Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Partiele Technische Herziening Sluisbuurt

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Partiele technische herziening Sluisbuurt

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2308BPGST-VG01
Datum print	14 Februari 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

bijlagen bij toelichting **5**

Bijlage 1 toelichting als pdf **7**

bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 toelichting als pdf

Gemeente Amsterdam

Bestemmingsplan Partiele Technische Herziening Sluisbuurt

Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

bestemmingsplan Partiele technische herziening Sluisbuurt

Colofon

Opdrachtgever	
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M2308BPGST-VG01
Datum print	12 Februari 2024
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding en doelstelling	7
1.2	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	**Het plan**	**9**
2.1	Inleiding	9
2.2	Uitgangssituatie	9
2.3	Geldend planologisch kader	12
2.4	Het plan - vraagstelling, oplossing en motivering	13
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**23**
3.1	Inleiding	23
3.2	Rijksbeleid	23
3.3	Provinciaal beleid	25
3.4	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	**Uitvoerbaarheid**	**27**
4.1	Inleiding	27
4.2	Milieueffect - Besluit mer	27
4.3	Milieuzonering	28
4.4	Lucht	28
4.5	Geluid - Wet geluidhinder	29
4.6	Bodem - milieuhygiënische bodemkwaliteit	33
4.7	Externe veiligheid	33
4.8	Verkeer en parkeren	37
4.9	Water	41
4.10	Natuur	42
4.11	Archeologie en cultuurhistorie	43
4.12	Economische uitvoerbaarheid	43
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**45**
5.1	Algemeen	45
5.2	Planvorm	45
5.3	Artikelgewijze toelichting	45
Hoofdstuk 6	**Maatschappelijke uitvoerbaarheid**	**47**
6.1	Voortraject / inspraak	47
6.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	47
6.3	Zienswijzen	48

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 28 november 2018 heeft de gemeenteraad van Amsterdam het bestemmingsplan Sluisbuurt vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft onder meer tot doelstelling om het bouwen van ruim 5.500 woningen mogelijk te maken. De planregels van dat bestemmingsplan bevatten een aantal omissies waardoor de planregels niet in overeenstemming zijn met datgeen dat destijds bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan is beoogd. De omissies in de planregels betreffen:

1. het onbedoeld in de regels uitsluiten van wonen in delen van het plangebied waar dat wel de doelstelling van het plan was;
2. het onbedoeld ontbreken van een begrip uit het externe veiligheidsbeleid waardoor meer functies worden uitgesloten dan de bedoeling was;
3. het onbedoeld op gehele gebouwen van toepassing verklaren van een beperking van de vloeroppervlak van een bouwlaag, terwijl die beperking alleen bedoeld was voor de hoger gelegen bouwdelen van die gebouwen.

Het is de doelstelling om die omissies in de planregels te herstellen zodat de planregels in overeenstemming zijn met het stedenbouwkundig plan en de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Dit door het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure waarmee het juridische deel van het bestemmingsplan Sluisbuurt op onderdelen wordt herzien. Het betreft een partiele technische herziening van het op 28 november 2018 door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt met planidentificatienummer NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01.

1.2 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 6 hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 het plan beschreven. De voor het plan relevante beleidskaders van rijk, provincie en het eigen gemeentelijke beleid zijn in hoofdstuk 3 beschreven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende uitvoerbaarheidsaspecten waarvoor toetsing plaatsvindt aan de diverse milieu- en omgevingsregelgeving. Een toelichting op de juridische systematiek van voorliggende partiële herziening is beschreven in hoofdstuk 5. Hoofdstuk 6 betreft een toelichting op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedure(s).

