ontwikkelingen: de vrijstelling (ex artikel 19.2 van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening) voor het bouwrijp maken van het RI-Oosterrein. Het MER schrijft een aantal noodzakelijke milieumaatregelen voor, die gekoppeld moeten worden aan de besluiten tot uitvoering van de ontwikkelingen, zoals de bestemmingsplannen (artikel 7.35 van de Wet milieubeheer schrijft dat voor). In het bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost als ook de bestemmingsplannen Eerste, Tweede en Derde partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland zijn voor zover mogelijk en voor zover van toepassing, alle zogenoemde "7.35"-maatregelen opgenomen. Genoemde bestemmingsplannen zijn actuele bestemmingsplannen.

Deze noodzakelijke milieumaatregelen vervallen niet met het herzien van een bestemmingsplan. In het voorliggende plan zijn daarom alle noodzakelijke milieumaatregelen, voor zover mogelijk en voor zover van toepassing, opgenomen:

- *Afscherpende gesloten bebouwing realiseren langs de hoofdinfrastructuur. In aanbouw voorafgaand aan bebouwing op RI-Oost.*
Deze maatregel was gekoppeld aan de verplichte aaneengesloten bebouwing aan een gevellijn, waar de gevellijn op de verbeelding is aangegeven bij diverse bestemmingen die geluidsgevoelige functies mogelijk maken. In het moederplan was deze aanbeveling overgenomen door een verplichte fasering op te leggen. In de Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is deze fasering losgelaten. Het woon- en leefklimaat blijft evenwel, ook met deze partiële herziening, gewaarborgd.
- *Realisatie geluidscherm van 6 meter langs A10 voorafgaand aan bebouwing RI-Oost.*
De bouw van genoemd geluidscherm is in december 2010 reeds afgerond.
- *Gefaseerd beëindigen of verplaatsen van geluidhinderlijke industrie.*
Met de vaststelling van de "Facetherziening zonebesluit Oostelijk Havengebied-Zeeburg", zoals genoemd in paragraaf 2.4, is dit proces juridisch-planologisch bezegeld. Met het fysiek verdwijnen van nagenoeg alle geluidhinderlijke industrie van het Zeeburgereiland is dit proces voltooid.

Een m.e.r.-actualisatie is niet noodzakelijk als het voornemen niet wezenlijk afwijkt van de in het MER

beschouwde alternatieven, en als er voldoende recent milieuonderzoek is uitgevoerd om de gevolgen van het voornemen te beoordelen en volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Daarnaast is het van belang dat wijzigingen in autonome ontwikkeling, beleid of wet- en regelgeving het destijds gekozen voorkeursalternatief en/of meest milieuvriendelijk alternatief niet beïnvloeden.

Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost maakt geen ontwikkelingen mogelijk die kunnen worden aangemerkt als een 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 de D-lijst. De daarbij in kolom 2 aangegeven drempels worden ruimschoots onderschreden. Op basis daarvan geldt geen verplichting tot een m.e.r.-beoordeling.

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.-beoordeling met toepassing van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 moet worden gedaan. Op grond van toetsing aan de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III van de Europese M.e.r.-richtlijn kan uitgesloten worden dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Er bestaat derhalve geen plicht of aanleiding voor het volgen van een m.e.r.(beoordelings)procedure. Bovendien is voor het gebied een actueel bestemmingsplan vastgesteld. Het voorliggend plan voegt geen programma toe.

5.3 Geluid

In de voorgaande bestemmingsplannen, RI-Oost, Zeeburgereiland (onherroepelijk, maart 2010) en Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland (onherroepelijk, oktober 2011) is een fasering opgenomen en geborgd in de regels. Deze fasering houdt in dat een aantal blokken pas gebouwd mogen worden als de afschermdende bebouwing is gerealiseerd. In het bestemmingsplan Tweede partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland is deze fasering voor een aantal blokken losgelaten. Hiertoe is akoestisch onderzoek uitgevoerd en zijn voor deze blokken (2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 5B, 18A, 18B, 19, 22, 23 en 23B) hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld. Het besluit is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

In het bestemmingsplan Derde partiële herziening RI-Oost is de positionering en fasering van een aantal bouwblokken (7, 8, 9, 15, 16 en 21) gewijzigd en zijn opnieuw hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld. De Vierde partiële herziening heeft geen betrekking op deze bouwblokken.

Voor de meeste bouwblokken die onderdeel zijn van voorliggende partiële herziening geldt dat er geen vergroting van het bouwvolume of wijzigingen worden aangebracht in de positionering. Het plan omvat daarnaast het vergroten van het maximaal aantal woningen van 1950 naar 2525 voor het plangebied. Dit vindt plaats binnen de bouwvolumes die reeds waren toegestaan op grond van de vigerende bestemmingsplannen en heeft tot doel om in te spelen op de marktvrage om de realisatie van kleinere woningen mogelijk te maken binnen diezelfde volumes en vanwege reeds vergunde kleinere woningen (o.a. blok 29a). Om die reden kan worden afgezien van verder akoestisch onderzoek, omdat aannemelijk is dat voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde of de eerder vastgestelde hogere grenswaarden.

