



Bestemmingsplan Drostenburg- Dubbelink Venserpolder

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Drostenburg-Dubbelink Venserpolder

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.T1902BPSTD-VG01

Datum print 28 Januari 2021

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Ligging plangebied en plangrens	7
1.3	Geldende bestemmingsplannen	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Historie en beschrijving huidige situatie	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	17
4.1	Milieueffectenrapportage	17
4.2	Luchtkwaliteit	17
4.3	Geluidhinder	18
4.4	Externe veiligheid	19
4.5	Bodemkwaliteit	20
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	23
5.1	Mobiliteit	23
5.2	Water	23
5.3	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	25
5.4	Natuurbescherming	26
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	27
6.1	Algemeen	27
6.2	De bestemmingen	27
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	29
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
8.1	Inspraak	31
8.2	Vooroverleg	31
8.3	Zienwijzen	31
8.4	Ambtshalve wijzigingen	32

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

Op de locaties Drostenburg en Dubbelink gelegen in de wijk Venserpolder, vigeert het bestemmingsplan 'Venserpolder', dat is vastgesteld op 16 februari 2010 (onherroepelijk op 22 april 2010). Deze locaties zijn in het vigerende bestemmingsplan door de deelraad van stadsdeel Zuidoost aangemerkt als ontwikkelingslocatie, onder andere voor de realisatie van vrije sector koopwoningen.

De plannen voor de locaties zijn beschreven in het Programma en Ontwerp Drostenburg-Dubbelink (Programma). Het Programma is vastgesteld op 26 mei 2009 door de stadsdeelraad en bevat een gedetailleerde uitwerking van de locatie van de kavels. Daarnaast zijn de ruimtelijke randvoorwaarden vastgelegd in de kavelpaspoorten ten behoeve van de in erfpacht uitgegeven kavels.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Venserpolder hebben de (vrije) kavels van Drostenburg en Dubbelink een globale bestemming gekregen, in afwachting van de stedenbouwkundige uitwerking. Nu de planontwikkeling zo goed als voltooid is en op de (meeste) kavels woningen zijn gerealiseerd, is specifiek voor deze locaties behoefte voor een actueel juridisch-planologisch kader. Daarin voorziet het voorliggend bestemmingsplan 'Drostenburg-Dubbelink Venserpolder'.

Doel

Het vigerende bestemmingsplan biedt ruimere bebouwingsmogelijkheden dan de randvoorwaarden uit het Programma en de kavelpaspoorten. Het voornaamste doel van bestemmingsplan 'Drostenburg-Dubbelink Venserpolder' is om de huidige globale bebouwingregeling op de kavels af te stemmen op het Programma en de kavelpaspoorten. Daarnaast heeft dit bestemmingsplan te voorzien in een goede planologische en juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik.

1.2 Ligging plangebied en plangrens

Het plangebied, aangeduid als Drostenburg-Dubbelink, betreft de woningen op 40 (vrije) kavels in de noordzone Drostenburg en op 20 (vrije) kavels in de zuidzone Dubbelink.

De kavels in de noordzone Drostenburg worden begrensd door de Dostojevskisingel aan de noordzijde, de Dolingadreef aan de westzijde, het Frissensteinpad aan de oostzijde en aan de zuidzijde door het scholen- en voorzieningencluster aan de Drostenburg.

De kavels in de zuidzone Dubbelink worden zowel aan noord-, west- als zuidzijde begrensd door de Dubbelink en aan de oostzijde door de George Sandstraat.



Ligging van de kavels in het plangebied

1.3 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan Venserpolder van kracht, dat vastgesteld is op 16 februari 2010 en onherroepelijk geworden is op 22 april 2010.

1.4 Leeswijzer

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

De toelichting bestaat uit 8 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en geeft aan welke ontwikkelingen zich voordoen in het plangebied. De voor het plan relevante beleidsuitspraken van rijk, provincie en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten.

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

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Historie en beschrijving huidige situatie

Historie

Het plangebied vormt de overgang tussen de woonwijken van de Venserpolder en de Bijlmermeer, omgeven door singels, groenstroken en halfhoge dreven. Voor de herontwikkeling van dit gebied waren in Drostenburg-Dubbelink vijf scholen voor voortgezet en speciaal onderwijs gehuisvest. Door de geïsoleerde ligging ten opzichte van de omliggende woonbuurten werd het gebied, mede door het monofunctionele karakter, als sociaal onveilig ervaren. Tussen de schoolbesturen heeft jaren overleg plaatsgevonden over de herontwikkeling van de gebouwen. Het stadsdeel Zuidoost heeft gezamenlijk met de schoolbesturen en de Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling van de gemeente Amsterdam onderzocht wat de mogelijkheden zijn tot herontwikkeling van dit gebied.