Hoofdstuk 2 Het plan

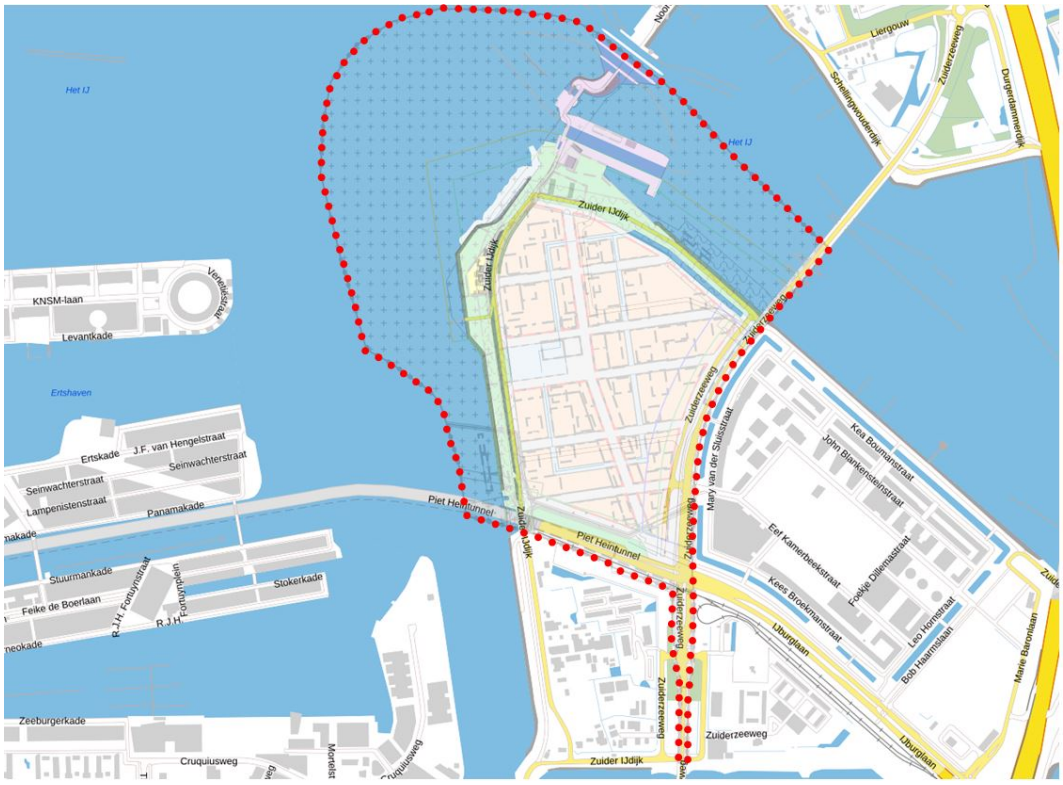
2.1 Inleiding

Het plan betreft een reparatie van omissies in de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Daartoe is eerst in paragraaf 2.2 de uitgangssituatie beschreven. Dit betreft een beschrijving van de bestaande situatie. In paragraaf 2.3 is de motivering voor het plan beschreven.