Voor blok 22 wordt een wijziging van de bestemming van wonen/voorzieningen naar maatschappelijk (school)/ voorzieningen/ wonen mogelijk gemaakt. Voor blok 26 wordt de bouwregeling aangepast, zodat realisatie van een stille zijde mogelijk wordt vanwege het genomen hogere grenswaardebesluit Wet geluidhinder voor blok 29a en blok 26. Op beide bouwblokken wordt hieronder verder ingegaan.

5.3.1 Situatie

Ten oosten en ten westen van rijksweg A10 ter hoogte van afslag Zeeburg is het Zeeburgereiland gesitueerd. Het gebied RI-Oost valt binnen de geluidzones van de volgende wegen:

- Rijksweg A10;
- IJburglaan;
- Zuiderzeeweg;

5.3.2 Resultaten onderzoek

Blok 22

Tauw heeft voor de Tweede partiële herziening RI-Oost akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het doel van het akoestisch onderzoek is de te verwachten geluidbelasting ter plaatse van de hierboven genoemde bouwblokken te bepalen, om de fasering van de bouw die in eerdere bestemmingsplannen was vastgelegd los te laten. Door voortschrijdend inzicht in combinatie met de economische situatie wordt deze fasering op dit moment niet voorgestaan c.q. gewenst, hetgeen geen afstel van de afscherpende bebouwing tot gevolg heeft. Het akoestische onderzoek is bij deze toelichting gevoegd. De berekende geluidbelasting is getoetst aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in dit onderzoek tevens de gecumuleerde geluidbelasting in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar wegverkeerslawaai en indien noodzakelijk spoorweg- en industrielawaai.

De geluidbelasting vanwege het wegverkeer is berekend met gebruikmaking van 'Standaard Rekenmethode II' zoals genoemd in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012' (RMG). Hiertoe is een rekenmodel opgesteld met behulp van het rekenprogramma Geomilieu versie 2.12. Naast het nieuwe RMG geldt voor rijkswegen de Wet milieubeheer per 1 juli 2012 in plaats van de Wet geluidhinder. Hierdoor zijn de uitgangspunten voor de verkeersgegevens voor de rijksweg en spoorweg gewijzigd. Vanwege het akoestisch onderzoek zijn voor deze blokken (2A, 2B, 3A, 3B, 4B, 5B, 18A, 18B, 19, 22, 23 en 23B) hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder vastgesteld.

Voor blok 22 wordt in deze partiële herziening een wijziging van de bestemming van wonen/voorzieningen naar maatschappelijk/voorzieningen/wonen beoogd ten behoeve van de realisatie van een school. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan vindt geen vergroting van het bouwvolume plaats of wijziging in de positionering van het bouwblok richting de maatgevende wegen. Voor het bouwblok zijn op 25 juni 2013 hogere grenswaarden van 50 dB vanwege de A10 en 54 dB vanwege de IJburglaan vastgesteld voor de functies wonen/maatschappelijk. Ten opzichte van het onderzoek uit 2013 zijn inmiddels omgevingsvergunningen verleend of is reeds afscherpende bebouwing in aanbouw voor de blokken 23, 28 en 30, waardoor het aannemelijk is dat voldaan kan worden aan de eerder vastgestelde hogere grenswaarden. Er kan afgezien worden van verder akoestisch onderzoek.

Blok 26

Voor blok 26 wordt de bouwregeling aangepast, vanwege en gewijzigd welstandskader en zodat realisatie van een stille zijde mogelijk wordt vanwege het genomen hogere grenswaardebesluit Wet geluidhinder voor blok 29a en blok 26. Op 16 april 2015 is een omgevingsvergunning verleend en zijn hogere grenswaarden Wet geluidhinder vastgesteld voor de bouw van 364 studentenwoningen in blok 29a langs de IJburglaan. De vergunning is verleend in afwijking van het bestemmingsplan, onder andere omdat niet werd voldaan aan de minimale bouwhoogte. Uit het akoestisch onderzoek bij de aanvraag blijkt dat de geluidsbelasting op de achterliggende blok 26 hoger is dan 48 dB. Omdat er lager wordt gebouwd dan de minimale bouwhoogte van 19 meter, namelijk 18 meter op het laagste punt, houdt het bouwblok onvoldoende geluid tegen naar het achterliggende binnengebied. Om die reden is ook de

geluidsbelasting op blok 26 en 27 bepaald. Voor blok 27 wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting op de blokken 26 is maximaal 53 dB vanwege de IJburglaan. Deze waarde is lager dan de maximale mogelijke grenswaarde van 63 dB voor stedelijke wegen. Gezien het belang van studentenhuysvesting is de omgevingsvergunning verleend en zijn hogere grenswaarden Wet geluidhinder vastgesteld. Het besluit is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Aan het besluit hogere grenswaarden is de voorwaarde verbonden dat de woningen in blok 26 voorzien moeten zijn van een stille zijde. Deze eis was niet opgenomen in het vigerende bestemmingsplan en wordt met deze herziening toegevoegd aan de planregeling. Daarnaast worden de stedenbouwkundige bepalingen aangepast, zodat het mogelijk wordt om bebouwing te realiseren die voldoet aan de eis om een stille zijde te realiseren.