Het stadsdeel heeft destijds gekozen voor een integrale oplossing voor het hele gebied, waarbij de functionaliteit verbetert, de bebouwingsdichtheid toeneemt en functiemenging wordt gerealiseerd. Hierdoor is de mogelijkheid ontstaan om woningbouw toe te voegen. Deze oplossingen zijn vastgelegd in de op 24 oktober 2006 vastgestelde strategienota Drostenburg-Dubbelink. De randvoorwaarden voor de realisering van de voorzieningen en woningen zijn opgenomen in het Programma, bijlage 2 bij de toelichting.

Bij de herontwikkeling waren de doelstellingen:

- Het opheffen van het monofunctionele karakter van het plangebied;
- Het verbeteren van de auto-aansluiting in het gebied;
- Het toevoegen van nieuwe woningbouw aan de Dostojevskisingel en in het oostelijk deel van Dubbelink;
- Het toevoegen van functies in het projectgebied zoals woningen en welzijnsvoorzieningen

Naast twee stadsvilla's met sociale huurappartementen aan de Dostojevskisingel zijn eind jaren '80 55 koopeengezinswoningen gerealiseerd in het plangebied. Vanwege de wens tot het doorbreken van het eenzijdige karakter van Venserpolder, het versterken van het imago, de geringe omvang van de bouwlocatie en het genereren van grondwaarde (vanwege de kapitaalvernietiging door de sloop van een van de scholen uit het gebied) is in de Strategienota vastgelegd dat in Drostenburg en Dubbelink vrije sector koopwoningen worden gerealiseerd. In totaal zijn 60 kavels in erfpacht uitgegeven, 40 in Drostenburg en 20 in Dubbelink. Op twee na zijn alle kavels bebouwd en in gebruik genomen. Recent is ook op deze laatste kavels de bouw gestart. De gehele ontwikkeling van het plangebied kon worden gerealiseerd onder het huidige planologische regime van het bestemmingsplan Venserpolder.

Beschrijving huidige situatie

Het vigerend planologisch kader heeft een globaal karakter, wat bij de herontwikkeling van de kavels voldoende flexibiliteit gaf. Nu de gebiedsontwikkeling bijna is afgerond, is het van belang de eenduidige en samenhangende structuur in de wijk te behouden. Een bestemmingsplan met een globaal karakter is daarvoor minder goed geschikt en dus ruimtelijk minder gewenst. Bovendien is de bouwhoogte voor de kavels in het kavelpaspoort beperkter dan de bouwhoogte uit het vigerend bestemmingsplan. De bouwhoogten moeten daarom meer met elkaar in overeenstemming worden gebracht. De bestaande situatie geldt hierbij als uitgangspunt.

Regeling in het bestemmingsplan

De huidige bebouwingsregeling op de vrije kavels van Drostenburg maakt bebouwing mogelijk over maximaal 60% van het bestemmingsvlak tot een hoogte van 16 meter (\pm 5 bouwlagen). De bestemming is 'Gemengd - 3 (GD - 3)', waar zowel onderwijs- en welzijnsvoorzieningen als woningen zijn toegestaan.

Op de vrije kavels Dubbelink geldt de bestemming 'Wonen - 1' waarbij bebouwing over maximaal 60% van het bestemmingsvlak tot een hoogte van 9 meter (3 bouwlagen) is toegestaan.

Voorwaarden uit kavelpaspoort

In het Kavelpaspoort wordt uitgegaan van een bouwhoogte van maximaal vier bouwlagen (12 meter) op de kavels Drostenburg gelegen tegenover de Dostojevskisingel. Op de resterende kavels Drostenburg tegenover het scholen- en voorzieningencluster én op de kavels Dubbelink wordt uitgegaan van een bouwhoogte van maximaal drie bouwlagen (9 meter).

Wat verandert er ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan

De maximaal toegestane bouwhoogte van de 40 vrije kavels Drostenburg wordt gewijzigd van 16 meter (\pm 5 bouwlagen) naar 9 meter (3 volledige bouwlagen). Op 20 van deze vrije kavels die tegenover de Dostojevskisingel zijn gesitueerd wordt een vierde bouwlaag toegestaan die vanaf de voorgevelrooilijn voor maximaal 50% bebouwd mag worden.

Op de vrije kavels aan de Dubbelink geldt reeds een bouwhoogte van maximaal 9 meter (3 bouwlagen). Alleen wordt voor de hoekwoningen opgenomen dat één gedeeltelijke bouwlaag is toegestaan achter het hoofdgebouw met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening

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

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

Uit deze drie hoofddoelen komen 13 onderwerpen voort die van nationaal belang zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2).
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3).
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4).
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6).
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7).
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8).
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9).
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10).
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11).
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12).
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten (nationaal belang 13).