2.2 Uitgangssituatie

2.2.1 Ligging en begrenzing plangebied

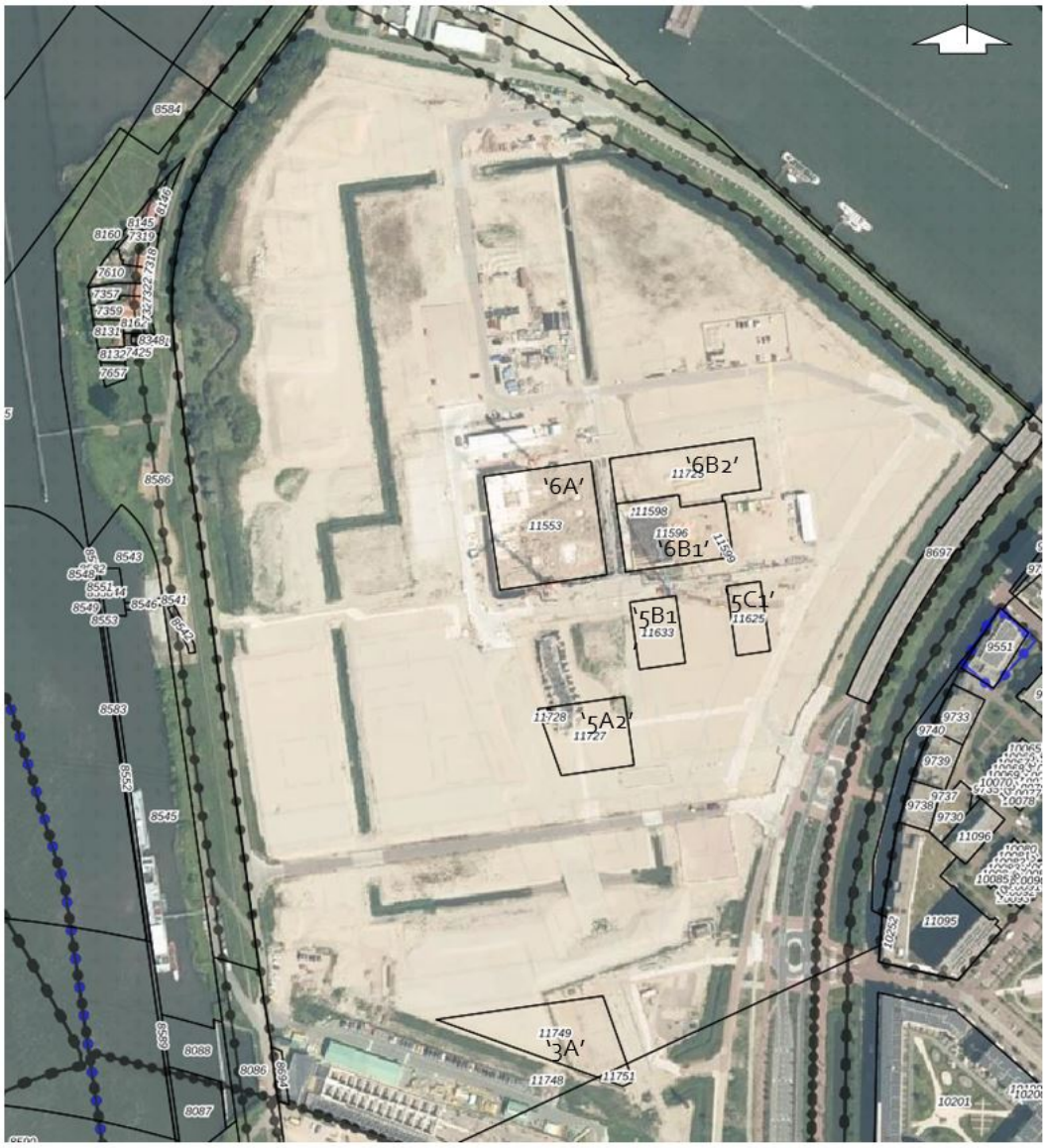
Het plangebied van het bestemmingsplan 'Partiele technische herziening Sluisbuurt' betreft gebied met dezelfde begrenzing als het bestemmingsplan Sluisbuurt dat op 28 november 2018 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.