5.3.3 Amsterdams geluidbeleid

Volgens de Wet geluidhinder en het besluit geluidhinder kan hogere waarde worden vastgesteld wanneer toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn of als er overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard zijn. In het Amsterdam geluidbeleid is aangegeven in welke situaties en onder welke voorwaarden meegewerkt kan worden aan het verzoek tot vaststellen van hogere waarden. In het Amsterdams beleid is opgenomen dat een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dient te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan gemotiveerd worden afgeweken.

In de vigerende bestemmingsplannen is opgenomen dat woningen voorzien moeten zijn van een stille zijde. Deze regel blijft gehandhaafd in voorliggend bestemmingsplan, zodat wordt voldaan aan het Amsterdams geluidbeleid.

5.3.4 Conclusie

In het kader van de Wet geluidhinder zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Vierde partiële herziening RI-Oost'.

5.4 Natuur en landschap

5.4.1 Wettelijk kader

Met betrekking tot natuur en landschap zijn twee wettelijke regelingen van belang:

1. Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet 1998). Ontwikkelingen in de omgeving van deze gebieden mogen niet leiden tot significante aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het provinciaal beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS).

2. Soortenbescherming

Op grond van de Flora- en faunawet (Ffw) geldt een algemeen verbod voor het verwijderen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Artikel 75 van de wet voorziet in aantal gevallen in een mogelijkheid tot ontheffing. Deze gevallen zijn verder uitgewerkt in het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

5.4.2 Resultaten onderzoek

Nabij het plangebied bevindt zich het aangewezen Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer. Het plangebied bevindt zich op geruime afstand van dit Natura 2000-gebied. Het voorliggende bestemmingsplan neemt de bouw- en functiemogelijkheden over uit het moederplan. Het bestemmingsplan heeft zodoende geen gevolgen voor het Natura 2000-gebied en de beschermde flora en faunasoorten. Een nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Uit de natuurtoets die is uitgevoerd in het kader van bestemmingsplan RI Oost blijkt dat er geen ecologische belemmeringen zijn voor herontwikkeling van het RI-Oost terrein. Het voorliggende bestemmingsplan neemt op hoofdlijnen de bouw- en functiemogelijkheden over uit het moederplan. Een nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

5.4.3 Conclusie

In het kader van de natuurwetgeving zijn geen belemmeringen te constateren voor het bestemmingsplan 'Vierde partiële herziening RI-Oost'.

5.5 Bodem

De Vierde partiële herziening RI-Oost maakt geen nieuw gebruik mogelijk, afgezien van een wijziging van wonen/voorzieningen naar maatschappelijk/voorzieningen/wonen in blok 22. Het gebruik van de gronden en de bouw mogelijkheden op en in de gronden is reeds vastgelegd in het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland. Voor deze bestaande functies is bij het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat op verschillende locaties rekening moet worden gehouden met bodemverontreinigingen en zal een bodemsanering moeten worden uitgevoerd. Bij de vaststelling van het moederplan is reeds een raming van de te verwachten saneringskosten opgesteld. Bij de begroting van de kosten voor de ontwikkeling van het gebied is rekening gehouden met de kosten van de sanering. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden zal hier rekening mee gehouden worden. Nader bodemonderzoek is daarom in het kader van deze herziening niet aan de orde.

5.6 Cultuurhistorie en archeologie

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a.1 van de Monumentenwet 1988). Met dit artikel heeft de wetgever het bestemmingsplan als het instrument bij uitstek aangewezen voor de bescherming van archeologische waarden. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in

de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden een omgevingsvergunning voor een aanlegactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht verplicht worden gesteld. Ook kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van zo een vergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van B&W in voldoende mate is vastgesteld.

Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor een bouwactiviteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan zo een vergunning voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet 1988.

Archeologie Amsterdam

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

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

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

5.6.1 Conclusie

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

5.7 Externe veiligheid

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

In het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland is reeds ingegaan op het aspect externe veiligheid. In onderhavige partiële herziening wordt slechts voorzien in wijzigingen van beperkte aard. Voor de bouwblokken die onderdeel zijn van voorliggende partiële herziening geldt dat er geen vergroting van het bouwvolume of wijzigingen worden aangebracht in de positionering. Het plan omvat daarnaast het vergroten van het maximaal aantal woningen van 1950 naar 2525 voor het plangebied. Dit vindt plaats binnen de bouwvolumes die reeds waren toegestaan op grond van de vigerende bestemmingsplannen en heeft tot doel om in te spelen op de markt vraag om de realisatie van kleinere woningen mogelijk te maken binnen diezelfde volumes en vanwege reeds vergunde kleinere woningen (o.a. blok 29a).

In blok 22 wordt in plaats van wonen een maatschappelijke bestemming opgenomen voor de realisatie van een middelbare school. In voorgaande plannen (stedenbouwkundig plan, bestemmingsplannen) waren in RI_Oost drie middelbare scholen gepland met gezamenlijk 1600 leerlingen. Door het vervallen van de maatschappelijke bestemming op blok 21 en onvoldoende ruimte voor twee scholen in blok 23 wordt ervoor gekozen om op blok 22 de tweede middelbare school in de Sportheldenbuurt te realiseren. De wijzigingen vanwege dit bestemmingsplan hebben geen gevolgen voor de externe veiligheid.

5.7.1 Conclusie

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van de Vierde partiële herziening RI-Oost

5.8 Luchthaveninddelingsbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart.

Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven.