Het Rijk is verantwoordelijk voor deze nationale belangen. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

Consequenties voor dit plan

Het plangebied raakt geen van de beschreven nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en

Ruimte en vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan

3.1.2 Ladder Duurzame verstedelijking

In geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient de behoefte hieraan beschreven te worden (artikel 3.1.6, lid 2 Besluit ruimtelijke ordening). Het voorliggend bestemmingsplan betreft niet een nieuwe stedelijke ontwikkeling, maar een voortzetting van een bestaande situatie, die in overeenstemming is met het vigerende ruimtelijke beleid. Het feit dat de ontwikkeling van het plangebied al geruime tijd plaatsvindt onder het vigerende bestemmingsplan, geeft blijk van de aanwezige behoefte. Op het voorliggend bestemmingsplan is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing.

3.1.3 Luchthavenindelingbesluit Schiphol

Kader

Het Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (hierna: LIB) is een algemene maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet Luchtvaart. In deze wet is bepaald dat bij de vaststelling van ruimtelijke plannen het LIB in acht genomen moet worden. Het LIB regelt welk gebied is bestemd voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daar omheen beperkingen gelden ten behoeve van veiligheid en geluidbelasting, het zogeheten beperkingengebied. Het LIB geeft regels over het gebruik en de bestemming van de gronden in dit beperkingengebied. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB is sinds 2003 in werking. Op het onderdeel vliegveiligheid is het LIB in 2015 geactualiseerd.

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.

Consequenties voor dit plan

Beperking bebouwing

Bijlage 3 van het LIB bevat het ruimtelijk afwegingsgebied geluid en externe veiligheid, aangeduid met nummer 5 (LIB 5). De gronden aangeduid met nummer 1 tot en met nummer 4 (LIB 1 t/m LIB 4) zijn in het voorliggend plan niet aan de orde. De regels van bijlage 3 zijn neergelegd in artikel 2.2.1d van het LIB, waarin is bepaald dat ten aanzien van het gebruik beperkingen gelden binnen het afwegingsgebied.

Het gehele plangebied Drostenburg-Dubbelink valt binnen het beperkingengebied van het LIB. Alle (bouw)ontwikkelingen in het plangebied zijn mogelijk gemaakt en gerealiseerd onder het regime van het vigerende bestemmingsplan Venserpolder. Het onderhavige plan maakt geen nieuwe bebouwing mogelijk, maar legt de bestaande legale situatie vast. Zodoende is het huidige gebruik in overeenstemming met het voornoemd artikel.

Maatgevende toetshoogtes

In verband met het waarborgen van de vliegveiligheid bevat bijlage 4 van het LIB bouwhoogtebeperkingen voor objecten binnen het beperkingengebied. Op grond van artikel 2.2.2 van het LIB geldt dat objecten geen doorgang kunnen vinden indien zij toetsvlakken doorsnijden of binnen een toetszone vallen.

bestemmingsplan_Drostenburg-Dubbelink Venserpolder (vastgesteld)

Overschrijding van de toetshoogte is wel mogelijk indien de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een verklaring van geen bezwaar (wgb) heeft afgegeven.

Het plangebied ligt binnen de toetszone waar hoogtebeperkingen gelden voor objecten van maximaal 146 meter. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het echter niet mogelijk bouwwerken met dergelijke bouwhoogtes op te richten. De bouwwerken binnen het plangebied hebben een maximale hoogte van 16 meter. Om die reden vormt het LIB geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Toetshoogte i.v.m. radar

Voor de toetsing van mogelijke verstoringen voor radarapparatuur geldt op grond van artikel 2.2.2a van het LIB een afwijkend regime. De toetshoogte vanwege de radar wordt op kaart aangegeven in bijlage 4B van het LIB. Voor objecten die het toetsvlak voor radar doorsnijden geldt dat die alleen gerealiseerd kunnen worden wanneer de ILT een positief advies heeft uitgebracht.

Het plangebied ligt binnen de toetszone in verband met de radar. Eerder is opgemerkt dat het voorliggend bestemmingsplan geen bouwwerken mogelijk maakt die de toetswaarden overschrijden. Zodoende zijn er geen belemmeringen voor het veilig functioneren van radarapparatuur.

Beperking aantrekken vogels

Voor het beperkingengebied op grond van artikel 2.2.3 van het LIB geldt dat het grondgebruik binnen bepaalde categorieën, waaronder de beperking aantrekking vogels, niet is toegestaan. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartbijlage 5 van het LIB.

Het plangebied ligt niet binnen de zone van het verbod op vogelaantrekkende functies.

Windturbines en lasers

Volgens het bepaalde in artikel 2.2.3 van LIB gelden op de gronden aangewezen in bijlage 6 beperkingen bij de oprichting van windturbines en lasers.

