



Bestemmingsplan Overhoeks 2016 Eerste Partiele Herziening

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Overhoeks 2016 eerste partiele herziening

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.N1702BPGST-VG01

Datum print 8 April 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Crisis- en herstelwet	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Doel van de herziening	11
2.1	Ligging en begrenzing	11
2.2	Doelstelling	12
2.3	Geldend planologisch kader	13
Hoofdstuk 3	Het Plankader	15
3.1	Beleidskader	15
3.2	Ruimtelijk- functionele aspecten	17
3.3	Stedenbouwkundige aspecten	18
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	21
4.1	M.e.r. / (mer-beoordeling)spllicht	21
4.2	Verkeer en parkeren	26
4.3	Geluid	30
4.4	Luchtkwaliteit	36
4.5	Externe veiligheid	39
4.6	Hoogbouwaspecten	40
4.7	Luchthavenindelingsbesluit	46
4.8	Natuur en Landschap	50
4.9	Water	52
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	55
5.1	Algemeen	55
5.2	Planvorm	55
5.3	Artikelgewijze toelichting	55
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	59
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	61
7.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)/ Maatschappelijk overleg	61
7.2	Participatie	63
7.3	Zienswijzen	63

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het gebied Overhoeks is door de gemeenteraad van Amsterdam op 5 oktober 2016 het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' vastgesteld. Het plan bevat een programma van maximaal 437.000 m² BVO aan diverse functies, zoals wonen, detailhandel, horeca, bedrijven, kantoren, hotel/ congresruimte en culturele en maatschappelijke voorzieningen en vormt daarmee het actuele vigerende planologisch-juridische kader voor de verdere ontwikkelingen binnen dit gebied. De aanleiding voor deze actualisatie van het bestemmingsplan voor Overhoeks werd ingegeven door de wettelijke verplichting om elke tien jaar een actueel planologisch kader vast te stellen.



Gebleken is echter inmiddels dat het wenselijk is om aanvullend nog twee onderwerpen te regelen in dit bestemmingplan. Het gaat hierbij enerzijds om het enigszins vergroten van het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied (met maximaal 50.000 m² BVO) en anderzijds het verschuiven van het bouwvlak voor de hoogbouw van kavel zeven. Kavel zeven is de laatste nog aan te besteden kavel van De Strip, gelegen op de punt, aan de zijde van de Van der Pekbrug.

Naast de bovenstaande onderwerpen worden enkele correcties in de planregeling doorgevoerd:

- een juiste weergave en actuele begrenzing van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasselkanaal West (Buiksloterham) en de geluidzone rondom dit gezoneerde industrieterrein. Per abuis was in het bestemmingsplan Overhoeks 2016 de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein zelf opgenomen als de geluidzone die geldt rondom het gezoneerde terrein. Dit wordt met deze partiële herziening gecorrigeerd;
- verder was per abuis het bestaande gebouwde terras van café De Pont niet op de verbeelding opgenomen. Dit wordt eveneens gecorrigeerd in deze herziening;
- in de herzieningsregels worden de parkeerregels conform de nieuwe nota Parkeernormen Auto 2017

- verwerkt (met inachtneming van bestaande rechten/ reeds ontwikkelde planonderdelen);
- ten behoeve van deze bestemmingsplanherziening is akoestisch onderzoek verricht. Uit dit onderzoek blijkt dat de regel uit het bestemmingsplan Overhoeks 2016, waarin in verband met industriegeluid voor woningen een dove- of Miesgevel wordt voorgeschreven voor de noordzijde van kavel 1 van de Campus vanaf 21 meter hoogte, kan komen te vervallen. Ter plaatse wordt namelijk de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden, maar kan worden volstaan met een hogere waarde;
 - in de herzieningsregels wordt binnen de gebruiksregels gecorrigeerd dat het opgenomen maximum m² bvo specifiek geldt voor 'horeca I, III en IV ' in de Strip en Campus en niet voor 'horeca', aangezien voor horeca V en horeca VI afzonderlijke maxima zijn opgenomen;
 - alsmede enkele overige kleine correcties in de planregeling.

Hiertoe is het opstellen van een partiële herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Bevoegdheden

Bij collegebesluit van 24 mei 2016 is het gebied Overhoeks aangewezen tot grootstedelijk project (besluit gemeenteraad omtrent wijziging overzichtskaart stedelijke projecten op 13 juli 2016). Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de Centrale Stad blijven. Het aangewezen zijn tot stedelijk project heeft tot gevolg dat de voorbereiding van het bestemmingsplan niet ter hand is genomen door de bestuurscommissie maar door het college. De bevoegdheid voor het vaststellen van bestemmingsplannen ligt bij de gemeenteraad van Amsterdam.

1.3 Crisis- en herstelwet

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

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

De Crisis- en herstelwet is van toepassing, omdat het plangebied binnen een gebied zoals aangewezen in bijlage 2 van de Crisis en herstelwet valt (CHW, bijlage 2, onder A, nummer 1: project Noordelijke IJ-oever Amsterdam). Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing.

Tevens is in bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet 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 maakt de bouw van extra woningen (meer dan 11) mogelijk; ook mede daarom is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

1.4 Leeswijzer

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

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

uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 7 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

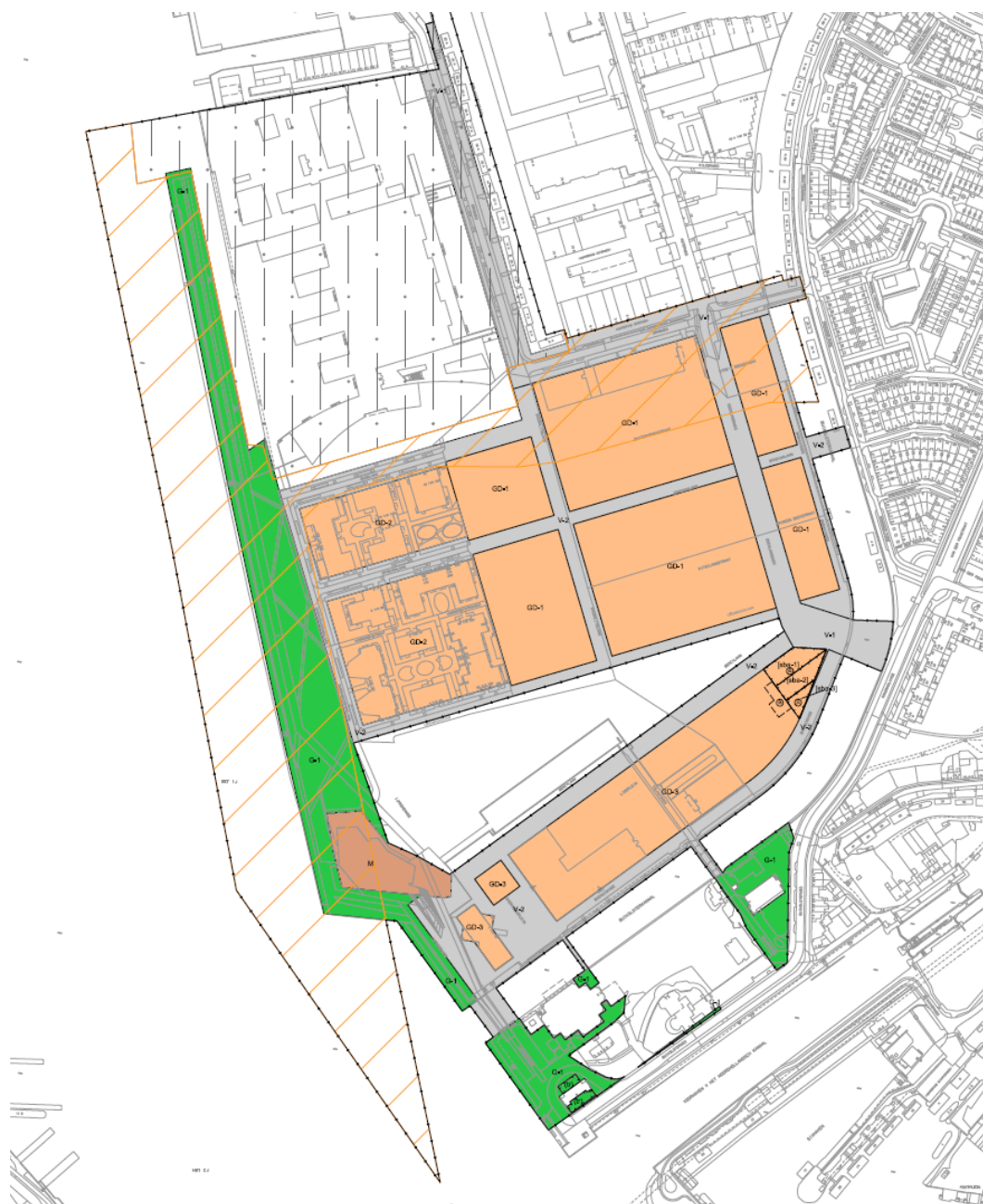
Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het doel van deze herziening. Er wordt onder andere ingegaan op de ligging en begrenzing van het plangebied als ook de beschrijving van de doelstelling van de herziening en het geldende planologisch kader. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het plankader, zoals het relevante ruimtelijk beleid, ruimtelijk-functionele en stedenbouwkundige aspecten van het plan. Vanaf hoofdstuk 4 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Doel van de herziening

2.1 Ligging en begrenzing

Het gebied Overhoeks ligt aan de Noordelijke IJ-oeveren, centraal tegenover het Centraal Station.

De onderwerpen die deze partiële bestemmingsplanherziening gaat regelen, betreffen hoofdzakelijk de bestemmingen Gemengd-1 tot en met Gemengd-3 en de bestemming Maatschappelijk. Dit zijn de bestemmingen die in onderstaande afbeelding lichtoranje zijn weergegeven: het zijn de bestemmingen voor de onderdelen Campus en de Strip.



Plangrenzen bestemmingsplan Overhoeks 2016 Eerste partiële herziening

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

noorden: de Grasweg, het midden van het Tolhuiskanaal en Shell NTC;
oosten: het midden van het Buiksloterkanaal;
zuiden: de Badhuiskade;
westen: het IJ/ Oeverpark.

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

2.2 Doelstelling

2.2 Doelstelling

Voor het gebied Overhoeks is door de gemeenteraad van Amsterdam op 5 oktober 2016 het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' vastgesteld.

Gebleken is echter inmiddels dat het wenselijk is om aanvullend nog twee onderwerpen te regelen in dit bestemmingplan:

1. het vergroten van het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied (met max 50.000 m² BVO) en
2. het verschuiven van het bouwvlak voor de hoogbouw van kavel zeven. Kavel zeven is de laatste nog aan te besteden kavel van De Strip, gelegen op de punt, aan de zijde van de Van der Pekbrug.



Plangebied de Strip, met de locatie van kavel 7 aangeduid.

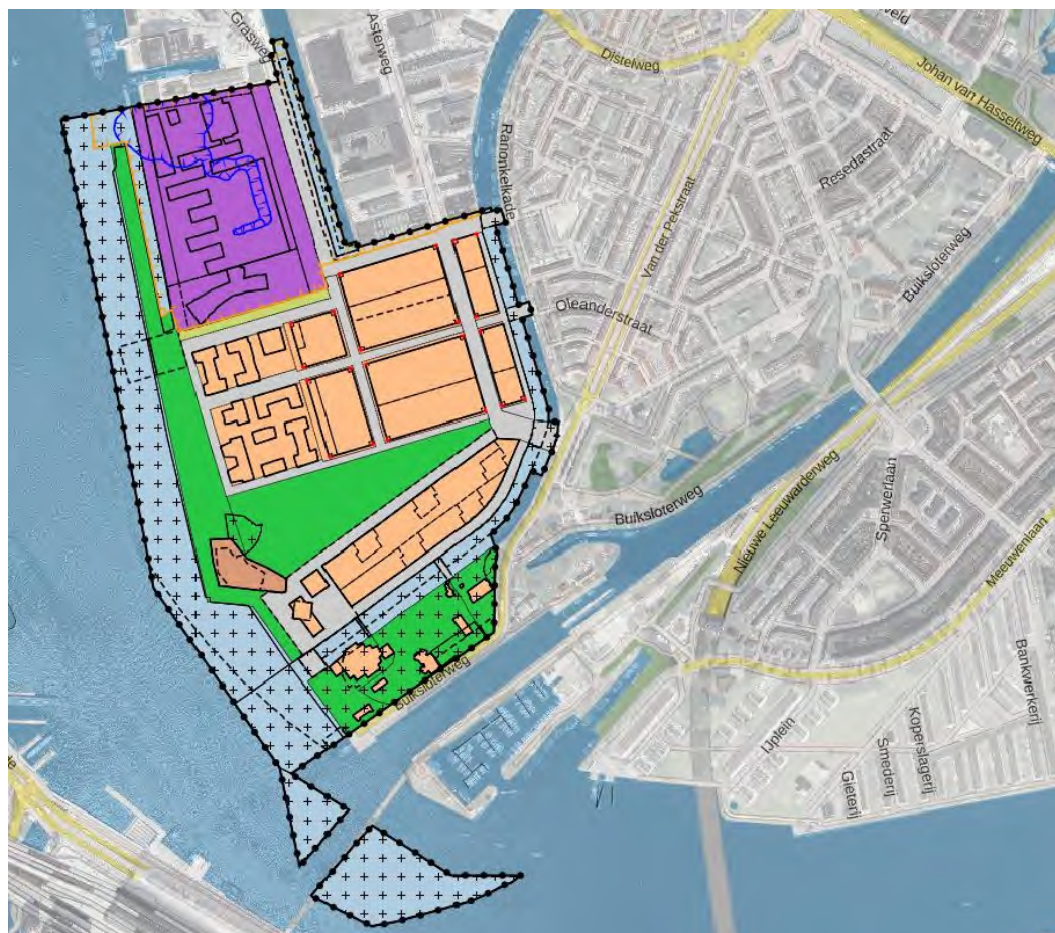
Daarnaast worden zoals hierboven (in paragraaf 1.1 Aanleiding) beschreven waar nodig enkele kleine correcties aangebracht in de regeling van het moederplan.

Hiertoe is het opstellen van een partiële herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

De opzet van de partiële bestemmingsplanherziening is gelijk aan de opzet van het 'moederplan' (het onherroepelijke bestemmingsplan Overhoeks 2016) en zal bestaan uit een toelichting, planregels en een verbeelding (plankaart). Afgezien van bovenstaande onderwerpen, zal de regeling van het vigerende 'moederplan' ongewijzigd in stand blijven.

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het gebied Overhoeks is door de gemeenteraad van Amsterdam op 5 oktober 2016 het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' vastgesteld (onherroepelijk op 2 december 2016). Voor een integrale beschrijving van het plangebied, zowel qua ruimtelijke opbouw als qua geschiedenis, wordt verwezen naar de toelichting van het moederplan "Overhoeks 2016".



Bestemmingsplangebied Overhoeks 2016

Hoofdstuk 3 Het Plankader

3.1 Beleidskader

Het voor het plangebied relevante beleidskader is beschreven in hoofdstuk 3 van de toelichting van het bestemmingsplan "Overhoeks 2016". Met betrekking tot Europees, rijks- provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid kan worden opgemerkt dat er zich, gelet op het voorgenomen wijzigingen, zoals dat in voorliggende partiële herziening concreet wordt mogelijk gemaakt, in principe geen relevante wijzigingen hebben voorgedaan die een nadere toelichting en afweging vragen. In verband met de voorgenomen wijzigingen middels deze herziening is nader onderzoek verricht voor verschillende omgevingsaspecten. In Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten wordt -waar relevant- per omgevingsaspect ingegaan op het meest actuele beleid en de geldende regelgeving.

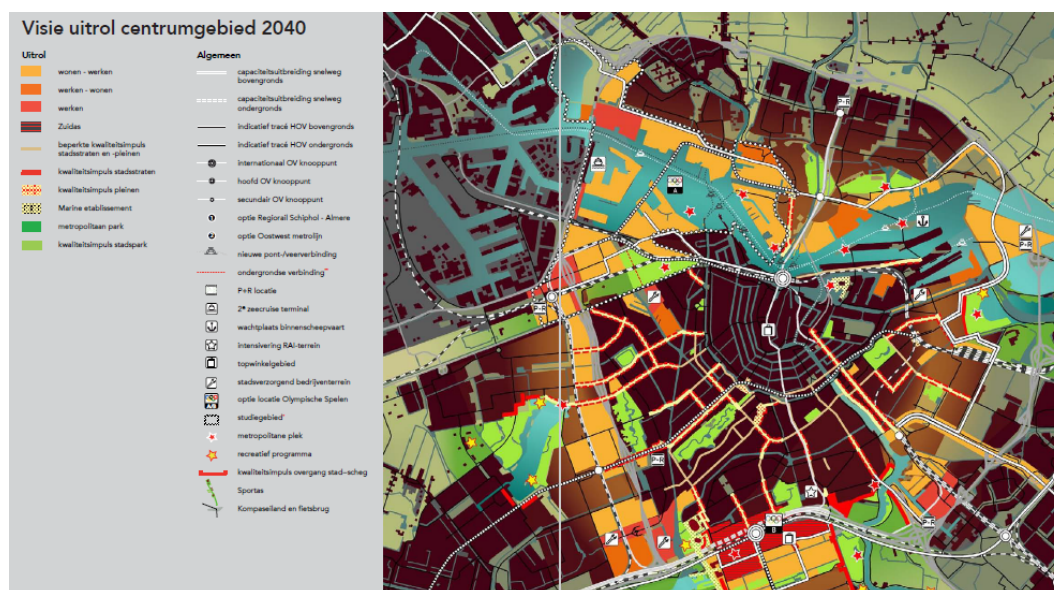
Hieronder wordt aanvullend nader ingegaan op de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Aangezien het moederplan Overhoeks 2016 een actualiseringsplan betrof, zonder nieuwe ontwikkelingen, speelde de zogenaamde "Ladder voor duurzame verstedelijking" geen rol. Omdat met deze herziening wel in extra ontwikkelingsruimte wordt voorzien, volgt hierna een toelichting op dit punt.