Voorliggende bestemmingsplan wijzigt de maximum bouwhoogte. Het noordelijk deel van het plangebied ligt in een horizontaal hoogtebeperkend vlak van Schiphol. De beperking is 146 m + NAP. De maximum bouwhoogte in het gebied bedraagt 40 meter, de toegestane bouwhoogte blijft hiermee ruimschoots onder de gestelde beperking.

Volgens het in voorbereiding zijnde LIB 2013 bedraagt de toetshoogte in het gebied 80 meter. Ook hier blijft de maximum bouwhoogte in het gebied ruimschoots onder.

5.8.1 Conclusie

Het LIB vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost

5.9 Luchtkwaliteit

Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

De toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd, die op 15 november 2007 in werking is getreden. De wijzigingen die de Vierde partiële herziening RI-Oost mogelijk maakt, zijn niet van invloed op de luchtkwaliteit, het programma en het aantal parkeerplaatsen in het gebied blijft gelijk. Gelet hierop, kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Luchtkwaliteit vormt geen beperking. Het project mag zonder verdere toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

Besluit gevoelige bestemmingen

Voor blok 22 wordt voorzien in de wijziging van de functie van wonen/voorzieningen naar maatschappelijk/voorzieningen/wonen ten behoeve van de bouw van een school. Op grond van het vigerende bestemmingsplan zijn reeds maatschappelijke gevoelige bestemmingen zoals een school toegestaan. De locatie bevindt zich op meer dan 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg, zodat voldaan wordt aan het Besluit gevoelige bestemmingen.

Gevoelige bestemmingen

Volgens de 'Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' dienen gevoelige bestemmingen, zoals scholen, kinderdagverblijven en ziekenhuizen, op voldoende afstand te hebben tot nabijgelegen snelwegen, provinciale wegen en drukke stadstraten. Blok 22 bevindt zich op meer dan 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg, zodat voldaan wordt aan de richtlijn. Over de Zuiderzeeweg rijden ongeveer 12.000 voertuigen per etmaal en wordt daarmee aangemerkt als een drukke stadstraat volgens de Amsterdamse richtlijn. Dit betekent dat binnen een zone van 50 meter vanaf de wegrand van de Zuiderzeeweg geen gevoelige bestemmingen gevestigd mogen worden. Blok 22 ligt op meer dan 50 meter afstand van de Zuiderzeeweg, zodat wordt voldaan aan de richtlijn.

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het vaststellen en uitvoeren van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost.

5.10 Verkeer en parkeren

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

Autoverkeer

Het Zeeburgereiland ligt aan de route van IJburg naar het centrum van Amsterdam. De hoofdwegenstructuur op het eiland bestaat uit de IJburglaan, de Zuiderzeeweg en de Ringweg A10.

Deze partiële herziening beoogt geen wijzigingen in de hoofdwegenstructuur of ontsluiting van de wijk RI-Oost. Wel zal vanwege de wijziging van blok 22 van wonen/voorzieningen naar maatschappelijk/voorzieningen/wonen de Foekje Dillemastraat ten zuidoosten van de sportvelden niet in

gebruik worden genomen voor autoverkeer, maar een pleinfunctie krijgen. In het kader van de MER in 2008 is reeds onderzocht of deze alternatieve invulling van de wegenstructuur in de wijk tot knelpunten leidt. Dit was niet het geval.

Langzaamverkeer

Het Zeeburgereiland kent twee belangrijke fietsroutes. Eén fietsroute loopt via de IJburglaan en de Zuiderzeeweg van IJburg naar het oostelijk deel van de stad. De tweede fietsroute loopt over de Zuiderzeeweg en verbindt Amsterdam Oost met Noord.

Openbaar vervoer

Het Zeeburgereiland is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Het wordt ontsloten door 3 OV-lijnen: een buslijn van Amsterdam Noord naar Amsterdam Oost, een spitsbus naar Amsterdam Noord en een tramlijn tussen IJburg en het Centraal Station.

Vaanwegen

Het eiland ligt aan belangrijke nautische routes, namelijk het Amsterdam Rijnkanaal en de Vaargeul Amsterdam-Lelystad door het BuitenIJ en de Oranje sluisen. Deze routes vormen de verbinding tussen het Noordzeekanaalgebied en de rest van Nederland voor de grootste scheepsklassen uit de binnenvaart.

In het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland is reeds ingegaan op verschillende aspecten en zijn eventuele maatregelen beschreven. Zo is bijvoorbeeld in verband met de waterstaatkundige veiligheid de waterkering in het moederplan vastgelegd en wordt voorzien in maatregelen om de capaciteit van de OV-lijnen beter te benutten. De wijzigingen in voorliggende partiële herziening maken hierop geen veranderingen mogelijk.

Parkeren

Voor de verschillende functies in het gebied is voor het vigerende bestemmingsplan een parkeerbalans opgesteld waarin wordt gerekend met de volgende parkeernormen. Wonen: gemiddeld maximaal 1,25 parkeerplaats per woning, waarvan maximaal 0,5 parkeerplaats in de openbare ruimte (op maaiveld of gebouwd onder de sportvelden). Voor het niet-wonenprogramma buiten de flexibele plinten, worden de parkeernormen uit het CROW gehanteerd voor stedelijke gebieden. Dit resulteert in 173 parkeerplaatsen, te realiseren op openbaar terrein. Voor een van de scholen voor voortgezet onderwijs, en de sporthal, is met dubbelgebruik gerekend. Voor kantoren en bedrijven in de plinten geldt een parkeernorm van 1:125 m². Deze parkeerplaatsen worden niet in de openbare ruimte, maar op eigen terrein gerealiseerd.