Hoewel het plangebied geheel binnen deze toetszone voor windturbines en lasers valt, maakt dit bestemmingsplan het niet mogelijk om dergelijke bouwwerken op te richten.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend bestemmingsplan geheel in overeenstemming is met het LIB.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Provinciale Staten hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland.

De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Economische groei en een gezonde leefomgeving moeten op elkaar zijn afgestemd en houden elkaar in evenwicht. De vele ontwikkelingen die de komende jaren op de samenleving zullen afkomen zijn in de Omgevingsvisie NH2050 aangestipt. Er zijn acht urgente ontwikkelingen geformuleerd waar de samenleving mee te maken zal krijgen:

- Klimaatverandering: bescherming bieden tegen de (extra versnelde) zeespiegelstijging.
- Bodem-, water- en luchtkwaliteit: verdere verbetering van de kwaliteit van bodem, water en lucht op alle plekken in de provincie.
- Biodiversiteit en natuur: investeren en vergroten van de biodiversiteit om andere doelen te bereiken

zoals een gezonde leefomgeving, economisch duurzame landbouw, bodem en waterkwaliteit, aantrekkelijke verstedelijking en klimaatadaptatie.

- Economische transitie: ruimte te bieden aan ontwikkelingen van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten door de overgang naar duurzame economie.
- Energie transitie: overgaan naar een samenleving in de provincie die volledig klimaatneutraal is en is gebaseerd op hernieuwbare energie.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van Noord-Holland verplaatsen zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt; het versterken van mobiliteitsopties zoals goede OV-verbindingen en ontwikkelen van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.
- Verstedelijking: vraag en aanbod van woon-en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming brengen, waarbij duurzaamheid het uitgangspunt is voor de totale woningvoorraad.
- Landschap: benoemen, behouden en versterken van de unieke kwaliteiten van de diverse landschappen en de cultuurhistorie.

In de Omgevingsvisie NH2050 zijn ontwikkelprincipes geformuleerd die helpen om in samenhang te kijken naar de bovengenoemde acht hoofdthema's. Verder heeft de provincie vijf samenhangende bewegingen beschreven die samen met de hoofdthema's richting geven aan de ontwikkeling van de leefomgeving. De samenhangende bewegingen zijn:

1. Dynamisch schiereiland: de provincie Noord-Holland is aan drie zijden omgeven door water. Het benutten van deze unieke ligging is leidend, waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden en waarin de kernen de herkenbare identiteit behouden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie en circulaire economie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving; centraal staat het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector.

De hoofdthema's en de samenhangende bewegingen vormen de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de komende jaren. Ontwikkelprincipes bieden houvast voor iedereen die iets wil doen dat raakt aan de fysieke leefomgeving. Aan de ruimtelijke beslissingen van de provincie zal daarom altijd een afweging van deze belangen voorafgaan.

Bereikbaarheid

Verder vindt de provincie een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen voor haar bewoners en bezoekers belangrijk, zowel voor de leefbaarheid als voor het vestigingsklimaat. De provincie stelt zich ten doel dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen gemeenten, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Verdichting

De woningbouwbehoefte wordt vooral in en aansluitend op de bestaande, verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Er moet voldoende ruimte en budget zijn voor de ontsluiting van grote woongebieden door te verdichten op goed bereikbare plekken nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Groen en (water)recreatie

Ten slotte dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie. Met de provincies Utrecht en Zuid-Holland is in het kader van de Groene Hartsamenwerking het Perspectief Groene Hart

2040 vastgesteld. Daarmee hebben deze provincies zich gecommitteerd aan samenhangend beleid voor het Groene Hart, wat in uitwerkingen verder vorm zal worden gegeven. Kern van de beweging zijn twee grote veranderprocessen die vragen om samenwerking, innovatie en gebiedsgericht maatwerk: de ontwikkeling naar een natuurinclusieve landbouw en de bodemdaling in veenweidegebied.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid en is daarmee in overeenstemming.

3.2.2 Provinciale Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 hebben de Gedeputeerde Staten de Provinciale Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie NH 2050 (2018) zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland verankerd. De verordening vervangt daarmee alle verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Daarnaast bevat de Provinciale Verordening regels die voortvloeien uit het Barro. Bij de gemeentelijke planologische besluitvorming, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan, moeten de regels uit de Provinciale verordening in acht genomen worden. Het voorliggende plan is in overeenstemming met de Provinciale Verordening NH2020.

3.2.3 Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 november 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale structuurvisie.

In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water en werkt die uit in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast.