3.1.1 Ladder duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is namelijk voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan de behoefte aan die ontwikkeling moet worden beschreven. Indien de ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Dit laatste punt is niet aan de orde; Overhoeks ligt binnen bestaand stedelijk gebied.

Deze systematiek werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen, zoals bij bedrijventerreinen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

De Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011) schetst in grote lijnen de mogelijke ontwikkeling van de stad tot 2040. Twee ambities zijn daarbij leidend: 'verdichting' en 'transformatie'. In de Structuurvisie worden locaties genoemd voor de bouw van circa 100.000 nieuwe woningen in de stad tot 2040. Momenteel willen veel mensen in Amsterdam wonen. De afgelopen jaren is het aantal inwoners van de stad gemiddeld met 11.000 inwoners per jaar gestegen. In 2012 zijn deze ambities verder geoperationaliseerd in het Strategisch Plan; Koers 2025 is een verdere uitwerking van deze lijnen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. In deze Koers 2025 is de ambitie geformuleerd om binnen de stadsgrenzen tot 2025 de bouw van 50.000 woningen in een stedelijk milieu mogelijk te maken en op die manier de druk op de woningmarkt te verlichten.



De ingezette herontwikkeling van de IJoevers beoogt de stad weer voorkanten aan het IJ te geven, en brengt centrumstedelijke kwaliteiten aan weerszijden van het IJ-waterfront.

De ontwikkelingen in het gebied Overhoeks zijn op basis van het structuurvisiebeleid en het vigerende bestemmingsplan reeds in volle gang. Voorliggende partiële herziening beoogt het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied te vergroten -met maximaal 50.000 m² BVO, waarvan maximaal 48.000 m² BVO extra voor wonen- om de komende jaren te kunnen voorzien in afdoende ontwikkelingsvolume voor een evenwichtige afronding van de laatste delen van de Strip (kavel 7) en de Campus (fase 3). Uit een grondige inventarisatie van bestaande en geplande ontwikkelingen is namelijk gebleken dat met name voor de functie wonen en daarnaast enkele overige functies (horeca, cultuur en ontspanning/leisure) de huidige maxima niet afdoende zijn. De maxima die in het geldende bestemmingsplan voor de functies bedrijven/kantoren, detailhandel, hotel en extended stay zijn opgenomen, zijn wel afdoende en blijven daarom ongewijzigd.

De extra BVO's voor wonen passen ruimschoots binnen de kwantitatieve regionale behoefte (zie de Handreiking Ladder duurzame verstedelijking van de Stadsregio Amsterdam 18-10-2016 en het Regionaal Actieplan Wonen van Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek- Waterland 2017). In het regionaal actieplan wordt voor de regio als geheel de groei van de woningbehoefte in de periode 2017-2027 geraamd op ca. 79.500 woningen. Hier staat een harde plancapaciteit van bijna 62.500 woningen tegenover, waardoor een tekort aan harde plannen van 17.000 woningen bestaat. De opgave is daarom de woningbouwproductie te bevorderen om tegemoet te komen aan de snel groeiende woningbehoefte en om de prijzen niet te snel te laten stijgen. Doel is om zo veel mogelijk locaties te versnellen, naar voren te halen en te zorgen voor meer harde plancapaciteit. Als aanvullende opgave is hierbij geformuleerd om op de huidige locaties nieuwe plekken voor woningbouw te zoeken vooral in binnenstedelijk gebied.

Teneinde levendige plinten te kunnen realiseren in zowel de Strip als de Campus (in de Campus geconcentreerd langs de Docklandsweg), is daarnaast voldoende beschikbaar programma voor een stedelijke mix aan functies essentieel. Dit zorgt voor interactie en dynamiek op straat en in de plint. Eén en ander passend bij het intensieve, hoogstedelijke karakter van het gebied Overhoeks, goed bereikbaar, gelegen op een aantrekkelijke centrale locatie aan het IJ, vlakbij het Centraal Station en de rest van de stad. De extra BVO's voor de functies horeca en cultuur en ontspanning sluiten aan bij de populariteit van het gebied en de behoefte aan deze voorzieningen.

De maxima voor de functies bedrijven/kantoren, detailhandel, hotel/ extended stay zijn afdoende en blijven gelijk aan de maxima binnen het vigerende bestemmingsplan.

Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Ruimtelijk- functionele aspecten

Een van de doelstellingen van de partiële bestemmingsplanherziening is het vergroten van het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied. Het huidige bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' maakt maximaal 437.000 m² BVO bebouwing mogelijk, verspreid over de Campus (bestemmingen GD-1 en GD-2) en de Strip (bestemmingen GD-3 en M). Dit maximum is te laag gebleken om de volledige Strip te ontwikkelen en daarnaast ook het contractueel overeengekomen volume van de Campus te bouwen. Geïntariseerd is hoeveel programma maximaal in Overhoeks fysiek mogelijk en wenselijk is. Daarvoor zijn alle bestaande gebouwen, alle contracten, tenders én kavel 7 meegenomen. Hieruit volgt dat het totaal maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies met 50.000 m² BVO opgehoogd dient te worden (tot maximaal 487.000 m² BVO).

Totaal maximum vigerend BP	Totaal maximum Herziening BP	Partiële
437.000 m ² BVO	487.000 m ² BVO	

Daarnaast zijn in het bestemmingsplan maxima per functie vastgesteld. Uit de inventarisatie is gebleken dat met name voor de functie wonen en daarnaast overige functies (horeca I, III en IV, cultuur en ontspanning), de huidige maxima niet afdoende zijn. Anderzijds blijkt het toegestane maximum van 48.000 m² consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen erg ruim te zijn. Met betrekking tot de maxima uit het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2016 wordt overigens nog opgemerkt dat bij de vaststelling van dat bestemmingsplan in 2016 het totale programma voor kantoren en bedrijven is verlaagd van 70.000 m² BVO naar 33.000 m² BVO; het metrage voor hotels (conform omgevingsvergunning Maritim) werd opgehoogd met 37.000 m² BVO naar 62.000 m² BVO.

In onderstaande tabel zijn de maxima uit het vigerende bestemmingsplan weergegeven en daarnaast de voorstellen voor de nieuwe maxima van deze partiële herziening. Om het plangebied flexibel in te kunnen vullen en uitwisseling per functiecategorie mogelijk te maken, worden deze maxima overigens ruim gehouden. Dit betekent dat de som van alle maxima per functiecategorie, hoger uitvalt dan het maximaal totaalvolume van 487.000 m² BVO. Deze systematiek is ook toegepast in het vigerend bestemmingsplan.

Functies	Maxima (m ² BVO) vigerend BP	Maxima (m ² BVO) Partiële herziening BP
wonen	307.000	355.000
horeca I, III en IV	5.000	14.000 *
bedrijven/ kantoren	33.000	33.000
detailhandel	8.000	8.000
cons.verz. dv./ maatsch. voorz.	48.000	27.000

Maatschappelijk (Eye)	8.000	8.000
cultuur en ontspanning	0	6.000*
hotel	62.000	62.000
extended stay	7.000	7.000

*Verhoging maximum bestaand m2 BVO toegestaan middels binnenplanse afwijkingsbevoegdheid college B&W

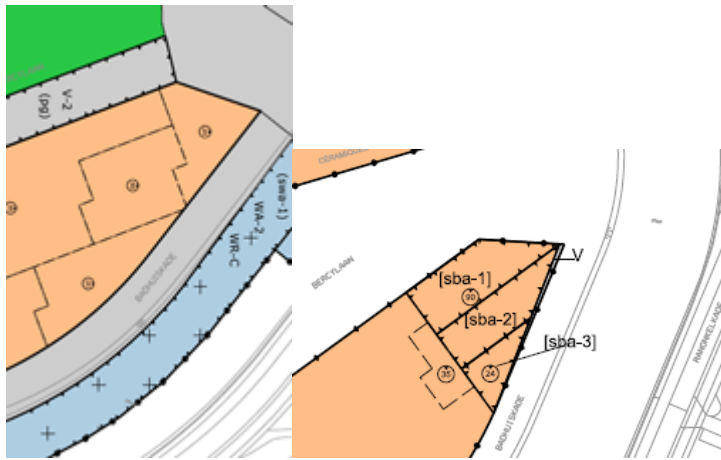
3.3 Stedenbouwkundige aspecten

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2016 is voor het oostelijk deel van de Strip al een stedenbouwkundige wijziging verwerkt; namelijk een beperkte uitbreiding van de onderbouw van de Strip voor kavel 7 (toevoeging van de punt, naast het laatste hoogbouwvlak). Dit was nodig om de harmonie in de stedelijke ruimte te kunnen bewerkstelligen, met het oog op de gewijzigde ligging van de Van der Pekbrug. Daaraan voorafgaand was reeds met de Partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2006 (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 november 2014, onherroepelijk per 22 januari 2015), het tegenoverliggende bouwvlak Gemengd-4 geschrapt in verband met de gewijzigde ligging van de Van der Pekbrug.

Invallende is het tevens stedenbouwkundig wenselijk gebleken om het bouwvlak van de toren voor kavel 7 te wijzigen. Op dit moment maakt het geldende bestemmingsplan een toren gelegen in het midden van kavel 7 mogelijk. Door deze partiële herziening van het bestemmingsplan kan echter een optimalere positie van de toren mogelijk worden gemaakt, door een verschuiving van het bouwvlak richting parkzijde en de punt van het kavel. De maximale hoogte van de toren blijft daarbij gehandhaafd op 90 meter. In de bouwregels wordt enerzijds enige flexibiliteit gegeven om een markant ontwerp te kunnen faciliteren en anderzijds wordt door middel van aanvullende regels voorkomen dat er een te dikke, massieve toren ontstaat. De torenkavel krijgt een schijfvormig karakter, overeenkomstig het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan. Kavel zeven gaat daarmee een relatie aan met het woongebouw van Maritim op kavel vier; beide schijven grenzen daarmee aan het park en staan haaks op de toren van kavel vijf. Daarmee ontstaat een spannender compositie dan vijf gelijkvormige rechte torens.



Kavel 7 in bestemmingsplan Overhoeks 2006



Kavel 7 in vigerend BP

Kavel 7 in Overhoeks 2016 Eerste partiele herziening

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

In het kader van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 zijn een aantal (milieu)onderzoeken uitgevoerd. In verband met de voorgenomen wijzigingen middels deze Eerste partiele herziening van het bestemmingsplan is nader onderzoek verricht voor verschillende omgevingsaspecten. Hieronder wordt per omgevingsaspect ingegaan op het relevante beleid en regelgeving en de resultaten en conclusies van het verrichte onderzoek.

4.1 M.e.r. / (mer-beoordeling)plicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben. Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor activiteiten die wel worden genoemd in het Besluit m.e.r., maar vanwege de omvang van de activiteit (onder de drempelwaarde) geen m.e.r.(beoordelings)plicht kent.

Voorliggend bestemmingsplan project voorziet hoofdzakelijk in:

- het vergroten van het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied (met max 50.000 m² BVO) en
- het verschuiven van het bouwvlak voor de hoogbouw van kavel zeven, gelegen op de punt van de Strip, aan de zijde van de Van der Pekbrug.

MER Herinrichting Buiksloterham/ Overhoeks

Procedure MER

De planvorming voor de herontwikkeling van de Buiksloterham is gestart als onderdeel van het voornemen de Noordelijke IJ-oever als geheel te herontwikkelen. Binnen de ontwikkeling van de Buiksloterham zijn twee gebieden te onderscheiden te weten Overhoeks (voormalig Shell-terrein) en de rest van de Buiksloterham. De herontwikkeling van de Buiksloterham en Overhoeks zijn als onderdeel van de totale ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever als eerste ter hand genomen en hebben een eigen dynamiek.

De herontwikkeling van de Buiksloterham en Overhoeks was m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994 [VROM, 2006] en het voornemen om in het gebied meer dan 4.000 woningen te gaan bouwen. De m.e.r.-procedure voor de herstructurering van de Buiksloterham en Overhoeks is op 14 januari 2004 van start gegaan met de publicatie van de startnotitie m.e.r.. Vervolgens is in 2004 en begin 2005 een MER opgesteld (MER Herinrichting Buiksloterham/ Overhoeks te Amsterdam, Oranjewoud mei 2005). In mei 2005 is het MER door de gemeente Amsterdam vastgesteld en gepubliceerd en op 18 april 2006 heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies uitgebracht. Het MER is in oktober 2006 tegelijk met de vaststelling van het eerste ruimtelijk besluit, het bestemmingsplan Overhoeks, aanvaard door de gemeenteraad van Amsterdam waarmee de gehele m.e.r.-procedure voor de Buiksloterham en Overhoeks is doorlopen en afgerond.

Plangebied MER Overhoeks/ Buiksloterham



Inhoud MER

In het MER staan de mogelijke gevolgen van de planontwikkeling voor het milieu, uitgaande van een aantal scenario's, omschreven. In het MER is het stedenbouwkundig ontwerp geoptimaliseerd tot een Meest Milieuvriendelijk Alternatief. De ontwikkeling van Overhoeks leidt tot een nieuwe hoogwaardige en duurzame ruimtelijke en functionele invulling van het voormalige geïsoleerd gelegen en extensief gebruikte bedrijventerrein. Het ruimtegebruik wordt geïntensiveerd en krijgt een hogere kwalitatieve waarde: 'er wordt meer uit het gebied gehaald'. Hierbij worden de karakteristieke ruimtelijke elementen, structuren en contrasten versterkt en wordt een relatie gelegd met het IJ. Het huidige extensieve buitenstedelijke gebruik maakt plaats voor een intensieve binnenstedelijke woonomgeving.

De milieueffecten van realisatie van het NTC en herontwikkeling van Overhoeks zijn grotendeels gerelateerd aan de veranderende ruimtelijke en functionele structuur, de toename in verkeersbewegingen en de daaraan gerelateerde hindereffecten en de tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase.

Het MER bevat informatie ten behoeve van keuzes waarop bij verdere uitwerking van de plannen op wordt voortgebouwd: het gaat onder meer om keuzes over de aanpak van bodemverontreiniging, inzet van duurzaam bouwen in het plangebied en de sociale en fysieke veiligheid. Waar nodig en mogelijk zijn specifieke regels opgenomen in het bestemmingsplan. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven van de in het MER Buiksloterham/Overhoeks beschreven milieueffecten van de herontwikkeling van het gebied Overhoeks.

- Bodem

Bij de realisatie van Overhoeks wordt de bodemproblematiek conform het 'functiegerichte' saneringsbeleid van de gemeente Amsterdam aangepakt. Mobiele verontreinigingen worden verwijderd, grond met immobiele lichte verontreinigingen wordt zoveel mogelijk hergebruikt en de waterbodem wordt gesaneerd. Waar nodig wordt een leeflaag aangebracht gericht op de beoogde functie. Door het gebied

op te hogen wordt de noodzaak tot afgraven en afvoeren van verontreinigde grond zoveel mogelijk beperkt.

- Duurzaam waterbeheer

Bij de ontwikkeling van Overhoeks wordt de relatie met het water hersteld en versterkt. Inrichting van het oeverpark en de Groene Scheg maakt het IJ zichtbaar en beleefbaar. Dempingen en de aanplemping van een vooroever gaan ten koste van het oppervlak aan open water, maar hiervoor is voldoende compensatie aanwezig buiten het plangebied (o.a. Afrikahaven). Overhoeks wordt watertechnisch ingericht volgens de beleidsmatig gestelde voorwaarden. De grondwateroverlast vermindert doordat een groot deel van het gebied opgehoogd wordt. De waterkwaliteit verbetert, zowel van het grondwater (door de bodemsanering) als van het oppervlaktewater (door de waterbodemsanering).

- Ontwikkeling ecologische potenties

Op Overhoeks worden diverse maatregelen genomen om de ecologische functie, met name die van de oeverzone langs het IJ te vergroten. Realisatie van het Shellterrein gaat niet of nauwelijks ten koste van beschermde natuurwaarden.