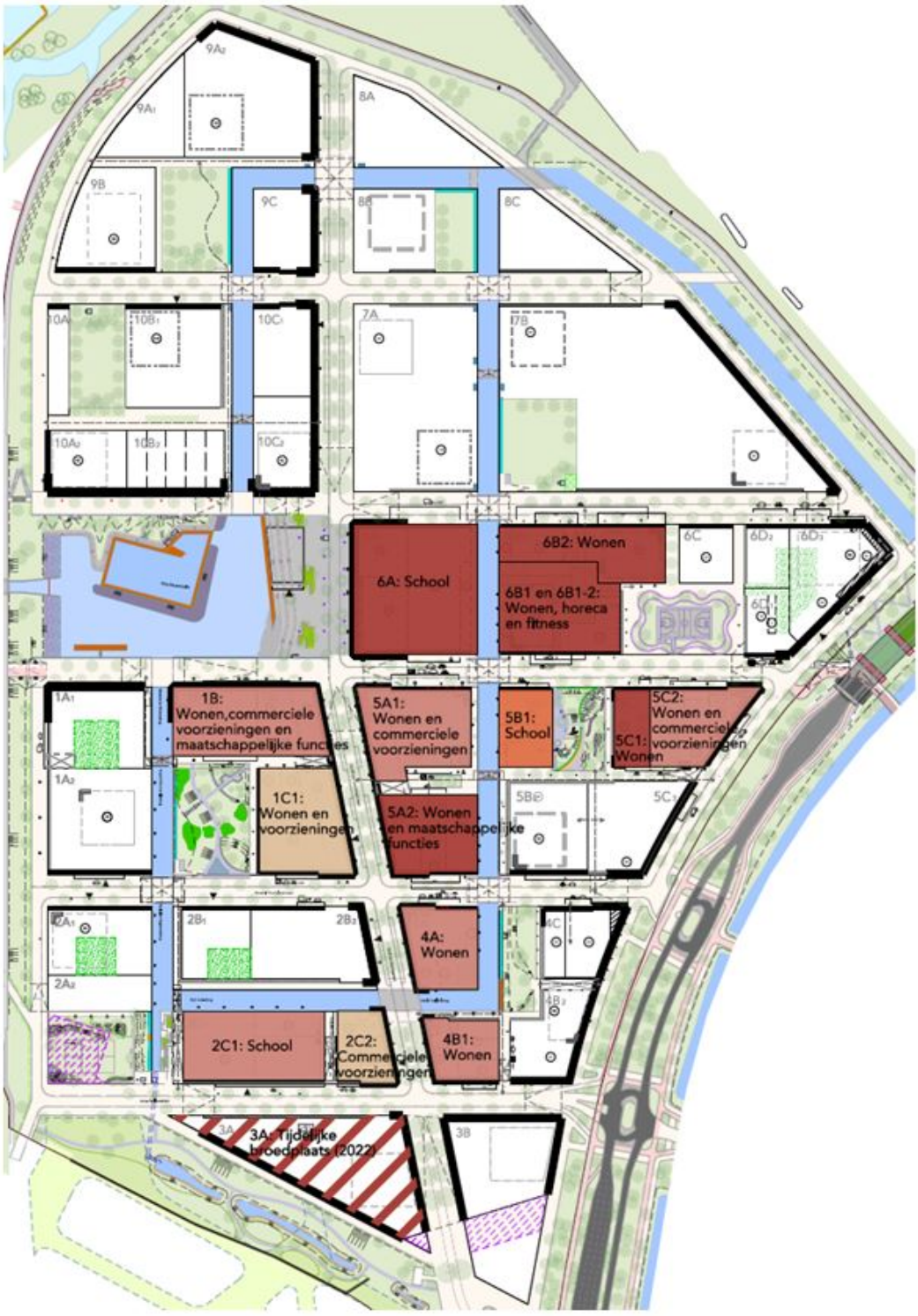
Afbeelding: ligging plangebied partiële technische herziening (plangrens is gelijk aan de plangrens van het bestemmingsplan Sluisbuurt)

2.2.2 Bestaande situatie

Het plangebied is op moment van opstellen van voorliggende partiële herziening overwegend braakliggend gebied dat bouwrijp is gemaakt voor de beoogde nieuw te ontwikkelen Sluisbuurt. De ontwikkeling van Sluisbuurt vindt gefaseerd plaats. De eerste bebouwing van Sluisbuurt is op moment van opstellen van voorliggende partiële technische herziening vergund en/of in aanbouw (clusters 6A, 6B1, 6B2, 5A2, 5B1, 5C1). Dit betreft woningbouw, scholen, maatschappelijke voorzieningen en commerciële voorzieningen. Ook is een tijdelijke vergunning verleend voor een broedplaats (cluster 3A). Navolgende afbeeldingen zijn een luchtfoto van het gebied uit 2022 en een afbeelding met de stand van zaken (momentopname) op het moment van opstellen van voorliggende partële herziening.



Afbeelding: bestaande situatie (luchtfoto 2022)



Afbeelding: indicatief stand van zaken (momentopname) ontwikkeling Sluisbuurt op moment van opstellen van voorliggende partiële herziening

2.3 Geldend planologisch kader

Voor het voorliggende bestemmingsplangebied zijn op, het moment van het opstellen, de volgende bestemmingsplannen van kracht:

1. Bestemmingsplan Sluisbuurt, vastgesteld 28 november 2018.
2. Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders, vastgesteld 7 oktober 2021.
3. Bestemmingsplan Darkstores, vastgesteld 10 mei 2023.