In RI-Oost wordt vanwege de planherzieningen een gewijzigd bouwprogramma ten opzichte van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan uitgevoerd. Het gewijzigd programma heeft effect op de parkeerbehoefte die op maaiveld afgewenteld wordt en om die reden is de parkeerbalans opnieuw doorgerekend. Daarnaast is er sprake van een gewijzigd maaiveldontwerp. Het grootste gedeelte van de parkeerbehoefte (koopwoningen en voorzieningen) wordt op eigen terrein opgevangen. De parkeerbehoefte van sociale huurwoningen, de bezoekers van bewoners en de aanwezige sportvoorzieningen wordt op maaiveld afgewenteld. Uit de parkeerbalans blijkt dat het huidige maaiveldontwerp met 984 parkeerplaatsen (maar ook met 972 parkeerplaatsen na gewijzigd plan) in de openbare ruimte de parkeerbehoefte op kan vangen.

Het vigerende bestemmingsplan bevat geen parkeernormen in de planregeling. Vanaf 29 november 2014 is de Woningwet gewijzigd, waardoor voor alle bestemmingsplannen die ná 29 november 2014 zijn - ofwel nog worden - vastgesteld geldt dat het niet meer mogelijk is eisen te stellen aan het realiseren van parkeervoorzieningen, tenzij een parkeerregeling is opgenomen. Om die reden wordt aan de Vierde partiële herziening RI-Oost een parkeerregeling toegevoegd. De oorspronkelijke parkeernorm wijzigt niet

ten opzicht van het reeds vastgesteld bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland. Omdat de huidige planregeling veel flexibiliteit bevat voor de invulling van de bouwblokken is een afwijkingsregeling opgenomen, zodat bij het verlenen van de omgevingsvergunning maatwerk kan worden geleverd.

5.11 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In de waterparagraaf is de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de huishoudkundige situatie opgenomen. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Het gehele plangebied valt onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het beheer voor het hoogheemraadschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet.

De partiële herziening voorziet niet in een vergroting van het verhard oppervlak of in het dempen van watergangen ten opzichte van het reeds vastgestelde bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland.

Watertoets

De watertoets is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren.

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het plangebied valt onder twee waterbeheerders. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder op het Zeeburgereiland. Het hoogheemraadschap beheert de watergangen, de primaire waterkering en de afwatering van het landoppervlak. Rijkswaterstaat beheert het oppervlaktewater van het IJ. Waternet is de gemeenschappelijke organisatie van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en de gemeente Amsterdam.

Rijkswaterstaat is nautisch beheerder van het vaarwater in het IJ.

Ten opzichte van het moederplan maakt de voorliggende partiële herziening geen wijzigingen mogelijk die gevolgen hebben voor het aspect water. De onderzoeken uitgevoerd in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland, zijn voldoende actueel.

Grondwater

Kwantiteit

In het kader van de herontwikkeling van het eiland zal het maaiveld worden opgehoogd en wordt een nieuwe waterstructuur aangelegd. Dit zal leiden tot een dusdanige verbetering van de ontwateringssituatie dat na de herontwikkeling wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm.

Er zullen geen grondwateronttrekkingen plaatsvinden op het Zeeburgereiland of in het plangebied RI-Oost. De grondwaterstand in de omgeving van het eiland wordt dan ook niet in gevaar gebracht met het oog op de toekomstige doelstellingen van de Kaderrichtlijn water (KRW). Volgens het moederplan zijn souterrains en parkeerkelders mogelijk tot een diepte van ten hoogste NAP -0,4 meter. In het woongebied in het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost is ondergrondse bebouwing slechts toegestaan als is aangetoond dat de ondergrondse bebouwing de grondwatersysteem niet onevenredig aantast. Hierbij dient een advies van de grondwaterbeheerder te worden ingewonnen.

Kwaliteit

Het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland maakt geen lozingen van gevaarlijke stoffen mogelijk. Dit bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost, voegt geen programma of functies toe ten opzichte van het moederplan. Een goede chemische toestand voor grondwater zal dan ook niet in gevaar komen.

Oppervlaktewater

Kwantiteit

Het bestemmingsplan RI-Oost, Zeeburgereiland voorziet in een twaalf meter brede singel. Deze watergang is noodzakelijk om voor voldoende berging van het hemelwater te kunnen zorgdragen. De breedte is niet alleen gunstig voor de berging, maar zorgt ook voor een aantrekkelijk beeld, omdat het water van de singel vanaf de straat zichtbaar is. In de buurt zelf worden geen extra waterlopen aangelegd, dit is niet noodzakelijk voor de waterhuishouding. Voorliggend bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost maakt hierin geen wijzigingen mogelijk.