- Behoud en versterking cultuurhistorische waarden

Een deel van de belangrijke en beeldbepalende cultuurhistorische waarden in het gebied blijft behouden. Een aantal gebouwen wordt ingepast en krijgt een nieuwe functie waarmee 'behoud door ontwikkeling' plaatsvindt. De kans op archeologische vondsten is klein. Toch zullen de bouwwerkzaamheden archeologisch worden begeleid en waar nodig worden voorafgegaan door archeologische onderzoek. Het bestemmingsplan kent een aanlegvergunningstelsel waarmee is geregeld dat archeologisch onderzoek verplicht is, alvorens bebouwing kan worden gerealiseerd.

- Ontwikkeling langzaam verkeer- en openbaar vervoernetwerk

Het gebied ligt dicht bij de binnenstad en het Centraal Station en is met de pont over het IJ goed bereikbaar. Met de uitbreiding van het langzaamverkeer- en het openbaar vervoernetwerk wordt een bijdrage gegeven aan het gemeentelijk en nationaal vervoerbeleid om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren om daarmee het gebruik van de auto op de korte afstanden te verminderen.

- Verkeer en Geluid

Door de reductie van het industrielawaai en de afscherpende werking van het NTC verbetert de geluidskwaliteit op een groot deel van Overhoeks ten opzichte van de autonome situatie. Woonfuncties worden zoveel mogelijk, vanwege de specifieke situatie van het plangebied daar gevestigd waar de geluidbelasting door industrielawaai lager is dan 50 dB(A).

Ontwikkeling van Overhoeks verbetert de sociale structuur in en rond het plangebied. De voorzieningenstructuur wordt verbeterd, evenals het woon-, werk- en verblijfklimaat. Het plangebied wordt zodanig ontworpen dat aspecten als verloedering en overlast zoveel mogelijk worden voorkomen. Het openbare groen in het plan en de oeverzone bieden ruimte voor recreatie.

Realisatie van Overhoeks leidt in vergelijking met de referentiesituatie tot een toename van het aantal verkeersbewegingen -met name van personenauto's- in en rond het plangebied. De middenontsluiting maakt het mogelijk om het verkeer naar en van Overhoeks grotendeels af te wikkelen via het hoofdwegennet (Klaprozenweg, Johan van Hasseltweg) van Amsterdam zonder dat dit een belasting vormt voor wijken in de omgeving. Naast de Middenontsluiting kan het verkeer gebruik maken van de andere wegen rond het plangebied, zoals de Distelweg en de Van der Pekstraat. Langs de ontsluitingswegen Grasweg en Asterweg verslechtert de geluidssituatie enigszins door de toename in het verkeer. In de omliggende woonwijken blijft de geluidhinder vergelijkbaar met de autonome situatie. Voor de woonfuncties op het Shellterrein zijn voor enkele gedeeltes hogere waarden aangevraagd voor wegverkeer (langs de primaire ontsluiting).

- Luchtkwaliteit

De transformatie van Overhoeks leidt in het plan- en studiegebied niet tot overschrijding van de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 voor de maatgevende componenten stikstofdioxide en fijn stof.

- Hinder realisatiefase

Tijdens de realisatiefase is er sprake van een aantal tijdelijke hindereffecten, met name door het bouwverkeer (aan- en afvoer van materiaal) en de bouwactiviteiten. Dit kan tot hinder leiden voor de omwonenden. Om de hinder te beperken wordt een BLVC-plan (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan) opgesteld.

Voor de overige aspecten als landschap, archeologie, leefbaarheid en hoogbouw heeft de herontwikkeling van Overhoeks geen wezenlijke positieve of negatieve effecten.

Actueel onderzoek

In het kader van de voorgenomen partiele herziening van het bestemmingsplan Overhoeks is de informatie met betrekking tot een aantal (milieu)aspecten aangevuld met actuele onderzoeksgegevens (zie Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten en de bijlagen bij de toelichting).

In het navolgende wordt kort ingegaan op de diverse omgevingsaspecten:

- Verkeer: Uit het verrichte verkeersonderzoek van 7 juli 2017 blijkt dat als gevolg van de partiele herziening ca 230 motorvoertuigen per etmaal meer het gebied Overhoeks in en uit rijden. Op 5 oktober 2018 is aanvullend verkeersonderzoek verricht, in verband met het opnemen van een mogelijkheid tot aanvullende verhoging van het maximale metrage horeca I, III en IV tot 14.000 m2 bvo in plaats van 10.000 m2 bvo. Hieruit volgt voor de ochtendspits een kleine afname en voor de avondspits een toename, met name in de aankomende ritten: in totaal 370 ritten in de tweeuur avondspits. In totaal is de toename van het aantal ritten over de gehele dag ongeveer 900 ritten. De toevoeging van het programma heeft minimale effecten op het wegennet; er ontstaan geen nieuwe knelpunten als gevolg van de partiele herziening. Het project stuit niet op verkeerskundige bezwaren.
- Bodem: het extra bruto vloeroppervlak zal worden gerealiseerd binnen de reeds vigerende bestemmings- en bouwvlakken. Er worden geen extra bouwvlakken toegevoegd. Er zijn dan ook geen gevolgen voor de bodem.
- Geluidhinder:
 1. Industrie: de kavels 1 en 2 van de Campus zullen volgens akoestisch onderzoek een geluidsbelasting ondervinden van maximaal 55 dB(A) vanwege industrieterrein Buiksloterham. Ten tijde van de vaststelling van eerdere bestemmingsplannen zijn ook reeds hogere waarden vastgesteld, deze lagen hoger dan de nu berekende hogere waarden. Tevens is gebleken dat voor kavel 1 van de Campus aan de noordzijde de maximale ontheffingswaarde niet meer wordt overschreden; de regeling met betrekking tot een verplichte dove- of vliesgevel kan dan ook komen te vervallen. Geluid vanwege industrie is daarmee geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling.
 2. Wegverkeer: Uit de rekenresultaten blijkt dat kavel 1, 2, 3 en 4 van de Campus en kavel 7 van de Strip geluidbelast zijn boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. Er kan volstaan worden met hogere waarden voor de bronnen Docklandseweg/vdPekbrug en Grasweg. Deze hogere waarden dienen ter vervanging van de reeds vastgestelde hogere waarden. Geluid vanwege wegverkeer is daarmee geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling.
 3. Spoorwegverkeer: Het projectgebied ligt buiten de geluidszone van het spoor. Geluid vanwege spoorwegverkeer is daarmee geen belemmering voor de beoogde herontwikkeling.

- Luchtkwaliteit: De luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied in de huidige en toekomstige situatie voldoet aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het project zal er niet toe leiden dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden. Door de geringe verschillen tussen de berekende concentraties van de referentie situatie en het plan is tevens onderbouwd dat de bestemmingsplanherziening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht. Hiermee wordt dan ook secundair voldaan aan de luchtkwaliteitseisen op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.
- Externe veiligheid:
 1. *Inrichtingen*: De herzieningen vallen buiten het invloedsgebied van Bevi-inrichting Shell Technology Centre Amsterdam. In de planregels van het moederplan is bepaald dat binnen de risicocontour van het plaatsgebonden risico geen nieuwe kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan, met de voorliggende bestemmingsplanherziening blijft dit ongewijzigd.
 2. *Vervoer gevaarlijke stoffen*:
 3. *Water*: Uit onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico en zijn er vanuit oogpunt van het plaatsgebonden risico geen ruimtelijke beperkingen langs de vaarweg het IJ. De berekeningen leiden verder niet tot een aantoonbaar groepsrisico.
 4. *Buisleidingen*: In de nabijheid van het projectgebied zijn geen buisleidingen aanwezig die onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen vallen.
- *Water*: het extra bruto vloeroppervlak zal worden gerealiseerd binnen de reeds vigerende bestemmings- en bouwvlakken. Er worden geen extra bouwvlakken toegevoegd. Er zijn dan ook geen gevolgen voor de waterhuishoudkundige aspecten.
- *Archeologie*: Er zijn geen gevolgen voor archeologie te verwachten; binnen de bestemmingsvlakken waar het extra volume mag worden gerealiseerd gelden geen archeologische verwachtingswaarden.
- *Natuur en ecologie*: Deze herziening heeft volgens ecologisch onderzoek geen gevolgen voor beschermde flora en fauna. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is daarom niet nodig. Ook zijn er geen gevolgen te verwachten op gevoelige (natuur)gebieden. Er is onderzoek gedaan naar stikstofdepositie. Uit de rekenresultaten blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de bestemmingsplanherziening op Natura 2000-gebieden nergens aantoonbaar toeneemt: significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn hiermee uitgesloten.
- *Hoogbouwaspecten*:
 1. In deze hoogbouweffectrapportage zijn drie hoogbouwvarianten voor kavel 7 in de Strip in Amsterdam onderzocht. Op alle getoetste onderdelen worden alle modellen als acceptabel beschouwd. De drie modellen die zijn vergeleken bestaan uit variant 1: de toren volgens het vigerende bestemmingsplan, variant 2: de toren volgens het vigerende bestemmingsplan inclusief gebruikmaking van de binnenplanse vrijstelling en variant 3: de 'vershoven' toren die wordt beoogd met de bestemmingsplanherziening (model 'envelop').
 2. De landschappelijke inpassing is voor alle modellen acceptabel, daarin meegenomen toetsing vanuit UNESCO werelderfgoedzone en beschermd stadsgezichtgebied.
 3. In de studie naar stedenbouwkundige inpassing zijn verschillen tussen de hoogbouwmodellen geconstateerd, maar worden alle varianten als acceptabel beoordeeld. De hoogbouw in model 'envelop' heeft in tegenstelling tot de andere modellen een directe relatie met de onderbouw en het maaiveld. Het gebouw reageert op de ruimtelijke structuur van Docklandsweg en omgeving. Op dit onderdeel heeft model 'envelop' de hoogste ruimtelijke kwaliteit.
 4. De hoogbouw op kavel 7 voldoet aan de maximale maatgevende toetshoogte. Voor toetsing aan de 'toetshoogtes radar' is een positief advies van ILT verkregen.
 5. Uit windhinderonderzoek door DGMR blijkt dat het windgevaar in de openbare ruimte bij model 'envelop' acceptabel is. Het wind*limaat* is het best bij model 'envelop'.
 6. In de studie naar de zon- en schaduwsituatie in de directe omgeving als gevolg van de hoogbouw op kavel 7 is de TNO-norm als uitgangspunt genomen. De situatie in omliggend gebied voldoet bij alle modellen aan de lichte norm en in geen geval aan de strenge norm. De modellen worden elk als acceptabel beoordeeld.

7. De sociale veiligheid op maaiveld is in alle modellen vergelijkbaar omdat de onderbouw in de drie modellen gelijk is. De hoogbouw in model 'envelop' staat als enige in de rooilijn en doet mee met het leven op maaiveld. Het model draagt hiermee in tegenstelling tot de andere modellen sterk bij aan leefbaarheid en sociale veiligheid op straat.
8. De mate van privacy is in alle modellen vergelijkbaar en wordt als acceptabel beoordeeld.

Het mogelijk maken van maximaal 50.000 m² extra bruto vloeroppervlak, met name meer woningen, is passend in een gemengd grootstedelijk kerngebied als het onderhavige. Belangrijke nadelige gevolgen voor het verkeer en het milieu worden niet verwacht.

Conclusie

Het MER voor Buiksloterham/Overhoeks geeft nog steeds een goed beeld van de bandbreedte van de milieueffecten. Het eindbeeld van de transformatie en de effecten hiervan zijn nauwkeurig onderzocht en in beeld gebracht. Waar nodig zijn maatregelen verankerd in bestemmingsplanregels (eerst in het bestemmingsplan Overhoeks 2006, later overgenomen in het bestemmingsplan Overhoeks 2016).

In het kader van deze bestemmingplanherziening is beschouwd of er sprake is van substantiële wijzigingen of uitbreidingen op basis waarvan andere milieueffecten zijn te verwachten dan welke in het MER staan omschreven. Geconcludeerd kan worden dat dit niet het geval is en er geen sprake is van een nieuwe (vormvrije) m.e.r. beoordeling.

4.2 Verkeer en parkeren

4.2.1 Algemeen

Binnen Amsterdam Noord ligt het bestemmingsplangebied op afstand van de A10 Noord. De Nieuwe Leeuwarderweg die aansluiting op de A10 geeft, ligt relatief dichtbij het plangebied. De verkeersafwikkeling per auto vindt plaats via de wegen in Buiksloterham ten noorden van het plangebied en via de Van der Pekstraat ten oosten van het plangebied. Door de interne wegenstructuur van Overhoeks wordt bestemmingsverkeer van de Strip en de Campus van elkaar gescheiden. Op deze manier blijft de Campus een verkeersluwe woonbuurt.

4.2.2 Bereikbaarheid/ verbindingen over het IJ

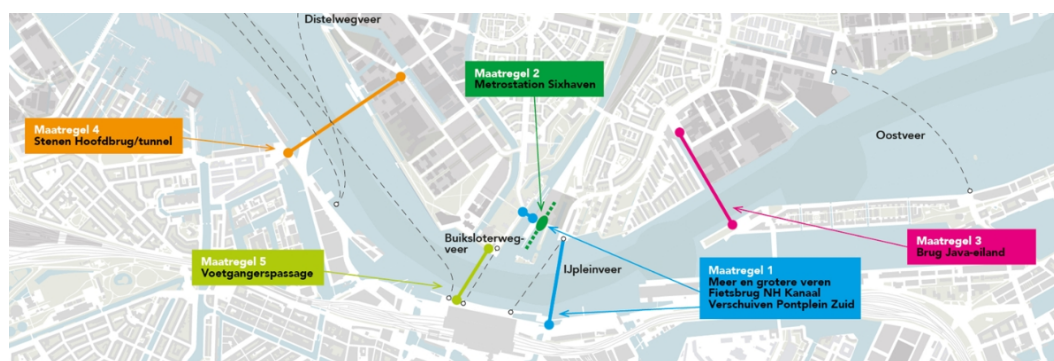
Wat betreft bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer heeft het plangebied een gunstige geografische ligging.

Overhoeks ligt op loopafstand van het Buiksloterwegveer en daarmee op loopafstand van het Centraal Station. Bewoners en gebruikers van Overhoeks maken voor woon-werkverkeer – nu en in de toekomst – op grote schaal gebruik van de pont. De gemeente Amsterdam monitort daarom het gebruik van de veren permanent en anticipeert op toekomstige ontwikkelingen door het ontwikkelen van vervoerprognoses. De monitoring heeft in de afgelopen jaren regelmatig aanleiding gegeven om het verenaanbod uit te breiden. Sinds kort varen er twee nieuwe veren (nummer 60 en 61) tussen het Centraal Station en de Buiksloterweg. Deze zijn langer dan de oude veren en kunnen meer passagiers vervoeren. In het najaar van 2017 vindt een intensivering van de dienstregeling plaats (in de spits van drie naar vier schepen). De inzet van vier schepen is de maximale inzet voor het Buiksloterwegveer. Ook buiten de spits om zal er vaker met meer schepen worden gevaren. De dienstregeling wordt uitgebreid gedurende die tijdvakken dat het nodig blijkt, op basis van metingen. Dit betekent maximale inzet gedurende de spitsuren, maar ook buiten de spits extra inzet als dat nodig is (waaronder het weekend).

Ook de nieuwe metrohalte Johan van Hasseltweg (vanaf medio 2018 is de Noord-Zuidlijn in gebruik) ligt

niet al te ver van het plangebied en zal naar verwachting een positief effect hebben op de vermindering van het autogebruik.

Voor maatregelen op de langere termijn is het onderzoek “Sprong over ‘t IJ” uitgevoerd naar verbetering van verbindingen over het IJ: Een eerste maatregel uit het onderzoek is het verbeteren van het huidige verensysteem in combinatie met de komst van een fietsersbrug over het Noord-Hollands Kanaal. Maatregel drie behelst de aanleg van een Brug tussen Kop Java-eiland en Hamerstraatgebied; tevens wordt de mogelijkheid om een nieuw metrostation bij Sixhaven te bouwen verder verkend (maatregel 2). Maatregel vier uit het onderzoek is een tunnel of brug bij het Stenen Hoofd aan de westflank van het IJ en zo nodig een voetgangerstunnel tussen Centraal Station en de Buiksloterweg (maatregel vijf). Om de brug bij Java mogelijk te maken wordt bovendien de keuze voor een nieuwe locatie voor Passengers Terminal Amsterdam (PTA) voorbereid. Over de voorgestelde maatregelen uit het onderzoek heeft de gemeenteraad een voorkeursbesluit genomen, te weten het *Voorkeursbesluit Sprong over het IJ* op 20 juli 2017, na een uitgebreid advies- en inspraaktraject onder betrokken partijen, pontgebruikers en inwoners van Amsterdam.