Deze vigerende bestemmingsplannen worden hieronder per plan nader toegelicht.

Ad 1. Bestemmingsplan Sluisbuurt, vastgesteld 28-11-2018.

Voorliggende technische herziening ziet toe op een drietal te onderscheiden juridische onderdelen van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt, te weten:

1. Onderdeel "*Wonen uitgesloten*"
2. Onderdeel "*Externe veiligheid*"
3. Onderdeel "*maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter*":

Deze onderdelen worden hieronder nader toegelicht:

Ad 1.1 Onderdeel "Wonen uitgesloten":
Dit betreft delen van gronden met de bestemming Gemengd - 1, Gemengd - 2, Gemengd - 3, Gemengd - 4, Gemengd - 5, Gemengd - 7, Gemengd - 8, Gemengd - 9 en Gemengd - 10 van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Aan delen van de gronden met die bestemmingen is op de verbeelding van het bestemmingsplan Sluisbuurt de aanduiding '*wonen uitgesloten*' toegekend. In de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt is in de bestemmingsomschrijving van de hiervoor genoemde bestemmingen, in de aanhef en onder a van respectievelijk artikel 4.1, artikel 5.1, artikel 6.1, artikel 7.1, artikel 8.1, artikel 10.1, artikel 11.1, artikel 12.1 en artikel 13.1 bepaald dat de gronden bestemd zijn voor wonen, met uitzondering van de gronden met de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'. Dit betekent dat wonen op deze gronden nergens is toegestaan. Volledigheidshalve: voorgaande geldt ook voor de gronden met de bestemming Gemengd - 6, maar op die gronden is een onderwijsvoorziening in aanbouw waardoor de reparatie van de omissie in de regels voor die verdere ontwikkeling niet noodzakelijk is (zie ook paragraaf 2.2.2).

Ad 1.2 Onderdeel "Externe veiligheid":
In artikel 30.1 van het bestemmingsplan Sluisbuurt is bepaald dat de gronden binnen de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - externe veiligheid', naast de voor die gronden van toepassing zijnde basisbestemming en de dubbelbestemmingen - tevens aangewezen zijn om de vestiging van functies ten behoeve van minder zelfredzame personen tegen te gaan. Uit de planregels en de begripsbepalingen van het bestemmingsplan Sluisbuurt van 28 november 2018 is niet op te maken wat onder functies ten behoeve van minder zelfredzame personen moet worden verstaan.

Ad 1.3 Onderdeel "maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter":
In de bouwregels van de bestemmingen Gemengd-1 tot en met Gemengd-10 van het bestemmingsplan Sluisbuurt zijn in het artikel over "*Gebouwen*" bepalingen opgenomen waarmee voor gebouwen een maximum wordt gesteld aan het maximale vloeroppervlak per bouwlaag:

- Voor Gemengd - 1 luiden die bepalingen onder e sub 1 en sub 2 als volgt: "*voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter geldt een maximaal bruto vloeroppervlak per bouwlaag:*
  1. voor gebouwen met een bouwhoogte van ten hoogste 60 meter geldt een maximale

vloeroppervlakte per bouwlaag van 600m² bvo;
2. voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 60 meter geldt een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van 600m² bvo tot 60 meter hoogte en een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van 500m² bvo boven 60 meter."

- Voor Gemengd -2 tot en met Gemengd - 10 luiden die bepalingen onder e sub 1 en sub 2 als volgt: "*voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter geldt een maximaal bruto vloeroppervlak per bouwlaag:*
1. voor gebouwen met een bouwhoogte van ten hoogste 60 meter geldt een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van 600m² bvo;
2. voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 60 meter geldt een maximale vloeroppervlakte van 700m2 bvo per bouwlaag tot 60 meter hoogte en een maximale vloeroppervlakte van 600m2 bvo per bouwlaag boven 60 meter".