Hoofdstuk 5, paragraaf 5.2 beschrijft hoe in het plangebied met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Economisch sterk, duurzaam, goed wonen en werken, veel ruimte voor groen Amsterdam. De Structuurvisie is op 17 februari 2011 vastgesteld door de gemeenteraad en daarmee het toekomstbeeld voor de stad. De Structuurvisie heeft een stad voor ogen waar het goed toeven is, met voldoende geschikte woningen op diverse locaties, de aantrekkingskracht van een wereldstad met een attractief vestigingsmilieu en ruimte voor groen. Er komen 70.000 woningen bij, aan de Zuidas, de IJoevers op het Zeeburgereiland en in de stedelijke vernieuwingsgebieden. Ook in de Coen- en Vlothaven komen woningen, maar de havenbedrijven worden voor de stad behouden. Andere belangrijke onderdelen van de visie op de metropool zijn:

- kiezen voor binnenstedelijk verdichten om groen buitengebied te sparen;
- parken en groen essentieel voor groei stedelijke economie (groot groenonderzoek);
- kiezen voor duurzame energie: wind, zon, warmtenet;
- regionaal OV moet beter, bustangenten naar Zaanstad en van Sloterdijk naar Schiphol. metroring

sluiten over Noord (ontsluiten IJeuvers);

- uitbreiding van de ecologische structuur en hoofdgroenstructuur;
- centrummilieu binnen de ring uitbreiden: autoluw, meer stadsstraten.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze Structuurvisie opgesteld.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffectenrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project, genoemd in de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer, belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, zodat de categorieën in de C en D lijst van het Besluit mer niet aan de orde zijn bij dit plan. Er geldt dan ook geen (beoordelings)plicht.

4.2 Luchtkwaliteit

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Specifieke onderdelen hiervan zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen zodat in ons land de Europese normen worden gehaald;
- De overheid wil er ook voor zorgen dat er meer mogelijkheden zijn om projecten door te laten gaan. Dat was nodig omdat in het verleden veel plannen door de rechter werden stilgelegd vanwege het niet halen van de normen.

Een belangrijk verschil met het vervallen Besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de huidige regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant. Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De wet maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL. De AMvB en Regeling "niet in betekenende mate" bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als "in betekenende mate" moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

- Het beschermen van de gezondheid van mensen staat centraal.
- Amsterdam houdt vast aan het concentratiebeleid ten aanzien van het hoofdnet auto.
- Amsterdam houdt vast aan het beleid met betrekking tot de compacte stad.

Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die was opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit (2005). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelde dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. Burgemeester en Wethouders moesten op grond van het Besluit luchtkwaliteit jaarlijks de stedelijke luchtkwaliteit inventariseren. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van knelpunten, hetgeen in Amsterdam het geval is, moesten Burgemeester en Wethouders op grond van het Besluit luchtkwaliteit een actieplan opstellen dat gericht is op het aanpakken van de geïdentificeerde knelpunten. Dit actieplan is vastgesteld door het College op 24 januari 2006.

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

Deze stedelijke richtlijn heeft het college van B&W in december 2009 vastgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt in de richtlijn is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal binnen een afstand van 50 meter (gemeten van de rand van de weg) geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd. Van de in de richtlijn genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggend plan heeft een conserverend karakter en maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. In de huidige situatie en daarmee ook in de nieuwe situatie worden de in de wet gestelde grenswaarden niet overschreden. Luchtkwaliteit levert derhalve geen belemmering op.

4.3 Geluidhinder

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

Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing. Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing

wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

Amsterdams geluidbeleid

Op 5 maart 2019 heeft het college van B&W de nota "Amsterdams Geluidbeleid 2016, Hogere waarde Wet geluidhinder" gewijzigd vastgesteld. Hierin is onder andere opgenomen dat bij de vaststelling van een hogere waarde rekening wordt gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan legt het bestaand gebruik juridisch-planologisch vast, hetgeen betekent dat het voorliggende bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies in de zin van de Wgh mogelijk maakt. De huidige situatie blijft gehandhaafd en derhalve is een akoestisch onderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet nodig.

4.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) als het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. Wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan, zoals woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels en restaurants, dienen de risico's te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico 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.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans op een calamiteit. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten

andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met de regionale brandweer.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Naast de nationale wet- en regelgeving is het gemeentelijke Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (mei 2012) van belang. In dit beleid zijn lokale planologische kaders beschreven in relatie tot het aspect externe veiligheid.