4.2.3 Parkeren

Regeling parkeren vigerend bestemmingsplan Overhoeks 2016

In het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2016 is in de planregels voor kantoren een parkeernorm opgenomen van 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak. Het plangebied Overhoeks werd ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan Overhoeks gezien als een B-locatie. Voor de Campus zijn aanvullende regels gesteld ten aanzien van parkeren. Geregeld is dat, met inachtneming van het totaal aantal parkeerplaatsen, parkeren op eigen terrein dient opgelost te worden met inachtneming van de volgende minimum en maximum parkeernormen:

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

Op basis van het programma op Overhoeks en uitgaande van parkeernormen voor woningen, kantoren, voorzieningen en bezoekers, en rekening houdend met dubbelgebruik is in het vigerende plan een maximum aantal parkeerplaatsen van 5.200 aangehouden. Hierbij geldt de volgende onderverdeling:

- Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 2.700 voor Gemengd - 1 en Gemengd - 2 (Campus);
- Voor gebouwde parkeervoorzieningen geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 2.200 voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 3 en Groen - 2 (Strip).
- Voor de openbare ruimte geldt een maximum aantal parkeerplaatsen van 300.

Totaal: 5.200 parkeerplaatsen voor de Campus en de Strip.

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

Nota parkeernormen auto Amsterdam 2017

Inmiddels heeft de gemeenteraad van Amsterdam nieuw parkeerbeleid voor autoparkeren vastgesteld. In de Nota Parkeernormen Auto zijn de nieuwe parkeernormen voor auto's vastgesteld voor nieuwbouw en transformatieprojecten in de stad. De gemeente wil de stad bereikbaar en leefbaar houden met voldoende en aantrekkelijke openbare ruimte en meer ruimte voor de fietser en voetganger. Met de verwachte groei van de stad (woningen, kantoren etc.) is het noodzakelijk dat Amsterdam grenzen stelt aan het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

De nieuwe parkeernormering levert een bijdrage aan de regulering van het aantal geparkeerde auto's op straat. Bewoners van nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. De nieuwe bewoners moeten dus het wel of niet beschikbaar zijn van een parkeerplaats op eigen terrein, meenemen in hun keuze voor een woning. De nieuwe normen in de nota gelden vanaf 1 juli 2017.

Parkeeronderzoek Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016

Op 31 oktober 2017 (kenmerk ASD292/Bqt/1241.03, bijlage 12 van de toelichting) heeft Goudappel Coffeng bv ten behoeve van de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 een parkeeronderzoek verricht. Onderzocht is of ook na de verhoging van het ontwikkelingsvolume het huidige maximum voor het toegestane aantal parkeerplaatsen nog volstaat.

Bij deze vraag speelt eveneens dat inmiddels door de gemeente nieuw stedelijk parkeerbeleid is vastgesteld voor het autoparkeren, namelijk de Nota Parkeernormen Auto (vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017, in werking per 1 juli 2017). In het geval van bestemmingsplannen (en dus de ontwikkelingen die daarbinnen passen) die ten tijde van de inwerkingtreding van deze nota reeds waren vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen, blijft de parkeernorm van dat geldende bestemmingsplan het toetsingskader. Een bestemmingsplanregeling kan immers niet opzij worden gezet door een beleidsregel. Daar waar een ontwikkeling niet past in het ter plaatse geldende bestemmingsplan moet wel het nieuwe parkeerbeleid worden toegepast; met name in geval van een functiewijziging of een uitbreiding van het vloeroppervlak. Dit is aan de orde bij deze bestemmingsplanherziening. In de Nota Parkeernormen is het gebied Overhoeks van een B-locatie tot een A-locatie benoemd. Ook zijn enkele parkeernormen aangescherpt.

Uit het parkeeronderzoek van Goudappel blijkt dat de huidige vigerende maxima voor de aantallen parkeerplaatsen voor de Strip en de Campus ook na de onderhavige herziening voldoende zijn.

In de planregeling worden de opgenomen maxima voor te realiseren parkeerplaatsen dan ook gehandhaafd (maximaal 5.200 parkeerplaatsen gebouwd en ongebouwd). Verder is in navolging van het vastgestelde parkeerbeleid de normering van de Nota Parkeernormen Auto 2017 in de planregels verwerkt.

4.2.4 Resultaten verkeersonderzoek

- Verkeersonderzoek 31 mei 2017

Ten behoeve van de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016, waarin het toegestane programma met maximaal 50.000 m² BVO wordt verhoogd, is door de afdeling Verkeer & Openbare ruimte van de gemeente Amsterdam verkeersonderzoek uitgevoerd: Verkeersonderzoek 'Leefbaar en bereikbaar Overhoeks- Effecten van uitbreiding programma', 31 mei 2017, rapportnummer 160350 (zie bijlage 1 van de toelichting).

De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met het Verkeers Model Amsterdam versie 1.4 (VMA 1.4). Het VMA heeft als standaard jaren 2010, 2015, 2020, 2025 en 2030. Voor de verkeersstudie Overhoeks zijn echter tussenliggende prognosejaren berekend: 2017, 2027. Er is gebruik gemaakt van het Amsterdams Realistisch scenario (AR), dit scenario is speciaal voor Amsterdam ontwikkeld en maakt prognoses op basis van trends en tellingen uit het verleden.

Het studiegebied van dit onderzoek wordt in het noorden begrensd door de Klaprozenweg, in het oosten door de Johan van Hasseltweg, in het zuiden door het IJ en in het westen door het IJ. In het geldende bestemmingsplan (variant 2027 referentie) is een maximaal toegestaan programma bepaald van 437.000 m² BVO. Voor de uitbreiding van het bestemmingsplan (variant 2027 plan) is gerekend met een programma van 487.000 m² BVO.

Uit het onderzoek blijkt dat door een uitbreiding van 50.000 m² BVO in programma het autoverkeer met in totaal 232 ritten per etmaal (=6%) toeneemt. De grootste groei zit echter in de fietsverplaatsingen. Dit is toe te schrijven aan de goede bereikbaarheid per fiets en per OV van het gebied. Een andere reden voor de relatief lage groei in autogebruik ten opzichte van de referentievariant is dat het grootste deel van de extra 50.000 m² ingevuld wordt door inwoners. Woningen genereren minder autoritten dan bijvoorbeeld arbeidsplaatsen.

Voor de verschillende zichtjaren is de kruispuntbelasting onderzocht voor de ochtendspits (7u-9u) en de avondspits (16u-18u) voor zowel het hele kruispunt (gemiddeld) als voor de zwaarstbelaste richting (drukste stroom). Uit de onderzoeksresultaten kan worden afgeleid dat de toevoeging van 50.000 m² BVO geen nieuwe knelpunten oplevert ten opzichte van de referentie 2027.

Daarnaast valt uit het verkeersonderzoek af te leiden dat de diverse autonome ontwikkelingen in stadsdeel Noord een groot effect hebben op de drukte op de weg. Deze groei in verplaatsingen brengt mogelijk knelpunten met zich mee. De kruispunten Mosplein-Johan van Hasseltweg en Klaprozenweg-Ridderspoorweg zijn nu (referentie 2017) al zwaar belast. De gemeente Amsterdam monitort al jaren uitgebreid de doorstroming in het stadsdeel en waar nodig worden maatregelen genomen om deze doorstroming te waarborgen. De frequentie en capaciteit van de bestaande veerverbindingen is /wordt vergroot en er wordt gewerkt aan de realisatie van nieuwe verbindingen voor de fiets en de auto. Al deze maatregelen moeten er voor zorgen dat ook in de toekomst een goede verkeersafwikkeling gewaarborgd blijft.

- Additioneel verkeersonderzoek 5 oktober 2018 en 19 oktober 2018

Na de terisielegging van het ontwerp van de eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 is aanvullend verkeersonderzoek verricht, in verband met het opnemen van een mogelijkheid in de planregels tot aanvullende verhoging van het maximale metrage voor de functies horeca I, III en IV (namelijk tot 14.000 m² BVO in plaats van 10.000 m² BVO).

Op 5 oktober 2018 heeft Goudappel Coffeng (rapportnummer 002930.20181004.N1.01, zie bijlage 2 van de toelichting) de effecten van deze mogelijke verhoging onderzocht. Uit dit onderzoek volgt voor de ochtendspits een kleine afname en voor de avondspits een toename, met name in de aankomende

ritten: in totaal 370 ritten in de twee uur avondspits. In totaal is de toename van het aantal ritten over de gehele dag ongeveer 900 ritten.

De uitkomsten van dit aanvullende verkeersonderzoek zijn op 19 oktober 2018 (zie bijlage 3 toelichting) door de afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente Amsterdam nader beschouwd. De conclusie is dat een eventuele verhoging van het maximale metrage voor de functies horeca I, III en IV naar maximaal 14.000 m² BVO niet leidt tot nieuwe knelpunten. Vooral de kruispunten die aan de Strip grenzen, laten een hogere belasting zien, maar deze zorgen modelmatig niet voor problemen in de doorstroming.

4.2.5 Conclusie verkeersonderzoek

In het onderzoek is het volgende in beeld gebracht:

- Referentie 2017
- Referentie 2027
- Planvariant, 2027 (maximaal programma)

Het autogebruik in Overhoeks is relatief laag in vergelijking met de rest van het stadsdeel. Overhoeks is namelijk zeer gunstig gelegen ten opzichte van het centrum van de stad en is goed bereikbaar met de fiets en het OV.

De conclusie van dit onderzoek is dat de toevoeging van 50.000 m² BVO minimale effecten op het wegennet heeft. Er ontstaan geen nieuwe knelpunten ten opzichte van de referentie (onherroepelijk bestemmingsplan Overhoeks) in 2027. Uit het onderzoek volgt dan ook dat deze bestemmingsplanherziening niet op verkeerskundige bezwaren stuit.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

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

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

4.3.2 Beleid en regelgeving

Wet geluidhinder

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

Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek

noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing. Geluidsgevoelige bebouwing betreft woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven.

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

De belangrijkste onderwerpen die in de Wgh worden geregeld zijn:

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

4.3.2.1 Industrielawaai

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

Het plangebied ligt deels in de geluidzone van het, conform de Wet geluidhinder, gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West (Buiksloterham). De geluidbelasting bij woningen binnen de zone mag niet hoger zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarde. Daarbij moeten voor woningen met een belasting boven 50 dB(A) hogere waarden worden vastgesteld (Wet geluidhinder).

4.3.2.2 Wegverkeerslawaai

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

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

In het geval van voorliggend bestemmingsplan gaat het om geluidzones rond de volgende wegen: de Grasweg, de Docklandsweg en de Van der Pekbrug. De Asterweg en de Ranonkelkade bevinden zich net buiten het plangebied, maar zijn vanwege de korte afstand wel beschouwd. De Grasweg en Asterweg lopen langs de noordzijde van het plangebied. Aan de zuidkant sluit de Van der Pekbrug het gebied aan op de Ranonkelkade. Deze wegen worden verbonden door de Docklandsweg. De Docklandsweg en de Van der Pekbrug zijn als één weg beschouwd. De wegen liggen direct in elkaars verlengde, zodat zij feitelijk één doorgaande weg zijn. Als de wegen als afzonderlijke wegen beschouwd worden, zou de berekende geluidbelasting schijnbaar laag zijn.

Conform de Wet geluidhinder zijn wegen die uitgevoerd zijn als wegen met een maximumsnelheid van 30 km/u of woonerven, niet gezoneerd. De geluidbelasting vanwege deze wegen hoeft niet aan de Wet geluidhinder getoetst te worden. Om inzicht te krijgen in de hoogte van de geluidbelasting van 30 km/u-wegen, is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke onderbouwing de geluidbelasting wel bepaald

voor enkele van deze wegen. De Bercyiaan, Ceramiquelaan, Overhoeksplein, Sausalitolaan en de Badhuiskade zijn uitgevoerd als een 30 km/u-zone.

4.3.2.3 Spoorweglawaai

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

Het plangebied valt buiten deze zones.

4.3.2.4 Scheepvaartgeluid

Voor scheepvaartlawaai bestaan in Nederland geen grenswaarden voor geluidgevoelige bestemmingen. De mate van geluidhinder die veroorzaakt wordt door de binnenvaart en zeevaart is namelijk niet zodanig dat de wetgever daarvoor grenzen heeft gesteld. Zulke grenswaarden zijn er wel voor het wegverkeer, het spoorwegverkeer en industrieterreinen. Scheepvaartgeluid is wel volledigheidshalve in het bestemmingsplan Overhoeks 2006 beschreven. In Overhoeks zijn reeds een groot aantal woningen gebouwd direct langs het IJ. Zover bekend wordt daar geen hinder vanwege scheepvaartgeluid gerapporteerd. Gegeven het feit dat de bouwvlakbegrenzingsen in de onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan 2016 niet gewijzigd zijn ten opzichte van het bestemmingsplan 2006, blijft de conclusie gehandhaafd dat sprake is van een aanvaardbaar niveau. Scheepvaart over het IJ staat een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

4.3.3 Resultaten onderzoeken

Door LBP|SIGHT is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016. De herziening behelst enerzijds het vergroten van het maximale toegestane volume aan te ontwikkelen functies binnen het plangebied (met maximaal 50.000 m² BVO) en anderzijds het verschuiven van het bouwvlak voor de hoogbouw van kavel 7 van de Strip. Het onderzoeksrapport (Bestemmingsplan Overhoeks 2016 Akoestisch onderzoek 1ste partiële herziening LBP Sight, kenmerk R057280aa.00001.dv, versie 04_001, d.d.3 april 2017) heeft bij het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen. Op 4 december 2018 heeft een update van dit onderzoek plaatsgevonden, zie bijlage 5 van deze toelichting, rapportnummer R057280aa.00001.dv, versie 05_001). In verband met het opnemen van een mogelijkheid in de planregels tot aanvullende verhoging van het maximale metrage voor de functies horeca I, III en IV (namelijk tot 14.000 m² BVO in plaats van 10.000 m² BVO), is namelijk aanvullend verkeersonderzoek gedaan en zijn nieuwe verkeerscijfers voor milieuonderzoek beschikbaar gekomen (zie bijlage 4 van de toelichting). Deze update van het akoestisch onderzoek heeft geleid tot enkele geringe aanpassingen in het Hogere waarden besluit: op een aantal plaatsen dient de vast te stellen hogere waarde met 1 dB te worden opgehoogd.

Geluidbeperkende maatregelen

Uit de rekenresultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat op diverse locaties de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. In principe moeten dan geluid beperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Om de geluidbelasting te reduceren zou een geluidreducerend wegdek kunnen worden aangebracht of een geluidscherm kunnen worden gerealiseerd. Indien – verdergaande – geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard ontmoeten, kan de gemeente Amsterdam een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels

vaststellen.

- *Geluidreducerend wegdek*
Het aanbrengen van een 'stil wegdek' (bijvoorbeeld dubbellaags zeer open asfaltbeton) geeft bij een snelheid van 50 km/u een afname van de geluidbelasting van 3 á 4 dB. Deze afname is onvoldoende om voor een groot deel van de bebouwing de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Er zijn extra maatregelen nodig.
- Een stil wegdek kent ook nadelen. Het is vaak minder goed bestand tegen wringend verkeer (mechanische beschadiging van het wegdek), waardoor het aanbrengen van deze wegdekken op kruispunten meestal civieltechnische bezwaren ontmoet. Daarom kan maar op een beperkt deel van de beschouwde wegen een 'stil wegdek' kunnen worden toegepast. Het aanbrengen van een 'stil wegdek' voor slechts een beperkt aantal woningen zal bezwaren van financiële aard ontmoeten.

Geluidscherm

Voor een voldoende geluidafschermdende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Bij laagbouw kunnen lage geluidschermen worden geplaatst en bij hoogbouw moeten hoge schermen worden gerealiseerd. Een scherm vormt in de onderhavige situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière. Tevens kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruisingen (belemmering zicht). Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm praktisch onmogelijk vanwege de in- en uitritten.

- *Overige maatregelen*
Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u zijn de beschouwde wegen niet gezoneerd in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen, behoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. De Grasweg en Docklandsweg/vd Pekbrug betreffen ontsluitingswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Om deze in te richten als 30 km/u-zones, zouden snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd moeten worden die de doorstroming van het verkeer juist zouden belemmeren. Ook het verlagen van de intensiteit is niet mogelijk vanwege praktische bezwaren.

Conclusie: Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen geen optie. De maatregelen zijn niet doeltreffend genoeg en kennen technische, financiële en stedenbouwkundige bezwaren.