Kwaliteit

Ook ten aanzien van waterkwaliteit geldt dat de conclusies uit het MER en de adviezen van Waternet met betrekking tot het toekomstige rioleringsstelsel zullen worden gevolgd. Zo zal schone en vervuilde waterstromen zullen worden gescheiden. Afvalwater zal worden ingezameld en afgevoerd naar de zuivering. Relatief schoon regenwater afkomstig van daken en buurtwegen wordt waar mogelijk benut of wordt rechtstreeks naar het oppervlaktewater afgevoerd. Regenwater afkomstig van wegen met een lage verkeersintensiteit zal worden voorgezuiverd voordat het op het oppervlaktewater wordt geloosd. Voorliggende partiële herziening voegt geen programma toe. Met inachtneming van de maatregelen zoals deze voortvloeien uit de conclusies uit het MER en de adviezen van Waternet is de waterkwaliteit in het gebied voldoende geborgd.

Waterstaatkundige veiligheid

Waterkeringen

Gelijktijdig met de herinrichting van het Zeeburgereiland wordt het eiland voorzien van een primaire waterkering. De primaire waterkering rond dijkkringgebied 44 wordt omgelegd. Dit dijkkringgebied kent een veiligheidsnorm van 1/1250. Bestuurlijk is overeengekomen dat rond het IJsselmeergebied een

veiligheidsnorm van 1/4000 zal worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat de hoogste waterstand waarop de kruinhoogte van de waterkering rond het eiland berekend moet zijn eens in de vierduizend jaar overschreden mag worden. De waterkering wordt ontworpen om te voldoen aan een veiligheidsnorm van 1/4000.

Tijdelijke waterkeringen

De definitieve primaire waterkering zal pas volledig gereed zijn als alle deelgebieden op het Zeeburgereiland zijn gerealiseerd. Om ervoor te zorgen dat bij de oplevering van de eerste woningen in RI-Oost sprake is van een waterstaatkundig volledig veilige situatie wordt gebruik gemaakt van tijdelijke waterkeringen. Deze zorgen er samen met de gereedgekomen delen van de definitieve waterkering voor dat steeds sprake is van een gesloten dijkkring rond het eiland.

Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost maakt hierin geen wijzigingen mogelijk.

Keur

De kemzone en de beschermingszone van het toekomstig tracé van de waterkering valt buiten het gebied waar het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost betrekking op heeft.

5.11.1 Conclusie

De herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waar het RI-Oostterrein deel van uitmaakt zal leiden tot een betere ontwatering. Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost maakt bij recht geen ondergrondse bebouwing mogelijk. Zo wordt voorkomen dat ondergrondse bouwwerken tot de slecht doorlatende deklaag in de bodem reiken en op die manier de afwatering van grondwater belemmeren.

De herontwikkeling zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de (grond)waterkwaliteit en tot een toename van het ecologisch potentieel van het eiland in zijn geheel. In het kader van de herontwikkeling worden geen functies mogelijk gemaakt waarvan lozingen van gevaarlijke stoffen te verwachten zijn. In de planregels is bepaald dat geen uitlogende materialen mogen worden gebruikt. Gelet op het voorgaande levert de herontwikkeling van het Zeeburgereiland, waaronder het RI-Oostterrein, een positieve bijdrage aan de implementatie van de KRW.

Voor de geplande verhardingen op het eiland kan een ontheffing worden verkregen op grond van de Keur, gelet op het percentage water dat wordt gerealiseerd. Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost is in dit opzicht dan ook uitvoerbaar.

Gezien de aanleg van een tijdelijke en definitieve waterkering rond het Zeeburgereiland zal op het eiland een waterstaatkundig veilige situatie ontstaan.

Op basis van het voorgaande kan worden vastgesteld dat de watertoestand geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het Zeeburgereiland en de uitvoering van het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Naast de regels die bij het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost horen, gelden de planregels uit het moederplan, bijvoorbeeld de algemene bouwregels, algemene afwijkingsregels.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels.

Het bestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost omvat een aantal bestemmingen. Binnen deze bestemming is de systematiek ehanteerd, die is voorgeschreven door het rijk. Concreet betekent dit dat de bestemming is opgebouwd uit een aantal leden, waarbij de volgorde en de benaming zijn voorgeschreven door de SVBP2012. Aan de hand van de gehanteerde werkwijze binnen de diverse bestemmingen die zijn opgenomen in de planregels, wordt kort besproken hoe de regels kunnen worden toegepast.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan zoveel mogelijk ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Daarbij wordt uitgegaan van minimale en maximale bouwhoogten. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is.

- bestemmingsomschrijving

In dit lid staan de toegestane functies opgesomd.

- bouwregels (eventueel aangevuld met een afwijkingsregeling)

In dit lid staan de regels voor het bouwen opgesomd. In de meeste gevallen wordt daar verwezen naar aanduidingen etc. op de verbeelding. In de meeste bestemmingen zijn bouwvlakken opgenomen. Buiten die bouwvlakken mogen geen gebouwen worden gebouwd, om zodoende een onbebouwde strook tussen de gebouwen binnen de bestemming en bijvoorbeeld de weg open te houden.

- specifieke gebruiksregels

In dit lid zijn, aanvullend aan de bestemmingsomschrijving, regels opgenomen die aan specifieke of alle functies (gebruiks)regels opleggen.

6.2 Artikelgewijze toelichting

Begrippen

Artikel 1 geeft in alfabetische volgorde een omschrijving van een aantal begrippen dat in de planregels wordt 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. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen maken deel uit van dit artikel.

Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige planregels worden aangegeven. De door de standaard SVBP 2012 voorgeschreven begrippen voor de 'wijze van meten' maken deel uit van dit artikel.

Gemengd

Deze bestemming is van toepassing op de zuidwestzijde van blok 22, ook blok 22B genoemd. Binnen deze mengbestemming zijn diverse functies toegestaan, zoals maatschappelijke voorzieningen, bedrijven, kantoren en wonen. Op de hoeken aan de zijde van de sportvelden is de aanduiding 'gevellijn' opgenomen, daar moeten gevels ter plekke van deze lijn aaneengesloten worden opgericht. Op beide bouwvlakken gelden zowel een minimum als een maximum bouwhoogte, en binnen de bouwvlakken geldt een maximum bebouwingspercentages van 100% (zoals op de verbeelding aangegeven).

Maatschappelijk - 1

De ligging van het bouwvlak van deze bestemming is aangepast op de verbeelding. In de planregeling worden de regels aangepast om uitkragingen mogelijk te maken. Voor het overige wordt verwezen naar de planregeling in bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland. Deze bestemming is van toepassing op het bestemmingsvlak tussen de sportvelden en de silo's. De beoogde functies zijn sport- en maatschappelijk georiënteerd.

Maatschappelijk - 2

Deze bestemming is van toepassing voor een deel van blok 22, ook blok 22A genoemd. De beoogde functies zijn maatschappelijk, zoals onderwijs. Op de hoeken aan de zijde van de sportvelden is de aanduiding 'gevellijn' opgenomen, daar moeten gevels ter plekke van deze lijn aaneengesloten worden opgericht. Op beide bouwvlakken gelden zowel een minimum als een maximum bouwhoogte, en binnen de bouwvlakken geldt een maximum bebouwingspercentages van 100% (zoals op de verbeelding aangegeven).

Verkeer

Voor de planregeling wordt verwezen naar bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland.

Wonen - 1

Deze bestemming is van toepassing op de blokken 2B, 3B, 4B en 5B. Deze bestemming is exclusief voor de woonfunctie bedoeld, dus niet (ook) voor wonen-ondersteunende functies, zoals detailhandel of maatschappelijke voorzieningen. Binnen de bestemming Wonen-1 zijn diverse bouwregels van toepassing, waarvan de belangrijkste hieronder worden toegelicht:

- voor zover er op de verbeelding gevellijnen zijn aangegeven, moeten gevels ter plekke van deze lijn aaneengesloten worden opgericht. Daar kan alleen van afgeweken worden om toegangen etc. te realiseren;
- waar een maximum bouwhoogte van 14 meter geldt, geldt een minimum bouwhoogte van 11 meter, enkel voor de gevel. Voor de bebouwing direct achter die gevel geldt die minimum bouwhoogte dus niet;
- woningen moeten zijn voorzien van een stille zijde
- om in blok 2B geclusterd bergingen te realiseren, is in het bestemmingsplan een binnenplanse afwijking opgenomen.

Wonen - 2

Deze bestemming is van toepassing op de blokken 11 en 12 ten noorden van de sportvelden. Deze bestemming is niet alleen bedoeld voor wonen, maar ook voor ondersteunende niet-woonfuncties, zoals detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen. Deze functies mogen alleen in de eerste bouwlaag worden gerealiseerd. Voor enkele niet-woonfuncties geldt voor deze bestemming, plus de bestemmingen "Wonen-3", "Wonen-4" en "Wonen-5" (uit vigerend bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland) tezamen:

- per vestiging en alle vestigingen gezamenlijk een maximum vloeroppervlak;
- ook geldt voor alle niet-woonfuncties gezamenlijk een maximum vloeroppervlak.

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

Op deze bestemming zijn diverse bouwregels van toepassing, waarvan de belangrijkste hieronder worden toegelicht:

- binnen het aanduidingsvlak met aanduiding "[sba-1]" geldt voor de eerste bouwlaag van de gebouwen een minimum bouwhoogte van 3,50 meter. Om in te kunnen spelen op ontwikkelingen is een binnenplanse afwijking opgenomen waarbij de minimale bouwhoogte kan worden verlaagd naar 3 meter. De minimale bouwhoogte van 3,50 meter aan het sportpark is opgenomen om een flexibele invulling van de plint, naast wonen, mogelijk te maken en gaat een relatie aan met de grote maat van de openbare ruimte ter plaatse. Het gebruik van deze binnenplanse afwijking vindt in principe incidenteel plaats en moet stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn. Voorbeelden van toepassing zijn een trappenhuis of een hoge plint aan de straatkant met een splitlevel gedeelte daarachter;
- op de hoeken van de bouwblokken op de verbeelding zijn gevellijnen aangegeven, ter plaatse moeten gevels aaneengesloten worden opgericht;
- Voor de sportveldzijde geldt dat minimaal 60% van de gevel in de voorste bouwgrens moet worden opgericht;
- Gebouwde parkeervoorzieningen mogen tot maximaal 80 cm boven het maaiveld worden opgericht.

Dit geldt voor zowel gebouwde parkeervoorzieningen onder het hoofdvolume als parkeervoorzieningen die in afwijking van het maximale bebouwingspercentage worden gebouwd. In- en uitritten van gebouwde parkeervoorzieningen moeten wel worden gerealiseerd binnen het hoofdvolume.