Consequenties voor dit plan

Bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan Venserpolder is de externe veiligheid onderzocht. In dat onderzoek zijn de volgende conclusies beschreven:

- Binnen het plangebied Drostenburg-Dubbelink liggen geen inrichtingen voor productie of opslag van gevaarlijke stoffen. Tevens is er geen tankstation gelegen met een LPG verkooppunt. Het plangebied ligt dus niet binnen een veiligheidszone rond inrichtingen voor gevaarlijke stoffen. Een onderzoek naar het plaatsgebonden en groepsrisico is daarom niet nodig;
- Het plan ligt in het invloedsgedebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg. Deze route is geen onderdeel van het hoofdnet voor gevaarlijke stoffen. Het betreft een route die gebruikt wordt om te voorkomen dat vrachtwagens met gevaarlijke stoffen onder de Amsterdam ArenA doorrijden. Slechts in incidentele gevallen zal de route worden gebruikt, als uitwijkmogelijkheid. Het gebied Drostenburg-Dubbelink ligt op meer dan 200 meter van deze route en is daarom niet onderzocht op veiligheid;
- In het onderzoek zijn de gevaarlijke stoffen over het spoortraject Duivendrecht - Breukelen beschouwd, alwaar Venserpolder is gesitueerd. Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (10⁻⁶ contour) nergens langs de spoorbaan wordt overschreden.

Het onderhavige plan betreft een conserverend bestemmingsplan. Het betreft hier een bestaande situatie die eerder is onderzocht en acceptabel is bevonden. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen toegestaan en het groepsrisico blijft daardoor gelijk. Gezien het voorgaande zijn in het kader van externe veiligheid geen belemmeringen geconstateerd.

4.5 Bodemkwaliteit

De Wet bodembescherming

In het algemeen geldt dat verontreiniging van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen. Uitgangspunt is dat de bodem schoon is en dat dat zo moet blijven (zorgplicht). Voor vervuilde bodems geldt dat deze functiegericht en kostenefficiënt gesaneerd moeten worden. Voorwaarde is dat hierbij geen verspreiding van of ontoelaatbare blootstelling aan verontreiniging optreedt. De Wet bodembescherming geeft regels voor bodemverontreiniging, waarvan sprake is als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de voor de stof geldende streefwaarde overschrijdt.

Consequenties voor dit plan

Bij de vaststelling van bestemmingsplan Venserpolder is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Omdat de plannen voor de herontwikkeling van Drostenburg en Dubbelink al concreet waren, zijn deze locaties meegenomen in het onderzoek.

Uit dat bodemonderzoek kwamen de volgende conclusies:

- in het deelgebied Drostenburg is de toplaag van de bodem ter plaatse niet tot plaatselijk (noordzijde) licht verontreinigd is met enkele zware metalen en PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen). Tevens wordt plaatselijk in de toplaag van de bodem voor de somparameter EOX de triggerwaarde overschreden. De onderlaag is niet tot plaatselijk (noordzijde) licht verontreinigd met zink. Het grondwater is ter plaatse licht verontreinigd met zink.
- in het deelgebied Dubbelink is de top- en onderlaag van de bodem niet verontreinigd met de onderzochte componenten. Het grondwater is op basis van de AS3000-correctie licht verontreinigd met xylenen en som dichloortheen.
- Met betrekking tot de vastgestelde milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse zijn er gezien de geringe mate aan verontreiniging milieuhygiënisch geen bezwaren tegen de ontwikkeling van het plangebied.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk op grond waarvan er nieuw bodemonderzoek zou moeten plaatsvinden. De bodemkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor dit plan.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Mobiliteit

Auto

De wijk Venserpolder wordt ten behoeve van het autoverkeer ontsloten door drie verkeerswegen: de Burgermeester Stramanweg, Dolingadreef en Daalwijkdreef. Deze wegen zijn onderdeel van het Hoofdnet Auto van de gemeente Amsterdam. Deze wegen vormen de verbindingen tussen de woonstraten en de omliggende wegen die de Venserpolder in het groter geheel ontsluiten. Alle wegen in de Venserpolder zijn voor het autoverkeer toegankelijk. De straten zijn veelal ingericht als 30 kilometer zone.

Het parkeren in de Venserpolder vindt plaats op maaiveldniveau in de openbare ruimte en inpartij in de woonblokken langs de Burgemeester Stramanweg. Voor het parkeren zijn er over het algemeen aparte insteekhavens in de woonstraten gerealiseerd. Deze insteekhavens liggen of aan weerszijden van de rijweg of in het midden van de woonstraten met aan weerszijden een rijweg. Bij de appartementenblokken in het oosten van de Venserpolder zijn aparte hoven ingericht ten behoeve van parkeren. Nabij het metrostation StrandMiet is een blauwe zone ingesteld.

Openbaar vervoer

De omliggende metrolijnen, de Dolingadreef en de Daalwijkdreef behoren tot het Hoofdnet Openbaar Vervoer. Nabij de Venserpolder bevinden zich de stations Duivendrecht en Bijlmer, respectievelijk stations van de tweede (nationaal netwerk) en eerste (brandpunt grootstedelijk centrum, internationaal netwerk) orde. In de Venserpolder zelf bevinden zich de metrostations StrandMiet en Venserpolder.