Wegverkeerslawaai/ Vast te stellen hogere grenswaarden

De geluidbelasting vanwege de 50 km/u-wegen is berekend. De rekenresultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel:

Hogere waarden wegverkeerslawaai

Bron	Kavel	Vast te stellen waarde	Al vastgestelde waarde
Docklandsweg/ Van der Pekbrug	1 Campus Oostzijde	55 dB	58 dB alleen Docklandsweg
	Zuidzijde	51 dB	-
Docklandsweg/ Van der Pekbrug	2 Campus Westzijde	54 dB	58 dB alleen Docklandsweg
	Zuidzijde	50 dB	-

Docklandsweg/ Van der Pekbrug	3 Campus Westzijde Noordzijde Zuidzijde	56 dB 50 dB 54dB	58 dB alleen Docklandsweg - 51 alleen Van der Pekbrug
Docklandsweg/ Van der Pekbrug	4 Campus Oostzijde Noordzijde Zuidzijde	57 dB 50 dB 53 dB	58 dB alleen Docklandsweg - 50 alleen Van der Pekbrug
Docklandsweg/ Van der Pekbrug	7 Strip Noordzijde Noordwestzijde Oostzijde Noordoostzijde	58 dB 52 dB 54 dB - -	61 dB 56 dB 56 dB 51 dB
Grasweg	1 Campus Noordzijde	52 dB	58 dB

Uit de rekenresultaten volgt dat op de aangegeven kavels de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden, maar dat wel wordt voldaan aan de maximaal te stellen hogere waarde van 63 dB. De tabel geeft het overzicht van de hogere waarden wegverkeerslawaaier die in het kader van de Eerste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 vastgesteld dienen te worden. Ten tijde van de vaststelling van de eerder vastgestelde bestemmingsplannen zijn reeds hogere waarden vastgelegd. De nieuwe hogere waarden, zoals aangegeven in bovenstaande tabel, dienen ter vervanging van de reeds vastgestelde hogere waarden. Deze waarden liggen over het algemeen lager dan de eerder vastgestelde waarden. Zoals hierboven reeds vermeld heeft een update van het akoestisch onderzoek geleid tot enkele geringe aanpassingen in het Hogere waarden besluit: op een aantal plaatsen dient de vast te stellen hogere waarde met 1 dB te worden opgehoogd, ten opzichte van het ontwerp Hogere waarden besluit, zoals deze ter visie heeft gelegen. Overal wordt echter nog steeds ruimschoots voldaan aan de maximaal te stellen hogere waarde van 63 dB en liggen de vast te stellen waarden in de meeste gevallen nog steeds lager dan de eerder reeds vastgestelde hogere waarden.

Maatregelen om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer te beperken zijn ongewenst en/of (onvoldoende) effectief. In het hogere waarden besluit, dat als bijlage Bijlage 15 aan deze toelichting is gevoegd, zijn de overwegingen opgenomen die ten grondslag liggen aan de vast te stellen hogere grenswaarden.

Aanvullend is de geluidbelasting vanwege de 30 km/u-wegen berekend. Uit de rekenresultaten voor de 30 km/u-wegen blijkt dat geluidbelasting vanwege deze wegen **zonder** aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder reeds aanzienlijk **lager** is dan de maximale ontheffingswaarde (63 dB(A)) die zou gelden als de Wet geluidhinder wel van toepassing zou zijn. Inclusief de aftrek zijn de berekende waarden nog 5 dB lager. Wel wordt geadviseerd om bij de indeling van de woningen, indien mogelijk, de geluidgevoelige verblijfsruimten zo veel mogelijk te situeren aan de laagst geluidbelaste gevels.

Industrielawaai/ Vast te stellen hogere grenswaarden

De geluidbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein J. v. Hasseltkanaal is berekend. De rekenresultaten zijn opgenomen in onderstaande tabel:

bestemmingsplan_Overhoeks 2016 eerste partiële herziening (vastgesteld)

Benodigde hogere grenswaarden industrielawaai

Bron	Kavel	Berekende waarde	Reeds vastgestelde waarde
J. v. Hasseltkanaal	1 Campus noordzijde westzijde	53 dB(A) 51 dB(A)	55 dB(A) en doof vanaf 21 m 51 dB(A)
J. v. Hasseltkanaal	2 Campus noordzijde westzijde	53 dB(A) 53 dB(A)	55 dB(A) 55 dB(A)
J. v. Hasseltkanaal	6. Campus noordzijde	50 dB(A)	52 dB(A) vanaf 21 m hoogte

De tabel geeft het overzicht van de hogere waarden industrielawaai die in het kader van de 1ste partiële herziening van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 vastgesteld dienen te worden. Ten tijde van de vaststelling van de eerder vastgestelde bestemmingsplannen zijn reeds hogere waarden vastgelegd. De nu berekende waarden zijn lager dan de reeds vastgestelde hogere waarden. Dit is het gevolg van:

- Het gebruik van een actueel zonemodel ten opzichte van het zonemodel dat is gebruikt bij het vaststellen van de hogere waarden;
- Het gebruikte zonemodel is daarnaast geactualiseerd naar aanleiding van de verkleining van het gezoneerde industrieterrein, conform de 4^{de} partiële herziening van het bestemmingsplan Buiksloterham.

Het bestemmingsplan Overhoeks 2016 schrijft voor de noordzijde van kavel 1 van de Campus nu nog voor dat woningen of andere geluidsgevoelige functies vanaf 21 meter hoogte slechts zijn toegestaan voor zover deze zijn voorzien van een dove gevel of vliesgevel. Uit het onderzoek blijkt dat deze maatregel niet meer nodig is: ter plaatse wordt de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden, maar kan worden volstaan met de verleende hogere waarde. In de planregels van deze partiële herziening zal dan ook worden bepaald dat deze regel komt te vervallen. De lagere berekende waarden geven inzicht in de huidige, meest actuele situatie. Gezien de formele status van gezoneerd industrieterrein dient echter rekening gehouden te worden met de benodigde geluidruimte van de binnen deze zone gevestigde bedrijven en de daartoe vastgestelde geluidzone rondom het gezoneerde terrein. Daarom worden de reeds bestaande hogere waarden gehandhaafd.

Geluidbeleid gemeente Amsterdam/ advies Tavga

Voor de toekenning van een hogere waarde moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Door deze voorwaarden wordt een leefbare woonsituatie bewerkstelligd. Het betreft voorwaarden ten aanzien van de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting voldoet aan het criterium uit het Amsterdamse geluidbeleid. Niet alle woningen hebben zonder meer een geluidluwe gevel. De geluidluwe gevel moet daarom gezocht worden in de te realiseren bouwblokken. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een geluidluw binnengebied of het toepassen van (deels) afgeschermd balkons, loggia's of gedeeltelijke gevelschermen.

Het ontwerp HWbesluit is met het onderliggende akoestisch onderzoek op 8 februari 2018 aan het Tavga voor advies voorgelegd. Het TAVGA heeft kort samengevat het volgende geadviseerd en geconcludeerd:

- De stille zijde wordt conform het Amsterdams geluidbeleid reeds geborgd in de regels van het bestemmingsplan Eerste partiële herziening Overhoeks 2016;
- De 30 km-wegen dienen in het kader van de goede ruimtelijke ordening nader beschouwd te worden in het akoestisch rapport, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat moet worden gemotiveerd.

- c. Busverkeer Van der Pekstraat en Asterweg nader benoemen/ opnemen in akoestisch onderzoek;
- d. Voor eventuele aanpassing van de hogere waarden in de zone van het industrielawaai en mogelijke beperkingen daardoor voor uitbreidingen van Shell zal contact dienen worden opgenomen met de zonebeheerder.
- e. Scheepvaartlawaai dient nader in het akoestisch onderzoek te worden beschouwd.
- f. In het besluit hogere waarden dienen de maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied en bij ontvanger te worden overwogen.

Aan alle bovenstaande acties/ adviezen van het TAVGA is gevolg gegeven; een en ander is verwerkt in het akoestisch onderzoek, dan wel in het ontwerp besluit hogere waarden. Het TAVGA is akkoord.

De update van het geluidsonderzoek en het aangepaste Hogere waarden besluit is op 7 januari 2019 aan het TAVGA toegezonden en akkoord bevonden.

4.3.4 Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Realisatie van woningen en andere geluidsgevoelige functies is mogelijk. Het college staat hogere grenswaarden van de geluidbelasting op de gevels toe, vanwege wegverkeerlawaai en industrielawaai.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Algemeen

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

4.4.2 Beleid en regelgeving

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

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

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

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

4.4.2.2 Wet milieubeheer

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

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

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

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijnstof (PM₁₀) van belang.

4.4.3 Resultaten onderzoeken

LBP Sight heeft op 29 juni 2017 in het kader van de partiële herziening luchtkwaliteitsonderzoek gedaan (kenmerk V057280ab.00001.rk). In verband met het opnemen van een mogelijkheid in de planregels tot aanvullende verhoging van het maximale metrage voor de functies horeca I, III en IV (namelijk tot 14.000 m² BVO in plaats van 10.000 m² BVO), is aanvullend verkeersonderzoek gedaan en zijn nieuwe verkeerscijfers voor milieuonderzoek beschikbaar gekomen (zie bijlage 4 van de toelichting). LBP Sight heeft daarom op 28 november 2018 in het kader van de partiële herziening een integrale update van het luchtkwaliteitsonderzoek gedaan (kenmerk V057280ab.00001.rk , versie 02_001, zie bijlage 6 bij de toelichting).

Met het aanpassen van het bestemmingsplan Overhoeks zijn de emissies naar de lucht als gevolg van de gewijzigde en extra verkeersbewegingen van belang bij de toetsing van het plan aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Het onderzoek richt zich op het berekenen van de blootstelling aan de voor luchtkwaliteit relevante en maatgevende stoffen (stikstofdioxide en fijn stof) en de toetsing van deze immissieniveaus aan de luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn de volgende vier scenario's vastgelegd:

Scenario 1: Referentie situatie, toetsjaar 2017

Scenario 2: Plan, toetsjaar 2017

Scenario 3: Referentie situatie, toetsjaar 2027

Scenario 4: Plan, toetsjaar 2027

Er is getoetst aan grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}). In de navolgende tabel is een overzicht weergegeven van de hoogste rekenresultaten per scenario.

Hoogste rekenresultaten per scenario

Scenario	Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (µg/m ³)	Jaargemiddelde concentratie fijn stof - PM ₁₀ (µg/m ³)	Aantal overschrijdingen etmaalnorm fijn stof (#)	Jaargemiddelde concentratie zeer fijn stof - PM _{2,5} (µg/m ³)
Referentie situatie, 2017	29,2	20,2	8	12,2
Plan, 2017	29,3	20,2	8	12,2
Referentie situatie, 2027	18,2	18,8	7	10,7
Plan, 2027	18,21	18,8	7	10,7

Uit het onderzoek van 28 november 2018 blijkt het volgende:

- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in één van de scenario's is 29,3 µg/m³. Er treedt diensgevolge geen overschrijding van de grenswaarde voor stikstofdioxide op.
- De grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de uurnorm voor stikstofdioxide (zijnde 18 maal per jaar) wordt in geen van de doorgerekende scenario's overschreden.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) in één van de scenario's is 20,2 µg/m³. Er treedt diensgevolge geen overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof op.
- Het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm voor fijn stof is voor beide scenario's nergens hoger dan 8. Diensgevolge wordt de grenswaarde voor het aantal overschrijdingen van de etmaalnorm van fijn stof (zijnde 35 maal per jaar) niet overschreden.
- De hoogst optredende jaargemiddelde concentratie zeer fijn stof PM_{2,5} van alle scenarios is 12,2 µg/m³. Er treedt diensgevolge geen overschrijding van de grenswaarde voor zeer fijn stof op.

Naar aanleiding van bovenstaande rekenresultaten geldt dat er wat betreft stikstofdioxide en (zeer) fijn stof op basis van artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen van de Wm geen knelpunt bestaat voor de verdere bestemmingsplanprocedure ('de grenswaarden worden niet overschreden').

Door de geringe verschillen tussen de berekende concentraties van de referentie situatie en het plan (hoogste verschil is 0,1 µg/m³ bij stikstofdioxide) is tevens onderbouwd dat de bestemmingsplanwijziging niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht. Hiermee wordt dan ook secundair voldaan aan de luchtkwaliteitseisen op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer.

4.4.4 Conclusie

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

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen. Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In hoofdstuk 12 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016' worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven, aan de hand van het geldende beleid en regelgeving op dit gebied. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

4.5.2 Resultaten onderzoek

Vaarroute Het IJ

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft Adviesbureau AVIV op 1 mei 2013 onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's vanwege het vervoer gevaarlijke stoffen over het IJ (zie de bijlage 7 bij de toelichting van dit bestemmingsplan).

De gemeente Amsterdam heeft met dit rapport een efficiëncyslag gemaakt in de verantwoording van het groepsrisico van het transport van gevaarlijke stoffen over vaarweg Het IJ (het deel van de vaarweg tussen de Oranjesluizen en de Coentunnel). Langs dit deel van Het IJ worden in de komende jaren een flink aantal plannen gerealiseerd, waaronder Overhoeks. Om te voorkomen dat voor elk ruimtelijk besluit (bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen) een afzonderlijke verantwoording van de toename van het groepsrisico op grond van het besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) opgesteld dient te worden, is dit in één onderzoek gebundeld.

Eén onderdeel van de verantwoording is een berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In het onderzoek is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico getoond waarbij alle plannen maximaal zijn ingevuld. Uit die berekeningen is gebleken dat er geen plaatsgebonden risicocontour van 1.0 10⁻⁶/jaar berekend buiten de vaarweg aanwezig is. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico en zijn er uit oogpunt van het plaatsgebonden risico geen ruimtelijke beperkingen langs de vaarweg. De berekeningen leiden verder niet tot een aantoonbaar

groepsrisico. Dit houdt in dat de frequentie op tien of meer dodelijke slachtoffers kleiner is dan 1.0 10-9 /jaar.

New Technologie Center (Shell)

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

4.5.3 Conclusie

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

4.6 Hoogbouwaspecten

4.6.1 Algemeen

Conform de gemeentelijke hoogbouwvisie is een Hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld ten behoeve van de voorgenomen verschuiving van de positie van de toren op kavel 7. In deze HER komen achtereenvolgens de volgende onderwerpen aan de orde: de zichtbaarheid van de toren vanuit westelijke grachtengordel (UNESCO werelderfgoed/ landschappelijke inpassing), de stedenbouwkundige inpassing, windhinder, bezonning en het Luchthavenindelingsbesluit (LIB). Tevens is advies gevraagd aan de gemeentelijke hoogbouwcommissie. In dit hoofdstuk komen al deze aspecten aan de orde en worden de resultaten van de HER toegelicht.

4.6.2 Beleid en regelgeving

4.6.2.1 Hoogbouw, Beleid en Instrument









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

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

Het plangebied bevindt zich binnen de 2 km-zone rondom het UNESCO gebied (zie onderstaande afbeelding uit de structuurvisie) en er is sprake van een 'hoogbouwinitiatief' hoger dan 30 meter binnen deze 2 km-zone. Conform de hoogbouwvisie is daarom een Hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld ten behoeve van de verschuiving van de positie van de toren op kavel 7. In deze HER komen de volgende onderwerpen aan de orde: zichtbaarheid toren vanuit westelijke grachtengordel (UNESCO werelderfgoed)/ landschappelijke inpassing, windhinder, bezonning en LIB.

De beoogde hoogbouwontwikkeling mag geen negatieve gevolgen hebben op het UNESCO gebied. "Hoogbouwplannen binnen, maar ook buiten de Singelgracht, die zichtbaar worden vanuit het werelderfgoed", moeten worden beoordeeld op effecten op het erfgoed. Uitgangspunt voor de 2 km-zone is dat daar waar het historisch gelaagde stadsbeeld tot een geheel vergroeid is geraakt, dit niet door nieuwe bebouwing, afwijkend in maat en schaal, mag worden aangetast.



-  Unesco gebied binnenstad Amsterdam
-  2km zonde rondom Unesco gebied
-  zone langs infrastructuur bundel
-  buiten-IJ
-  zoekgebied hoogteaccenten aan het IJ
-  OV knooppunten
-  haven
-  scheggen in Amsterdam

4.6.2.2 *Bezonning*

Voor bezonning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. Om te bepalen of er te veel schaduw op een woning valt, wordt soms de zogenaamde TNO-norm gehanteerd. Er bestaat een 'lichte' en 'strengere' TNO-norm:

- de 'lichte' TNO-norm wordt voor voldoende bezonning in de woonkamer gehanteerd: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.
- de 'strengere' TNO-norm wordt voor een goede bezonning in de woonkamer aangehouden: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

De schaduwwerking van een hoogbouwplan wordt gemeten met behulp van een schaalmodel van het gebouw en de directe omgeving (of met een computersimulatie daarvan). Onderzocht worden de effecten van de hoogbouw op de bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten, al dan niet openbaar.

De metingen worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, en vervolgens op kaarten inzichtelijk gemaakt. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegewogen.

4.6.2.3 *Windhinder*

Rondom hoge gebouwen kan windhinder optreden. Er kan sprake zijn van verhoogde windsnelheden, die het verblijf in de directe omgeving van deze gebouwen onaangenaam kunnen maken. De gevoeligheid van de mens voor windhinder is sterk afhankelijk van de activiteit waarmee men bezig is. Bij een laag activiteitsniveau zullen lagere windsnelheden al als hinderlijk worden ervaren. Ook dient windhinder bij bijvoorbeeld entrees van een gebouw zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij negatieve windeffecten kunnen tijdig maatregelen worden genomen om deze effecten te beheersen, door aanpassingen aan het gebouw of desnoods door aanpassingen in de openbare ruimte. Een windhinderonderzoek wordt uitgevoerd met behulp van een schaal- of computermodel van het hoogbouwproject, met daarbij opgenomen de aanwezige en geplande omliggende bebouwing. Beoordeling van het windhinderklimaat vindt plaats door middel van toetsing van het aantal 'windhinderdagen' aan een aantal criteria met betrekking tot comfort en met betrekking tot gevaar. Voor windhinder is de NEN-norm 8100 vastgesteld.