- woningen moeten zijn voorzien van een stille zijde.

Wonen - 5

Deze bestemming is van toepassing op blok 26 en 27 ten zuiden van de sportvelden. Deze bestemming komt qua bestemmingsomschrijving (toegelaten functies) vrijwel geheel overeen met de bestemming "Wonen-2". Voor enkele niet-woonfuncties geldt voor deze bestemming, plus de bestemmingen "Wonen-1", "Wonen-3" en "Wonen-4" (uit vigerend bestemmingsplan Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland) tezamen:

- per vestiging en alle vestigingen gezamenlijk een maximum vloeroppervlak;
- binnen het aanduidingsvlak met aanduiding "[sba-1]" geldt voor de eerste bouwlaag van de gebouwen een minimum bouwhoogte van 3,50 meter. Om in te kunnen spelen op ontwikkelingen is een binnenplanse afwijking opgenomen waarbij de minimale bouwhoogte kan worden verlaagd naar 3 meter. De minimale bouwhoogte van 3,50 meter aan het sportpark is opgenomen om een flexibele invulling van de plint, naast wonen, mogelijk te maken en gaat een relatie aan met de grote maat van de openbare ruimte ter plaatse. Het gebruik van deze binnenplanse afwijking vindt in principe incidenteel plaats en moet stedenbouwkundig aanvaardbaar zijn. Voorbeelden van toepassing zijn een trappenhuis of een hoge plint aan de straatkant met een splitlevel gedeelte daarachter;
- op de hoeken van de bouwblokken op de verbeelding zijn gevellijnen aangegeven, ter plaatse moeten gevels aaneengesloten worden opgericht;
- ook geldt voor alle niet-woonfuncties gezamenlijk een maximum vloeroppervlak.

De bouwregeling van Wonen-5 is aangepast vanwege de vastgestelde hogere grenswaarden en conform de regeling voor Wonen - 2.

Antidubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt. Als bijvoorbeeld binnen een bestemming maar 20% van het oppervlak mag worden bebouwd, dan kan die 20% bebouwing slechts een maal vergund worden.

Algemene bouwregels, Algemene gebruiksregels, Algemene afwijkingsregels

De artikelen 10, 11 en 12 bevatten respectievelijk de algemene bouwregels, de algemene gebruiksregels en de algemene afwijkingsregels. Er zijn enkele wijzigingen aangebracht in artikel 10 (maximum aantal woningen) en artikel 11 (parkeerregeling). Voor het overige zijn de algemene bouwregels (artikel 22), de algemene gebruiksregels (artikel 22) en de algemene ontheffingsregels (artikel 23) uit de Eerste partiële herziening RI-Oost, Zeeburgereiland van overeenkomstige toepassing verklaard, met dien verstande dat de aanhef van artikel 23 is gewijzigd.

Overgangsrecht

Het eerste lid van dit artikel bevat een regeling voor bouwwerken die strijdig zijn met het voorliggende plan, doch reeds aanwezig waren, of reeds gebouwd konden worden, op het tijdstip van in werking treden van dit bestemmingsplan. Deze regeling is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening

(Bro).

Het tweede lid van dit artikel bevat een regeling voor gebruik van grond en bouwwerken dat strijdig is met het voorliggende plan, doch waar reeds sprake van was op het tijdstip van in werking treden van dit bestemmingsplan. Deze regeling is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

In het Bro is bepaald dat het overgangsrecht in het bestemmingsplan moet worden opgenomen.

Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Wetgeving

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

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

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

Het voorliggende plan en de GreX

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn. Daarbij bestaat geen noodzaak tot het bepalen van een tijdvak of fasering of het stellen van eisen (als bedoeld in artikel 6.13 Wro).

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

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

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Over het bestemmingsplan RI-Oost en de daarop volgende herzieningen is vooroverleg gevoerd ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gevoerd. Dit is het overleg met diverse (overheids)instanties zoals rijk, provincie, brandweer en de waterbeheerder. Dit plan zal eveneens aan de instanties worden voorgelegd in het kader van vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro.

Het voorontwerpbestemmingsplan is op 8 juli 2015 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de overlegpartners. In dit kader zijn geen reacties ontvangen.

Het ontwerpbestemmingsplan is aan de Bestuurscommissie van stadsdeel Oost gestuurd voor advies ingevolge de Verordening op de bestuurscommissies 2013. De bestuurscommissie Oost heeft op 27 oktober 2015 positief geadviseerd.

8.2 Ontwerpbestemmingsplan

Op 1 september 2015 heeft het college van Burgemeester en wethouders het ontwerpbestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost vrijgegeven voor tervisielegging. Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost met de daarop betrekking hebbende stukken ter visie gelegen. Hiertoe is op 9 september 2015 een publicatie geplaatst op de website van de gemeente Amsterdam en de digitale Staatscourant. Het ontwerpbestemmingsplan Vierde partiële herziening RI-Oost heeft met ingang van 10 september tot en met 21 oktober 2015 voor een ieder ter visie gelegen. Gedurende deze termijn van tervisielegging is aan een ieder de gelegenheid geboden om een zienswijze bij de gemeenteraad van Amsterdam in te dienen. Binnen eerdergenoemde termijn zijn geen schriftelijke zienswijzen ontvangen.