Fiets

In de groene strook ten westen van de Dolingadreef ligt een vrijliggend fietspad dat onderdeel is van het Hoofdnet Fiets van de gemeente Amsterdam. Deze fietsroute zorgt voor een langzaam verkeer verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en Duivendrecht in de gemeente Ouder-Amstel. Ter hoogte van de Andersensingel ligt tevens een vrij liggende fietsroute in oostwest richting.

Het plangebied Drostenburg-Dubbelink is onderdeel van de Venserpolder. Bij de herontwikkeling van de locaties Drostenburg en Dubbelink is volledig aangesloten op de bestaande verkeersstructuur in de Venserpolder. Wel is voor een goede ontsluiting van het plangebied een woonstraat toegevoegd en is Dubbelink verbonden met de George Sandstraat. Alle woonstraten in het plangebied waren en zijn onderdeel gebleven van de 30 kilometerzone in de Venserpolder. Vanwege de relatief geringe opbrengstpotentie van het plangebied mocht de ontwikkeling van plangebied geen vergroting betekenen van het parkeervraagstuk. Het parkeren binnen het plangebied is daarom alleen toegestaan op maaiveldniveau (op het openbaar gebied of op eigen terrein).

Consequenties voor dit plan

Het voorliggend bestemmingsplan is een conserverend plan. Gezien de huidige situatie en het gebruik gehandhaafd blijft, heeft dit plan geen gevolgen voor het verkeer en het parkeren binnen het plangebied.

5.2 Water

Besluit op de ruimtelijke ordening

Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht om in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is

gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dat is de zogenaamde waterparagraaf.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlakte- en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De KRW moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in alle Europese landen in 2027 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de huidige stroomgebiedbeheerplannen (2016-2021) van de waterschappen.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening.

Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Waterwet heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het AGV zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan (WBP) staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het WBP is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen en voor voldoende en schoon water.

Keur

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend.

Legger

De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

Het Gemeentelijk Rioleringsplan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

Consequentie voor dit plan

Het onderhavig plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. Gezien dit bestemmingsplan niet voorziet in een nieuwe bouwontwikkeling, heeft het plan geen gevolgen voor de waterhuishouding.

5.3 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Wet op de archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg van kracht geworden. De wet schrijft voor dat in elk bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet, d.d. 9 december 2015, in werking getreden op 1 juli 2016. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. Volgens de Erfgoedwet moeten (toevals)vondsten worden gemeld bij de minister.

Consequenties voor dit plan

De provincie Noord-Holland heeft een cultuurhistorische waardenkaart gemaakt, waarop archeologische, bouwkundige en historisch-geografische punten, vlakken en lijnen van waarde zijn aangeduid. Uit Archeologisch Bureauonderzoek uit 2008 is gebleken dat binnen de Venserpolder geen archeologische, bouwkundige of historisch geografische punten/vlakken/lijnen van waarde of hoge waarde aanwezig. Tevens zijn er volgens de cultuurhistorische waardenkaart ook geen gebouwen binnen het plangebied aangewezen als rijksmonument. De Venserpolder is blijkens deze kaart niet aangewezen als een gebied met een trefkans voor archeologisch waardevolle elementen. Uit het onderzoek en de daarbij opgestelde archeologische verwachtingenkaart blijkt dat het gehele plangebied Drostenburg Dubbelink een lage archeologische verwachting heeft.

Het voorliggend bestemmingsplan beoogt geen (nieuwe) ontwikkelingen binnen het plangebied. Vanuit archeologisch en cultuurhistorisch oogpunt vormt dit bestemmingsplan dan ook geen belemmering.

5.4 Natuurbescherming

5.4.1 Kader

Wet natuurbescherming

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

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling significante effecten heeft op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

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

Consequenties voor dit plangebied

Bij de herontwikkeling van de locaties Drostenburg en Dubbelink is een oriënterend onderzoek gedaan naar de flora en fauna binnen die locaties. Dat onderzoek heeft uitgewezen dat er geen strikt beschermde soorten binnen het plangebied aanwezig zijn. Nader onderzoek naar de aanwezige beschermde planten of dieren was niet noodzakelijk.

Dit bestemmingsplan maakt gelet op het conserverende karakter geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor dit plan geen gevolgen heeft voor beschermde natuurgebieden. De Wet natuurbescherming vormt wat de gebieds- en soortenbescherming betreft geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 De bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2 - Bestemmingen

Artikel 3 Groen

De groene gebieden in de openbare ruimte zijn aangewezen voor groenvoorzieningen en fiets-en voetpaden.

Artikel 4 Tuin

Zowel de voor- als achteruin mag niet bebouwd worden, met uitzondering van de vergunningsvrije bouwwerken op grond van het Besluit omgevingsrecht (Bor) bijlage II. Parkeren is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'.