4.6.3 **Resultaten onderzoek**

Op 4 oktober 2017 is een Hoogbouweffectrapportage opgesteld, uitgevoerd door Ruimte en Duurzaamheid, zie bijlage 8 van de toelichting.

De HER dient onderdeel te zijn van de toelichting op een bestemmingsplan alvorens dit plan aan burgemeester en wethouders in het kader van het vooroverleg ex. art. 3.1.1. wordt voorgelegd. De hoogbouwcommissie van Ruimte en Duurzaamheid heeft in dit kader op 19 oktober 2017 een positief advies aan het college van B en W uitgebracht (zie bijlage 13 van de toelichting).

Hieronder wordt per onderdeel van de HER een samenvatting gegeven van de belangrijkste conclusies. In de HER is er voor gekozen om drie modellen te vergelijken. In eerste instantie wordt het model van de toren zoals deze kan worden gebouwd op basis van het vigerende bestemmingsplan ('model bestemmingsplan') vergeleken met het model van de naar de punt verschoven toren volgens deze partiële herziening ('model envelop'). Volledigheidshalve wordt tevens een model vergeleken die 'bestemmingsplan + vrijstelling' wordt genoemd. Dit laatstgenoemde model brengt een toren in beeld,

bestemmingsplan_Overhoeks 2016 eerste partiële herziening (vastgesteld)

waarbij gebruik wordt gemaakt van de binnenplanse vrijstelling van het vigerende bestemmingsplan om met het bouwvlak van de toren enkele meters te schuiven. Overigens maakt dit bestemmingsplan toepassing van die binnenplanse vrijstelling voor de toren van kavel zeven onmogelijk.

Bij het model 'envelop' dient te worden opgemerkt dat in de HER de 'worst case' variant in beeld wordt gebracht. In de praktijk zal namelijk niet het hele hoogbouwvlak worden uitgevuld vanwege beperkingen in de planregels met betrekking tot het maximaal te realiseren BVO.

Landschappelijke inpassing

Bij landschappelijke inpassing wordt de impact van de hoogbouw op grote afstand onderzocht. Indien de hoogbouw zichtbaar is, wordt de impact van de hoogbouw op het stadslandschap beoordeeld. Uit de verschillende montages blijkt het volgende:

- De hoogbouw op kavel 7 in de Strip is vanuit de onderzochte standpunten in de UNESCO kernzone en de UNESCO bufferzone niet zichtbaar.
- Vanaf de standpunten binnen rijksbeschermd stadsgezicht in Amsterdam noord zijn alle hoogbouwmodellen zichtbaar, maar is er nauwelijks verschil in landschappelijke inpassing.
- In het zicht op de Strip vanuit noordwestelijke richting is er duidelijk verschil tussen de modellen. Model 'bestemmingsplan + vrijstelling oogt breed en "kleeft" aan de toren op kavel 5. Model 'Envelop' oogt vanaf dit punt iets smaller, en komt los van de toren op kavel 5.
- In het zicht op de Strip vanuit oostelijke richting is er enig verschil tussen de modellen, waarbij opvallend is dat model 'bestemmingsplan + vrijstelling' aan de andere volumes in de Strip kleeft, en waarbij model 'envelop' wel los komt, maar erg breed oogt.

Samenvattend kan gezegd worden dat er binnen verschillende zichten op de Strip kleine verschillen zijn tussen de hoogbouwmodellen. Alle modellen kennen meer en minder positieve beelden van landschappelijke inpassing, er is geen model dat als negatief wordt beoordeeld. Alle hoogbouwmodellen zijn hiermee als acceptabel beschouwd.

Stedenbouwkundige inpassing

- Gezien vanuit het noordoosten valt op dat alleen model 'envelop' samengaat met de onderbouw op kavel 7. De toren heeft een sterke relatie met maaiveld en omgeving. De modellen 'bestemmingsplan' en 'bestemmingsplan + vrijstelling' staan als losse torens op de onderbouw.
- Gezien vanuit het zuidoosten heeft model 'envelop' een sterke relatie met onderbouw en maaiveld; ze vormt een duidelijke "kop" van de Strip. Model 'bestemmingsplan' heeft geen relatie met onderbouw of maaiveld.
- Gezien vanuit het zuidwesten vallen alle hoogbouwmodellen vrijwel geheel weg achter bestaande hoogbouw in de Strip. Van wat grotere afstand steken alle torens net iets uit boven de toren op kavel 5.
- Gezien vanuit het noordwesten vormen alle modellen een samenspel met de overige hoogbouw in de Strip. De gevel van model 'envelop' staat in z'n geheel in de rooilijn en grenst aan het maaiveld, waardoor de relatie met de omgeving versterkt wordt.
- Over het algemeen is te zeggen dat er vanuit verschillende zichtpunten verschil is in de zichtbaarheid van alle modellen. In de gebruikte 2D-zichten oogt een model vanaf de ene kant smal, vanaf de andere kant breed. Dat geldt eveneens voor het zicht op de overige hoogbouw in de Strip. Ruimtelijk gezien (3D) doen alle modellen mee in de ruimtelijke compositie van volumes in de Strip. Model 'bestemmingsplan + vrijstelling' lijkt wat meer uit balans te raken door de overdimensionering en het ontbreken van ruimtelijke afstemming met overige hoogbouw.

Concluderend kan gezegd worden dat er ruimtelijke verschillen zijn tussen de modellen vanuit verschillende zichtpunten. Alle modellen kennen over het geheel gezien een goede stedenbouwkundige inpassing en worden als acceptabel beschouwd.

Windhinder

Onderzoeksbureau DGMR heeft onderzoek verricht naar de windhindersituatie rond kavel 7 (zie rapport 26 juni 2017 Versie 001, rapportnummer B.2017.0684.00.R001, zie bijlage 11 bij de toelichting). De conclusies met betrekking tot windhinder en windgevaar luiden als volgt.

Windgevaar

In modellen 'bestemmingsplan' en 'bestemmingsplan + vrijstelling' is geen sprake van windgevaar.

In model 'envelop' is sprake van beperkt windgevaar. Op de noordelijke punt is een zeer klein gebied met 'beperkt risico'. Dit is toegestaan voor de activiteit 'doorlopen'. Het is goed mogelijk hier rekening mee te houden bij de nadere uitwerking van het ontwerp.

Windhinder

- In geen van de modellen zijn problemen te verwachten met windhinder; wel wordt voor het model 'bestemmingsplan + vrijstelling' aangeraden om op bepaalde punten maatregelen te treffen (slecht windklimaat ter hoogte van de Van der Pekbrug).
- Bij model 'envelop' is het windklimaat over het algemeen als "*goed*" te kwalificeren voor "doorlopen" en "*matig*" tot "*goed*" voor de activiteit "slenteren". Dit betekent dat bij de nadere invulling van het ontwerp op voorhand er geen grote knelpunten zijn ten aanzien van de plaatsing van de entrees van het gebouw.
- In model 'bestemmingsplan' is het windklimaat voor de activiteit "doorlopen" beoordeeld als *matig* tot *goed*.
- In model 'bestemmingsplan + vrijstelling' is het windklimaat op plekken beoordeeld als *slecht*.

Conclusie: de partiële herziening van het bestemmingsplan leidt niet tot windgevaar. Er zijn ook geen problemen te verwachten op het gebied van windhinder.

Bezinning

De bezonningssituatie van de drie hoogbouwmodellen is door middel van een 3D-simulatie verkend. Hieruit kan het volgende worden afgeleid.

- Alle modelvarianten van de toren op kavel 7 voldoen aan de lichte TNO-norm (minimaal 2 uur zon per dag in de periode 19 februari - 21 oktober)
- Geen van de modelvarianten van de toren op kavel 7 voldoet aan de strenge TNO-norm (minimaal 3 uur zon per dag in de periode 21 januari - 22 november)

Concluderend kan gezegd worden dat, uitgaande van de norm van TNO, alle hoogbouwmodellen op kavel 7 voldoen aan de lichte norm, en geen van de hoogbouwmodellen voldoet aan de strenge norm.

Wanneer de meetresultaten van de verschillende modellen worden vergeleken, kan geconcludeerd worden dat torenmodel 'bestemmingsplan' de meest gunstige omstandigheden kent, en torenmodel 'bestemmingsplan + vrijstelling' de minst gunstige omstandigheden. De situatie voor alle modellen is acceptabel binnen de marges van de TNO-norm.

Plint en openbare ruimte, uitzicht, privacy en sociale veiligheid

De onderbouw (tot 35 meter bouwhoogte) is in de drie modellen gelijk. De ruimtelijke verschillen tussen de hoogbouwmodellen spelen zich af boven de plint en beïnvloeden de sociale veiligheid op maaiveld in mindere mate.

- Een toren met 'voet aan de grond' is zichtbaar en tastbaar ruimtelijk onderdeel van de strip;
- Een toren met 'voet aan de grond' verhoogt de interactie en dynamiek op straat en in de plint, goed voor de vitaliteit en kwaliteit van het straatleven;
- Een toren met gevel aan de straat verhoogt de sociale veiligheid: bewoners houden een oogje in het zeil op straat vanuit de gebouwen.

Zolang de plint gelijk blijft, verandert de situatie van sociale veiligheid op het maaiveld niet. De varianten van de opbouw, de toren, hebben wel verschillende invloed op de beleving en het functioneren van de plint en op de sociale veiligheid. De torens in modellen 'bestemmingsplan' en 'bestemmingsplan + vrijstelling' staan los op de onderbouw en hebben geen relatie met het maaiveld. De toren in model 'envelop' staat over de gehele lengte in de rooilijn aan de noordzijde. Voor wat betreft de hoogbouw op de plint kan gezegd worden dat het direct grenzen van leefruimte aan de omgeving zorgt voor "ogen op straat" en dus een positief effect heeft.

Voor de toren op kavel 7 ligt het dichtstbijzijnde gebouw in Overhoeks Campus, met een maximale hoogte van 33 tot 39 meter. De verschuiving speelt boven de 35 meter bouwhoogte, dus de verschuiving is niet van direct belang voor de overliggen woningen. Het dichtst bij gelegen gebouw ligt enigszins (19,67 graden) gedraaid tegenover de toren. De afstand tussen toren en overliggend gebouw zijn in het vigerend bestemmingsplan minimaal 46,65 meter. De minimale afstand in de nieuwe situatie wordt 41,47 meter. Othogonaal op de gevel gemeten was de afstand 60,80 meter en wordt de afstand 55,52 meter.

De overgebleven ruimte van 41,47/55,52 meter wordt beschouwd als acceptabel. In vergelijking met gebruikelijke straten is de overgebleven ruimte nog steeds ruim te noemen: een gemiddelde amsterdamse straat is ca. 15 meter en een gracht ca. 45 meter. De privacy wordt gewaarborgd doordat gezichtsherkenning vervalst boven de 25 meter afstand.

4.6.4 Conclusie

In deze hoogbouweffectrapportage zijn drie hoogbouwvarianten voor kavel 7 in de Strip in Amsterdam onderzocht. Op alle getoetste onderdelen worden alle modellen als acceptabel beschouwd.

De landschappelijke inpassing is voor alle modellen acceptabel, daarin meegenomen toetsing vanuit UNESCO werelderfgoedzone en beschermd stadsgezichtgebied.

In de studie naar stedenbouwkundige inpassing zijn verschillen tussen de hoogbouwmodellen geconstateerd, maar worden alle varianten als acceptabel beoordeeld. De hoogbouw in model 'envelop' heeft in tegenstelling tot de andere modellen een directe relatie met de onderbouw en het maaiveld. Het gebouw reageert op de ruimtelijke structuur van Docklandsweg en omgeving. Op dit onderdeel heeft model 'envelop' de hoogste ruimtelijke kwaliteit.

De hoogbouw op kavel 7 voldoet aan de maximale maatgevende toetshoogte. Voor toetsing aan de 'toetshoogtes radar' is een positief advies van ILT verkregen.

Uit windhinderonderzoek door DGMR blijkt dat het windgevaar in de openbare ruimte bij model 'envelop' acceptabel is. Het windklimaat is het best bij model 'Envelop'.

In de studie naar de zon- en schaduw situatie in de directe omgeving als gevolg van de hoogbouw op kavel 7 is de TNO-norm als uitgangspunt genomen. De situatie in omliggend gebied voldoet bij alle modellen aan de lichte norm en in geen geval aan de strenge norm. De modellen worden elk als acceptabel beoordeeld.

De sociale veiligheid op maaiveld is in alle modellen vergelijkbaar omdat de onderbouw in de drie

modellen gelijk is. De hoogbouw in model 'envelop' staat als enige in de rooilijn en doet mee met het leven op maaiveld. Het model draagt hiermee in tegenstelling tot de andere modellen sterk bij aan leefbaarheid en sociale veiligheid op straat.

De mate van privacy is in alle modellen vergelijkbaar en wordt als acceptabel beoordeeld.

4.7 Luchthavenindielingsbesluit

4.7.1 Algemeen

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

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

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

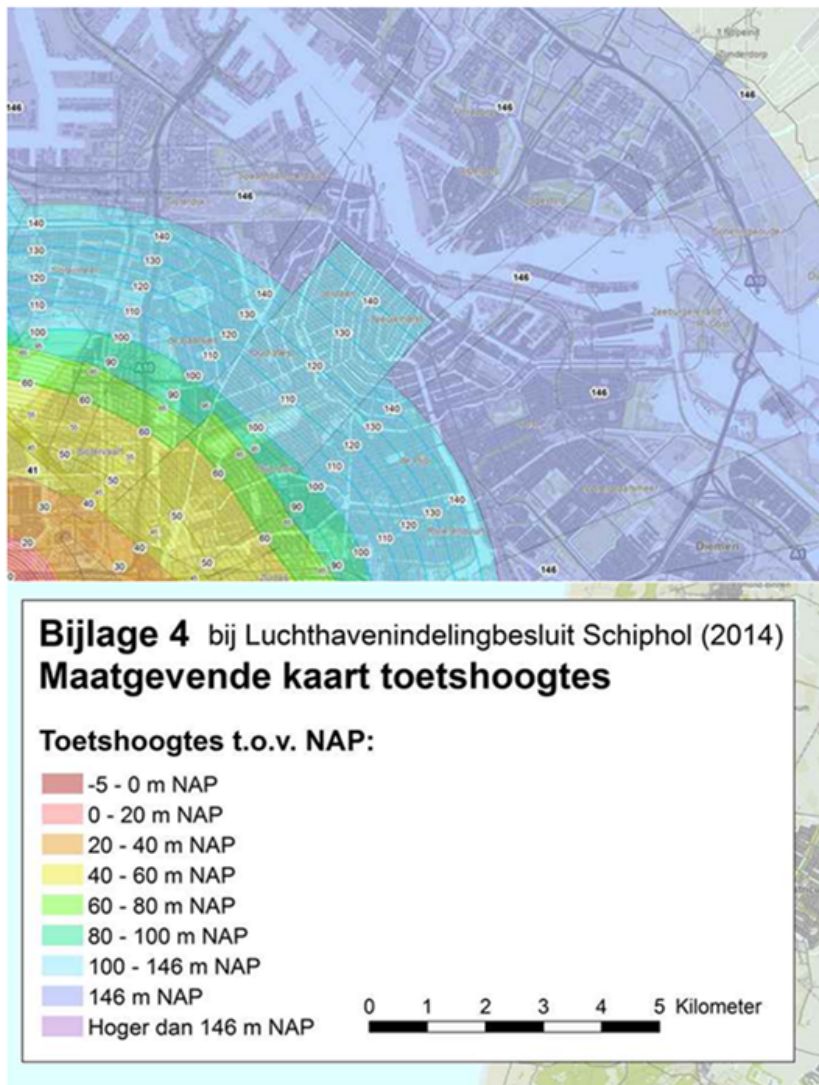
In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindielingsbesluit (LIB) in werking getreden. De wijzigingen hangen samen met gewijzigde of nieuwe internationale regels. Een belangrijke reden om het LIB te wijzigen heeft te maken met het borgen van de vliegveiligheid. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Daarbij is onderscheid aangebracht tussen maximale maatgevende toetshoogtes (zie bijlage 4 van het besluit) en maximale toetshoogtes in verband met radar (bijlage 4a van het besluit).

Gebouwen hoger dan deze toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor respectievelijk een verklaring van geen bezwaar (vgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vgb.

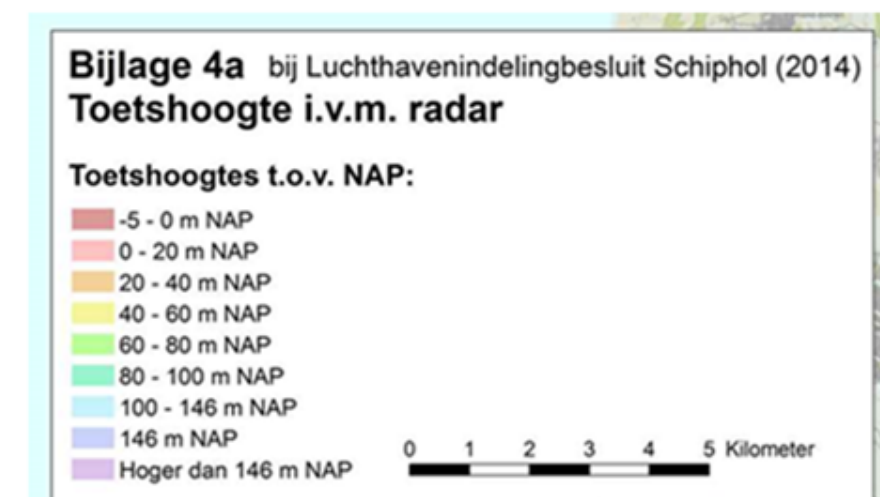
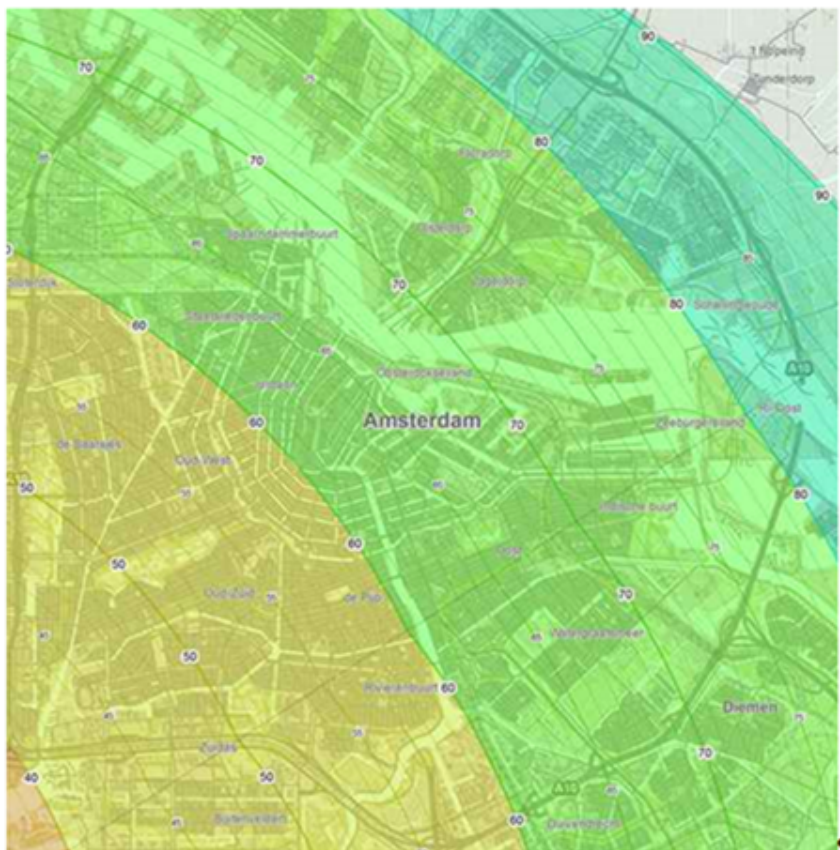
- De maximale maatgevende toetshoogte op basis van bijlage 4 van het LIB is voor het plangebied Overhoeks 146 m ten opzichte van NAP en vormt geen nadere belemmering voor de voorgenomen bouwhoogten in het plangebied Overhoeks. Er wordt voldaan aan de maximale maatgevende toetshoogte en dus is er geen vgb nodig. Zie ook de uitsnede van bijlage 4 van het LIB hieronder.

Bijlage 4



- De toetshoogte in verband met radar is wél van toepassing: de Strip bevindt zich in de zone tussen 68- 70 m t.o.v. NAP, zie hieronder de uitsnede van kaartbijlage 4a bij het LIB.

Bijlage 4a



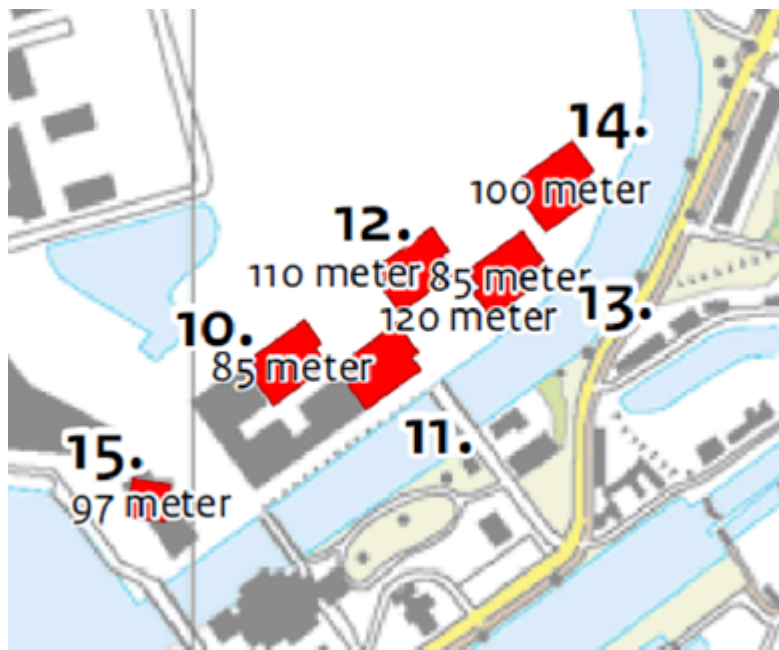
Vigerend bestemmingsplan Overhoeks 2016/ uitzonderingslijst bij LIB

In aanloop naar de wijziging van het LIB was, in verband met wijziging van het beperkingengebied en de regels met het oog op de vliegveiligheid, onder meer geïnventariseerd wat de mogelijke gevolgen zijn van

bestemmingsplan_Overhoeks 2016 eerste partiele herziening (vastgesteld)

de wijzigingen voor bestaande (hoog)bouwplannen in de omgeving van Schiphol. Een aantal plannen, onder meer in Amsterdam, bleek niet mogelijk zonder gevolgen voor de correcte werking van de luchtverkeersapparatuur. In al deze gevallen is de oorzaak hiervan de verstoring van surveillanceapparatuur, meer specifiek, verstoring van het radarbeeld. Gebruik van een extra radar, vanuit een andere kijkhoek kan hier de oplossing voor bieden. De inzet van de al bestaande militaire radar bij Soesterberg voor civiel medegebruik kan deze oplossing bieden. In artikel 2.2.2a, vierde lid, onder b van het LIB is bepaald dat de in bijlage 8a genoemde plannen doorgang kunnen vinden onder de voorwaarde dat zeker is gesteld dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. Aan deze voorwaarde is inmiddels voldaan op grond van de daarover afgesloten bestuursovereenkomst.

Op de onderstaande afbeelding is aangegeven tot welke bouwhoogte in de Strip gebouwd mag worden op basis van de uitzonderinglijst bij het LIB.



Voor kavel 7 betekent dit een toegestane maximale hoogte van 100 meter boven NAP. Deze uitzondering van het LIB (geen radaradvies nodig) geldt echter alleen voor torens die worden gebouwd conform de bestaande regeling van het vigerende bestemmingsplan.

4.7.2 Radaradvies

Ten behoeve van het juridisch planologisch mogelijk maken van het verschuiven van het bouwvlak voor de toren op kavel 7 is een aanvraag Radaradvies bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gedaan. Op 19 juli 2017 is in het kader van deze bestemmingsplanherziening een positief radaradvies door ILT verstrekt (kenmerk ILT-2017/66695, zie bijlage 9 van de toelichting).

De toetsing door LVNL heeft uitgewezen dat uitvoering van de plannen voor de woontoren (kavel 7) geen negatieve invloed zal hebben op de correcte werking van de surveillanceapparatuur. Gelet op bovenstaande is het advies van LVNL positief. Daarbij geldt dat een nadere invulling van de getoetste plannen en de materiaalkeuze niet van invloed zal zijn op dit advies.

4.7.3 Conclusie

Vanuit het LIB bestaan er geen belemmeringen voor uitvoering van deze partiele bestemmingsplanherziening.

4.8 Natuur en Landschap

4.8.1 Algemeen

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

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking. Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming). Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

Voor een omschrijving van het geldende beleid en regelgeving wordt korthedshalve naar de toelichting van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 verwezen.

4.8.2 Resultaten onderzoeken

In het kader van het vigerende bestemmingsplan Overhoeks 2016 is een zogenaamde quickscan naar natuurwaarden in het plangebied uitgevoerd op 20 augustus 2015.

Op 30 mei 2017 is door Ruimte en duurzaamheid ten behoeve van deze bestemmingsplanherziening een update gemaakt van de ecologische quick scan (zie bijlage 10 van de toelichting). Hieruit blijkt het volgende.

- **Conclusies quick scan 2015:** De conclusie van de quick scan uit 2015 was dat de ontwikkelingen die het bestemmingsplan Overhoeks 2016 mogelijk maakt, geen negatieve effecten hebben op de door de Flora- en faunawet beschermde soorten. Er bevindt zich weliswaar een groep huismussen langs de Grasweg; de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt hebben geen effect op deze groep mussen. Na het onderzoek van 2015 zijn er geen nieuwe waarnemingen van beschermde soorten bekend.
- **Wet natuurbescherming:** Op 1 januari 2017 zijn de Flora- en Faunawet, Natuurbeschermingswet en Boswet opgegaan in de Wet Natuurbescherming. Voor de soorten die onder de Habitat- of vogelrichtlijn vallen is er niet veel veranderd. Ook de lijst met soorten, waarvan het nest ook buiten het broedseizoen beschermd is, is hetzelfde gebleven. De nationale lijst met soorten is, vooral wat betreft planten, wel veranderd. De Provincie Noord-Holland heeft kleine marterachtigen (wezel, hermelijn, bunzing) niet vrijgesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de Flora- en faunawet was dat nog wel zo. De beoordeling van ontheffingsaanvragen is van Rijk naar Provincie overgegaan.
- **Soortbescherming:** Het nog braakliggende terrein van het plangebied is in principe geschikt als leefgebied voor een bunzing, wezel of hermelijn. Binnen de ringzone zijn in Stadsdeel Noord de laatste vijf jaar echter geen waarnemingen bekend van een kleine marter. Daarnaast wordt vanwege de beperkte grootte van het geschikte leefgebied en de complexe verbindingen met mogelijke

leefgebieden in de omgeving niet verwacht dat het gebied leefgebied is voor een wezel, hermelijn of bunzing. Nader onderzoek is dan ook niet nodig.

- **Gebiedsbescherming:** Het plangebied bevindt zich buiten de Speciale beschermingszones. Het IJperveld, het Varkensland en het Markermeer, op ongeveer vier kilometer, zijn de meest nabijgelegen Natura2000 gebieden. Waterland maakt deel uit van Natuurnetwerk Nederland. Een negatief effect op deze gebieden wordt gezien de beperkte omvang van de ontwikkeling niet verwacht. Het Natura2000 gebied IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld en Twiske heet voor stikstof gevoelige habitats. Door toename van verkeer kan de stikstofdepositie toenemen, met een negatief effect op deze gevoelige habitattypen als gevolg. Er is een Programmatische aanpak stikstof (PAS). Hierin wordt beoordeeld of er nog ontwikkelruimte is. Projecten en andere handelingen binnen de sectoren industrie, landbouw en infrastructuur moeten worden gemeld als ze een stikstofdepositie op een voor stikstof gevoelig habitatype veroorzaken tussen de 0,05 en 1 mol per hectare per jaar. Met behulp van de AERIUScalculator kan de emissie worden bepaald.

LBP Sight heeft voorts op 29 juni 2017 in het kader van de partiële herziening onderzoek gedaan naar stikstofdepositie (zie het onderzoek naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie, kenmerk V057280ab.00001.rk). Net als voor het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek heeft een update van dit onderzoek plaatsgevonden: LBP Sight, 28 november 2018, kenmerk V057280ab.00001.rk, versie 02_001, zie bijlage 6 bij de toelichting.

- **Wettelijk kader stikstofdepositie**

In de Wet natuurbescherming (Wnb) van 1 januari 2017 zijn regels opgenomen voor de bescherming van natuur en landschap. In artikel 2.7, van de Wnb is vastgelegd wanneer voor een het realiseren van een plan of project een vergunning benodigd is in het kader van de Wnb.

In een voortoets wordt bekeken of het plan of project (afzonderlijk of in combinatie met andere projecten) leidt tot een toename in de stikstofdepositie. Wanneer dit het geval is, kan de resulterende depositie mogelijk voor significante gevolgen zorgen op Natura 2000-gebieden.

In artikel 2.1 van de Regeling natuurbescherming is AERIUS Calculator aangewezen als het rekeninstrument waarmee stikstofdepositie moet worden berekend. Zodoende kan worden vastgesteld of als gevolg van deze depositie, een project of bestemmingsplan een verslechterend of een significant verstrend effect kan hebben op stikstof gevoelige habitattypen in een Natura 2000-gebied.

In artikel 2.12, van het Besluit natuurbescherming zijn de depositie grenswaarden vastgelegd waaraan de planbijdrage in een stikstof gevoelig habitatype in een Natura 2000-gebied getoetst wordt. Wanneer een plan of project = 1 mol N/ha/jaar bijdraagt dan is de deze vergunningsvrij (zolang ontwikkelingsruimte beschikbaar is) maar geldt er, op enkele uitzonderingen na, een meldingsplicht. Wanneer een project = 0,05 mol N/ha/jaar bijdraagt dan wordt deze bijdrage als verwaarloosbaar beschouwd en is deze vrijgesteld van melding.

In de formele zin zijn de wettelijke regels omtrent de PAS enkel van toepassing op concrete projecten en/of andere concrete toestemmingsbesluiten. Reguliere bestemmingsplannen vallen hier buiten. Wel kunnen de regels uit de PAS worden gebruikt om vooraf aan de maximale mogelijke planontwikkelingen, in het kader van goede ruimtelijke ordening, te toetsen.

- **Rekenmodel**

Om aan te tonen dat er geen planeffect is, is een berekening gemaakt in AERIUS waarbij alle wegen in het plangebied de hoogst voorkomende verkeerintensiteit in het plangebied is toegekend. Door AERIUS wordt het aantal voertuigbewegingen omgerekend naar stikstofemissies.

Om vanuit de emissies een uitspraak te doen over de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden, dienen modelmatig de verspreiding en gelijktijdige depositie van de geëmitteerde stikstof

berekend te worden.

De depositieberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het aangewezen rekeninstrument AERIUS Calculator, van de Rijksoverheid. Hiermee kunnen de planeffecten berekend en getoetst worden.

- **Resultaten en conclusies Stikstofdepositie**

In bijlage IV van het onderzoek is de AERIUS input en output opgenomen.

Uit de bijlage blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de plansituatie bij Natura 2000-gebieden overal 0,00 mol N/ha/jaar is. Omdat de plansituatie niet leidt tot een stikstofdepositie groter dan 0,00, is er ook geen sprake van een toename van de stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie.

Significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied zijn daarmee op basis van deze AERIUS berekeningen uitgesloten.

4.8.3 Conclusie

Het aspect natuur en landschap vormt geen belemmering voor de voorliggende bestemmingsplanherziening.

Hoofdstuk 6 Water

6.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt 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.

4.9 Water

4.9.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt 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.

4.9.2 Watertoets

In het kader van het geldende bestemmingsplan Overhoeks 2016 heeft een watertoets plaatsgevonden. Conclusie van deze watertoets is dat het bestemmingsplan voor wat betreft alle wateraspecten akkoord is bevonden. Een actuele beschrijving van het ruimtelijk relevante waterbeleid is weergegeven in hoofdstuk 16 van de toelichting van dat bestemmingsplan.

Aangezien dit bestemmingsplan nu partieel wordt herzien, heeft op 12 juni 2017 overleg met Waternet plaatsgevonden. Waternet heeft aangegeven dat de voorgenomen wijzigingen geen gevolgen hebben voor de diverse wateraspecten van de watertoets.

4.9.3 Conclusie

Het plan voldoet aan alle waterhuishoudkundige doelstellingen.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 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. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

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.

5.2 Planvorm

De hoofdonderwerpen die in deze partiele herziening worden geregeld, betreffen de bestemmingen Gemengd-1 (Campus fase 3), Gemengd-2 (Residentieel Kwartier), Gemengd-3 (de Strip) en de bestemming Maatschappelijk (Eye). Naast de verhoging van het ontwikkelingsprogramma binnen deze bestemmingen en de verschuiving van de toren op kavel 7, worden enkele correcties in de planregeling doorgevoerd. Het gaat hierbij onder meer om een juiste weergave en actuele begrenzing van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasseltkanaal West (Buiksloterham) en de geluidzone rondom dit gezoneerde industrieterrein. Per abuis was in het bestemmingsplan de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein zélf opgenomen als de geluidzone die geldt rónom het gezoneerde terrein. Dit wordt met deze partiele herziening gecorrigeerd. Verder was per abuis het bestaande gebouwde terras van café De Pont niet op de verbeelding opgenomen. Dit wordt eveneens gecorrigeerd in deze herziening. Ook wordt in de herzieningsregels uitvoer gegeven aan de nieuwe nota Parkeernormen Auto zoals deze in juni 2017 is vastgesteld.