Artikel 5 Verkeer

De rijwegen in het plangebied zijn bestemd als Verkeer. Toegestaan is verkeersareaal gedefinieerd als gronden die in gebruik zijn als verkeersruimte voor al dan niet gemotoriseerd verkeer, bestaande uit rijwegen, fiets- en voetpaden en ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 6 Wonen

Binnen de bestemming Wonen zijn woningen toegestaan en huisgebonden beroepen.

De bouwhoogte voor Dubbelink is maximaal 9 meter, waarvan voor de hoekwoningen één gedeeltelijke bouwlaag is toegestaan achter het hoofdvolume.

De bouwhoogte voor Drostenburg is maximaal 9 meter. Op de woningen tegenover de Dostojevskisingel is een vierde bouwlaag toegestaan met een bebouwingspercentage van maximaal 50%. De toegestane bouwhoogte aldaar is maximaal 12 meter.

Dakterassen zijn toegestaan zoals op de verbeelding aangeduid.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financieel-economische haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn. Daarnaast moet op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De raad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

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

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

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan is de financieel-economische uitvoerbaarheid dan ook niet in het geding. Het bestemmingsplan maakt geen bouwplan in de zin van afdeling 6.4 van de Wro mogelijk, waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet is vereist.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inspraak

Het dagelijks bestuur heeft afgezien van het houden van inspraak. Enerzijds omdat in de Algemene Inspraakverordening (artikel 2 lid 3, onder a) is bepaald dat geen inspraak wordt gehouden bij bestemmingsplannen. Anderzijds omdat het aan de orde zijnde bestemmingsplan rechtstreeks voortvloeit uit een beleidsvoornemen waarover al inspraak heeft plaatsgevonden, namelijk het door de bestuurscommissie op 26 mei 2009 vastgestelde Programma en Ontwerp Drostenburg-Dubbelink.

Er heeft ook geen participatie plaatsgevonden over het plan. Dat heeft de volgende achtergrond. Op 26 mei 2009 heeft de stadsdeelraad van Zuidoost het Programma en ontwerp Drostenburg-Dubbelink ongewijzigd vastgesteld. Het Beeldkwaliteitplan waarin de gewenste bouwhoogtes zijn opgenomen is een onderdeel hiervan. Het concept van het Programma en ontwerp Drostenburg-Dubbelink heeft van 26 november 2008 tot en met 6 januari 2009 ter visie gelegen. Op 11 december 2008 heeft een informatie- en inspraakavond plaatsgevonden. Tijdens de periode van de tervisielegging zijn geen mondelinge of schriftelijke reacties ingediend. Gezien die voorgeschiedenis en het feit dat dit bestemmingsplan hierop aansluit, is er verder niet geparticipeerd over dit plan. Wel zijn alle woningeigenaren hierover in november 2019 schriftelijk geïnformeerd, zodat zij op de hoogte zijn van het voornemen om het bestemmingsplan aan te passen aan het vastgestelde Programma en Ontwerp Drostenburg-Dubbelink en de kavelpaspoorten.

8.2 Vooroverleg

Het Dagelijks Bestuur heeft besloten om af te zien van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Dit heeft de volgende achtergrond. Hoewel het uitgangspunt van de wet is dat het wettelijk vooroverleg verplicht is, kan hierop een uitzondering worden gemaakt. Die uitzondering is aan de orde als het gaat om een bestemmingsplanherziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, waarbij niet of in geringe mateerschikking van betrokken belangen aan de orde is (ABRvS 17 november 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO4227 en ABRvS 28 december 2016, ECLI:NL:RVS:2016:3466). Daar is in dit geval sprake van, gelet op het feit dat dit plan alleen voorziet in het afstemmen van de bouwhoogte op het Programma en de kavelpaspoorten. Dit raakt de belangen van wettelijke overlegpartners niet. Wel is dit bestemmingsplan in overleg met het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Zuidoost opgesteld.

8.3 Zienwijzen

Van 26 november 2020 tot en met 6 januari 2021 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 16 zienwijzen ingediend. In bijlage 1 zijn de zienwijzen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of en hoe de zienwijze heeft geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

8.4 Ambtshalve wijzigingen

In paragraaf 3.2.2. is de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vervangen door de Provinciale Omgevingverordening NH2020, vanwege het inwerking treden van laatstgenoemde op 17 november 2020. Voorts zijn ter verduidelijking in paragraaf 8.1. de eerste twee tekstregels vervangen. Ten slotte is in artikel 6.2.2. onder a van de planregels een wijziging doorgevoerd. Voor de inhoud van deze wijziging wordt verwezen naar de Nota van Beantwoording zienswijzen en wijzigingen, in bijlage 1.