Afgezien van bovenstaande onderwerpen en enkele kleine correcties, zal de regeling van het vigerende moederplan ongewijzigd in stand blijven. In verband met de benodigde flexibiliteit heeft het geldende bestemmingsplan een globaal karakter met eindbestemmingen; daaraan verandert deze partiele bestemmingsplanherziening niets.

5.3 Artikelgewijze toelichting

5.3.1 Toelichting op de planregels

Bestemming Gemengd - 1 (artikel 5)

De bestemming Gemengd - 1 betreft het nog te bouwen deel van de woonwijk: ook wel genoemd Campus fase 3. In de herzieningsregels wordt voorzien in de voorgenomen uitbreiding van het totale ontwikkelingsvolume van de Campus en de Strip, evenals onderstaande wijzigingen met betrekking tot de maxima voor de functies horeca I, III en IV, consumentverzorgende en maatschappelijke

dienstverlening en cultuur en ontspanning:

- Dit houdt in dat voor de gebouwen binnen de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Maatschappelijk (met uitzondering van de gebouwde parkeervoorzieningen) een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlak van 487.000 m² geldt, in plaats van het maximum van 437.000 m² uit het vigerende bestemmingsplan.
- Verder gaat voor woningen een maximum brutovloeroppervlak van 355.000 m² gelden voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Gemengd - 3 gezamenlijk;
- Voor horeca I, III en IV is een maximum brutovloeroppervlak van 7.000 m² voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Maatschappelijk gezamenlijk;
- Voor consumentverzorgende dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen gezamenlijk geldt een maximum brutovloeroppervlak van 27.000 m² voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Gemengd - 3 gezamenlijk.'
- Voor cultuur en ontspanning wordt de volgende regeling toegevoegd: een maximum brutovloeroppervlak van 3.800 m² voor de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Gemengd - 3 gezamenlijk.'

Bovendien is een afwijkingsbevoegdheid voor het college opgenomen om met omgevingsvergunning het bestaande metrage 'horeca I, III en IV' en 'cultuur en ontspanning' in de Campus en de Strip onder voorwaarden verder op te hogen. In het ontwerp bestemmingsplan was in een ophoging tot maximaal 10.000 m² bvo voor horeca I, III en IV voorzien. Met de afwijkingsbevoegdheid wordt het in principe mogelijk om tot maximaal 14.000 m² bvo toe te laten in de Campus en de Strip, waarvan maximaal 12.000 m² bvo in de Strip en maximaal 2.000 m² bvo in de Campus. Ook voor de functie 'cultuur en ontspanning' is een afwijkingsbevoegdheid voor het college opgenomen om toevoegingen aan deze functie toe te staan tot een maximum van 6.000 m² bvo. Door opnemen van een afwijkmogelijkheid bestaat de mogelijkheid om voor toevoegingen aan de functies horeca I, III en IV en cultuur en ontspanning nadere afwegingen te maken, bijvoorbeeld of de afwijking bijdraagt aan het realiseren van levendige plinten danwel de gewenste hoogstedelijke mix aan functies in het plangebied.

Verder komt specifiek in deze bestemming in verband met de uitkomsten van het akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.3.4 Conclusie) sub j van het artikel 5 lid 2 'bouwregels' onder 5.2.2 van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 te vervallen. Het bestemmingsplan Overhoeks 2016 schrijft namelijk voor de noordzijde van kavel 1 van de Campus nu nog voor dat woningen of andere geluidsgevoelige functies vanaf 21 meter hoogte slechts zijn toegestaan voor zover deze zijn voorzien van een dove gevel of viesgevel. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze maatregel niet meer nodig is: ter plaatse wordt de maximale ontheffingswaarde niet meer overschreden, maar kan worden volstaan met de verleende hogere waarde.

Bestemming Gemengd - 2 (artikel 6)

Dit artikel betreft het Residentieel kwartier, het reeds gerealiseerde gedeelte van de Campus. Net als in bestemming Gemengd -1 worden de bovenvermelde voorgenomen wijzigingen in het ontwikkelingsvolume verwerkt door de herzieningsregels.

Bestemming Gemengd - 3 (artikel 7)

Dit artikel betreft het plangedeelte dat ook wel de Strip genoemd wordt. Ook hier worden, net als in de bovengenoemde bestemmingen de voorgenomen wijzigingen in het ontwikkelingsvolume verwerkt door de herzieningsregels.

Bovendien bevat dit artikel herzieningsregels met betrekking tot kavel 7. Op dit moment maakt het geldende bestemmingsplan een toren gelegen in het midden van kavel 7 mogelijk. Door deze partiële herziening van het bestemmingsplan kan echter een optimalere positie van de toren mogelijk worden

gemaakt, door een verschuiving van het bouwvlak richting parkzijde en de punt van het kavel. De maximale hoogte van de toren blijft daarbij gehandhaafd op 90 meter. In de bouwregels wordt enerzijds enige flexibiliteit gegeven om een markant ontwerp te kunnen faciliteren en anderzijds wordt door middel van aanvullende regels voorkomen dat er een te dikke, massieve toren ontstaat:

- voor wat betreft kavel 7 wordt nu bepaald dat grenzend aan de bestemming Verkeer-1 of Verkeer-2 de voorgevel van de eerste bouwlaag van gebouwen in de bestemmingsgrens dient te worden gebouwd;
- voor het middelste gedeelte van kavel 7 geldt een maximum brutovloeroppervlak van 11.000 m²;
- voor het gehele kavel 7 geldt een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlak van 30.000 m²;
- de afwijkingsbevoegdheid uit het vigerende bestemmingsplan om met het bouwvlak van de toren maximaal 5 meter te mogen schuiven, wordt voor kavel 7 buiten werking gesteld.

Vóór inwerkingtreding van het bestemmingsplan Overhoeks 2016 is een omgevingsvergunning verleend voor het gebouw Overhoeksplein 1, inclusief de functie 'horeca II'. Deze bestaande functie is per abuis niet opgenomen in het bestemmingsplan 'Overhoeks 2016'. Middels de herzieningsregels is de bestaande horeca II functie alsnog positief bestemd.

Bestemming Groen- 1 (artikel 9)

Per abuis was het bestaande gebouwde terras van café De Pont niet op de verbeelding opgenomen. Dit wordt nu gecorrigeerd: net als het terras van de Tolhuistuin krijgt het gebouwde terras van cafe De Pont nu de aanduiding terras binnen de bestemming Groen-1. Bij het terras van de Tolhuistuin gold dat slechts het bestaande *verhoogde* terras als zodanig is bestemd: deze regeling wordt gehandhaafd.

De foutieve verwijzing naar de aanduiding 'specifieke vorm van groen - veerpontaanlanding' wordt gewijzigd in 'specifieke vorm van water - 2'.

Bestemming Maatschappelijk (artikel 12)

Deze bestemming betreft het Eye. Ook hier is nu opgenomen dat voor de gebouwen binnen de bestemmingsvlakken Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Maatschappelijk (met uitzondering van de gebouwde parkeervoorzieningen) een gezamenlijk maximum brutovloeroppervlak van 487.000 m² geldt, in plaats van het maximum van 437.000 m² uit het vigerende bestemmingsplan. Voor de horeca III en IV geldt een maximum van 1.000 m² bvo, conform de bestaande situatie.

Bestemming Verkeer-1 (artikel 14)

In artikel 14 lid 1 'bestemmingsomschrijving' worden sub g (culturele voorzieningen) en sub h (kantoren) geschrapt: deze functies stonden ten onrechte in de bestemmingsomschrijving van de verkeersbestemming.

Daarnaast is een specifieke gebruiksbepaling met een nadere eisen regeling opgenomen, om onder voorwaarden ongebouwde horecaterrassen toe te staan.

Bestemming Verkeer-2 (artikel 15)

Binnen deze bestemming is een specifieke gebruiksbepaling met een nadere eisen regeling opgenomen, om onder voorwaarden ongebouwde horecaterrassen toe te staan.

Algemene bouwregels (artikel 24)

Op 8 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Het

nieuwe beleid is verwerkt in deze partiele herziening van het bestemmingsplan door middel van een toegevoegde bepaling binnen de algemene bouwregels. Hierin wordt bepaald dat bij het bouwen van gebouwen of bij wijziging van gebruik van bestaande gebouwen binnen de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd - 2, Gemengd - 3 en Maatschappelijk de maximale parkeernormen per functie gelden zoals die zijn vermeld in de Nota Parkeernormen Auto 2017. Bovendien is een bepaling toegevoegd onder artikel 24.3: hierin wordt bepaald dat het bevoegd gezag de bepalingen in artikel 24.2 zodanig kan wijzigen dat een later vastgestelde versie van de nota van toepassing wordt en in de plaats treedt van de nota van 8 juni 2017.

In verband met bovenstaande nota worden tevens de opgenomen parkeernormen die niet meer stroken met het nieuwe parkeerbeleid geschrapt binnen de bestemmingen Gemengd - 1, Gemengd - 2 en Gemengd - 3. Deze worden vervangen en aangevuld door de nieuwe bepalingen binnen de algemene bouwregels.

Algemene aanduidingsregels (artikel 26)

Zoals hierboven reeds vermeld gaat het hier om een juiste weergave en actuele begrenzing van het gezoneerde industrieterrein Johan van Hasselkanaal West (Buiksloterham) en de geldende geluidzone rondom dit gezoneerde industrieterrein op de verbeelding en in de planregels. Per abuis was in het bestemmingsplan de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein zélf opgenomen als de geluidzone die geldt róndom het gezoneerde terrein en was de weergave van de geluidzone onterecht afwezig. Dit is nu gecorrigeerd.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

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

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

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

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

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

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

De kosten als gevolg van een eventueel planschadeverzoek ex artikel 6.1 Wro worden gedekt vanuit de grondexploitatie.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)/ Maatschappelijk overleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan de hiernavolgende instanties; tevens heeft een ambtelijke toets plaatsgevonden binnen de gemeente (structuurvisie- en parkeernormtoets):

1. Provincie Noord-Holland;
2. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
3. Dagelijks Bestuur/ Algemeen Bestuur van bestuurscommissie Noord;
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht;
5. Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied;
6. Ruimte en Duurzaamheid Structuurvisietoets;
7. V&OR Toets Parkeernormen.

Ruimte en Duurzaamheid (structuurvisietoets genoemd onder nummer 6) geeft aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder nummer 2, 4 en 5 is geen reactie ontvangen. Hieronder zijn de binnengekomen reacties (nummer 1, 3 en 7) samengevat en voorzien van beantwoording.

Provincie Noord-Holland

De provincie merkt het volgende op: -In het bericht met aanbieding van stukken staat "*Het concept ontwerpbestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding*". Dit is juist, indien de Crisis- en herstelwet van toepassing is dan maakt de toelichting deel uit van het bestemmingsplan, anders dan bij plannen op voet van de Wet ruimtelijke ordening. In de toelichting (zie § 1.4 en § 5.1) staat evenwel dat een bestemmingsplan bestaat uit regels en verbeelding en vergezeld gaat van een toelichting.-

beantwoording:

In de toelichting van het concept ontwerpbestemmingsplan zijn de achtergronden en beweegredenen aangegeven die hebben geleid tot de verbeelding en de regels. De toelichting heeft zelf geen rechtskracht. Daarom is de passage als zodanig in de toelichting verwoord.

Dagelijks Bestuur/ Algemeen Bestuur van bestuurscommissie Noord

In de verordening op de bestuurscommissies 2013 is het vastgelegd dat het college van burgemeester en wethouders bij het vaststellen van (grootstedelijke) bestemmingsplannen advies inwint bij de betrokken bestuurscommissie. Bij brief van 9 november 2017 is het Algemeen bestuur verzocht omtrent het voorliggende concept ontwerpbestemmingsplan advies uit te brengen. Op 28 november 2017 heeft het DB van de bestuurscommissie van stadsdeel Noord ingestemd met de agendering van de AB-voordracht inzake het advies op het concept ontwerpbestemmingsplan Overhoeks 2016 Eerste partiele herziening.

Op 20 december 2017 heeft het Algemeen Bestuur ingestemd met het positieve advies aan het college. Bij dit positieve advies wordt aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van en de doorstroming in Overhoeks. Daarbij geeft het AB aan dat er op dit moment al een knelpunt bestaat op het gebied van de bereikbaarheid ter plaatse van Overhoeks. Het college wordt verzocht zorgvuldig te onderzoeken wat de effecten van verdere intensivering van het plangebied zijn op de bereikbaarheid en de doorstroming. Voor het overige is de planherziening op hoofdlijnen in overeenstemming met de eerder vastgestelde visie voor

het gebied. Het opnemen van een stedenbouwkundig gezien optimalere locatie voor de laatste hoogbouwkaavel op de noordpunt van de Strip wordt onderschreven. Zie ook bijlage 14 Advies AB bestuurscommissie Noord.

beantwoording:

In het verrichte verkeersonderzoek is het volgende in beeld gebracht:

- *Referentie 2017*
- *Referentie 2027*
- *Planvariant, 2027 (maximaal programma)*

Het autogebruik in Overhoeks is relatief laag in vergelijking met de rest van het stadsdeel. Overhoeks is namelijk zeer gunstig gelegen ten opzichte van het centrum van de stad en is goed bereikbaar met de fiets en het OV. In de planvariant rijden er in totaal ca. 230 motorvoertuigen meer (afkomstig van inwoners en arbeidsplaatsen) per etmaal het gebied Overhoeks in en uit.

De conclusie van het onderzoek is dat de toevoeging van 50.000 m² BVO minimale effecten op het wegennet heeft. Er ontstaan géén nieuwe knelpunten ten opzichte van de referentie (onherroepelijk bestemmingsplan Overhoeks) in 2027. Uit het onderzoek volgt dan ook dat deze bestemmingsplanherziening niet op verkeerskundige bezwaren stuit.

Daarnaast valt uit het verkeersonderzoek af te leiden dat de diverse autonome ontwikkelingen in stadsdeel Noord een groot effect hebben op de drukte op de weg. Deze groei in verplaatsingen brengt mogelijk knelpunten met zich mee. De kruispunten Mosplein-Johan van Hasseltweg en Klaprozenweg-Ridderspoorweg zijn nu (referentie 2017) al zwaar belast. De gemeente Amsterdam monitort al jaren uitgebreid de doorstroming in het stadsdeel en waar nodig worden maatregelen genomen om deze doorstroming te waarborgen. De frequentie en capaciteit van de bestaande veerverbindingen is /wordt vergroot en er wordt gewerkt aan de realisatie van nieuwe verbindingen voor de fiets en de auto. Al deze maatregelen moeten er voor zorgen dat ook in de toekomst een goede verkeersafwikkeling gewaarborgd blijft.

V&OR Toets Parkeernormen

Vanuit V&OR geeft aan in te kunnen stemmen met de bestemmingsplanherziening en de bijbehorende parkeerbalans van Goudappel Coffeng. Terecht is in de herziening een verwijzing opgenomen naar de nieuwe nota Parkeernormen auto. Voorts wordt er op gewezen dat voor de fiets en scooter ook een nota parkeernormen in voorbereiding is.

beantwoording:

Het onderzoek van Goudappel bevestigt dat – ondanks het toevoegen van 50.000 m² programma – het maximaal aantal parkeerplaatsen van 5200 voor heel Overhoeks zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan voldoende blijft. Alle parkeernormen zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan komen te vervallen. In de partiele herziening zijn de regels aangepast zodat voor heel Overhoeks de normen gaan gelden uit de parkeernota auto zoals onlangs vastgesteld door de gemeenteraad. Verder is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat de regels zodanig kunnen worden aangepast dat bij een eventuele toekomstige wijziging van de parkeernota, de gewijzigde nota gaat gelden.

Ruimte en Duurzaamheid Structuurvisietoets

Vanuit R&D Structuurvisietoets is aangegeven dat kan worden ingestemd met de voorgenomen

bestemmingsplan_Overhoeks 2016 eerste partiele herziening (vastgesteld)

bestemmingsplanherziening.

7.2 Participatie

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

Wel is er een informatieavond gehouden voor belangstellenden op 7 december 2017.

7.3 Zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Overhoeks 2016, eerste partiële herziening' met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 7 juni 2018 gedurende zes weken (tot en met 18 juli 2018) voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Er zijn vier zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn enkele wijzigingen in de planregeling doorgevoerd. Zo is er bijvoorbeeld een afwijkingsbevoegdheid voor terrassen in de bestemmingen Verkeer-1 en Verkeer-2 opgenomen. In samenhang met de ingediende zienswijzen is bovendien een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden het maximale metrage op te hogen voor horeca I, III en IV in de Campus en de Strip.

De ingediende zienswijzen zijn in samengevatte vorm weergegeven en voorzien van beantwoording, zie bijlage 16 Nota van beantwoording zienswijzen bij deze toelichting,

Tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan heeft het ontwerpbesluit voor hogere geluidswaarden ter inzage gelegen. Tegen dit ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingediend.