De bruto vloeroppervlakte beperkende regeling voor bouwlagen geldt voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter. Daarmee is niet expliciet bepaald dat de "bvo-bouwlaag-beperking" voor de gebouwen die hoger zijn dan 30 meter geldt vanaf een hoogte van 30 meter en niet daaronder.

Ad 2. Bestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders (vastgesteld 07-10-2021)

Het paraplubestemmingsplan Grondwaterneutrale kelders is vastgesteld op 7 oktober 2021 en heeft betrekking op de op dat moment vigerende bestemmingsplannen binnen het gehele grondgebied van de gemeente Amsterdam. De grens van het parapluplan valt samen met de gemeentegrens. Het parapluplan is een vertaling van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam in een juridisch planologisch kader. Het doel van het Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam is het voorkomen van negatieve effecten van (cumulatieve) aanleg van kelders op de stand en de stroom van het grondwater. In aansluiting hierop is het paraplubestemmingsplan vastgesteld met als doel om via dat instrument te zorgen dat alle kelderbouwaanvragen in Amsterdam moeten voldoen aan de eis van grondwaterneutraliteit. Het paraplubestemmingsplan verwijst naar het bestemmingsplan Sluisbuurt. Voorliggende partiële herziening wijzigt enkele onderdelen van het bestemmingsplan Sluisbuurt, maar dit betreft geen regels die raken aan kelderbouw.

Ad 3. Bestemmingsplan Darkstores (vastgesteld 10-5-2023)

Het paraplubestemmingsplan Darkstores is vastgesteld op 10 mei 2023 en heeft onder meer betrekking op de gronden van het bestemmingsplan Sluisbuurt dat op 28 november 2018 is vastgesteld. Dit is op te maken uit artikel 1. En zoals daarin is aangegeven, werkt het bestemmingsplan Darkstores aanvullend op het bestemmingsplan Sluisbuurt. In artikel 2.2 van het paraplubestemmingsplan Darkstores is bepaald dat de in het plan betrokken gronden niet mogen worden gebruikt als darkstore. Voorliggende partiële herziening wijzigt enkele onderdelen van het bestemmingsplan Sluisbuurt, maar dit betreft geen regels die raken aan het onderwerp "darkstores".

2.4 Het plan - vraagstelling, oplossing en motivering

2.4.1 Inleiding - vraagstelling

Nadat op 28 november 2018 het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgesteld, is bij bouwplantoetsing geconstateerd dat het bestemmingsplan een aantal redactionele omissies bevat, namelijk:

1. het onbedoeld in de regels uitsluiten van wonen op de eerste bouwlaag en hoger in delen van het plangebied waar dat wel de doelstelling van het plan was (onderdeel "wonen uitgesloten");
2. het onbedoeld ontbreken van een begrip uit het externe veiligheidsbeleid waardoor meer functies worden uitgesloten dan de bedoeling was (onderdeel "externe veiligheid");
3. het onbedoeld op gehele gebouwen van toepassing verklaren van een beperking van de

vloeroppervlak van een bouwlaag, terwijl die beperking alleen bedoeld was voor de hoger gelegen bouwdelen van die gebouwen (onderdeel "maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter).

In navolgende paragraven wordt per onderdeel nader ingegaan op het plan, de doelstelling volgens de toelichting van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt en de consequentie van de omissie. In de afsluitende paragraaf staat de overweging voor voorliggende partiele technische herziening.

2.4.2 Onderdeel "wonen uitgesloten"

Zoals in paragraaf 1.1 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven, is woningbouw een belangrijke doelstelling van het bestemmingsplan. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt werd het echter ook belangrijk gevonden dat de woonfunctie in de plint, dat wil zeggen in de eerste bouwlaag, in bepaalde delen van het plangebied niet is toegestaan. Dit is onder meer in paragraaf 5.8 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt onder het kopje "Plinten" als volgt toegelicht:

- "*Het Stedenbouwkundig Plan kent veel aandacht voor de invulling van de plinten van de gebouwen. Dit heeft zijn vertaling gevonden in het voorliggende bestemmingsplan. Zo sluit het bestemmingsplan in zones de woonfunctie op de eerste bouwlaag uit* […]".

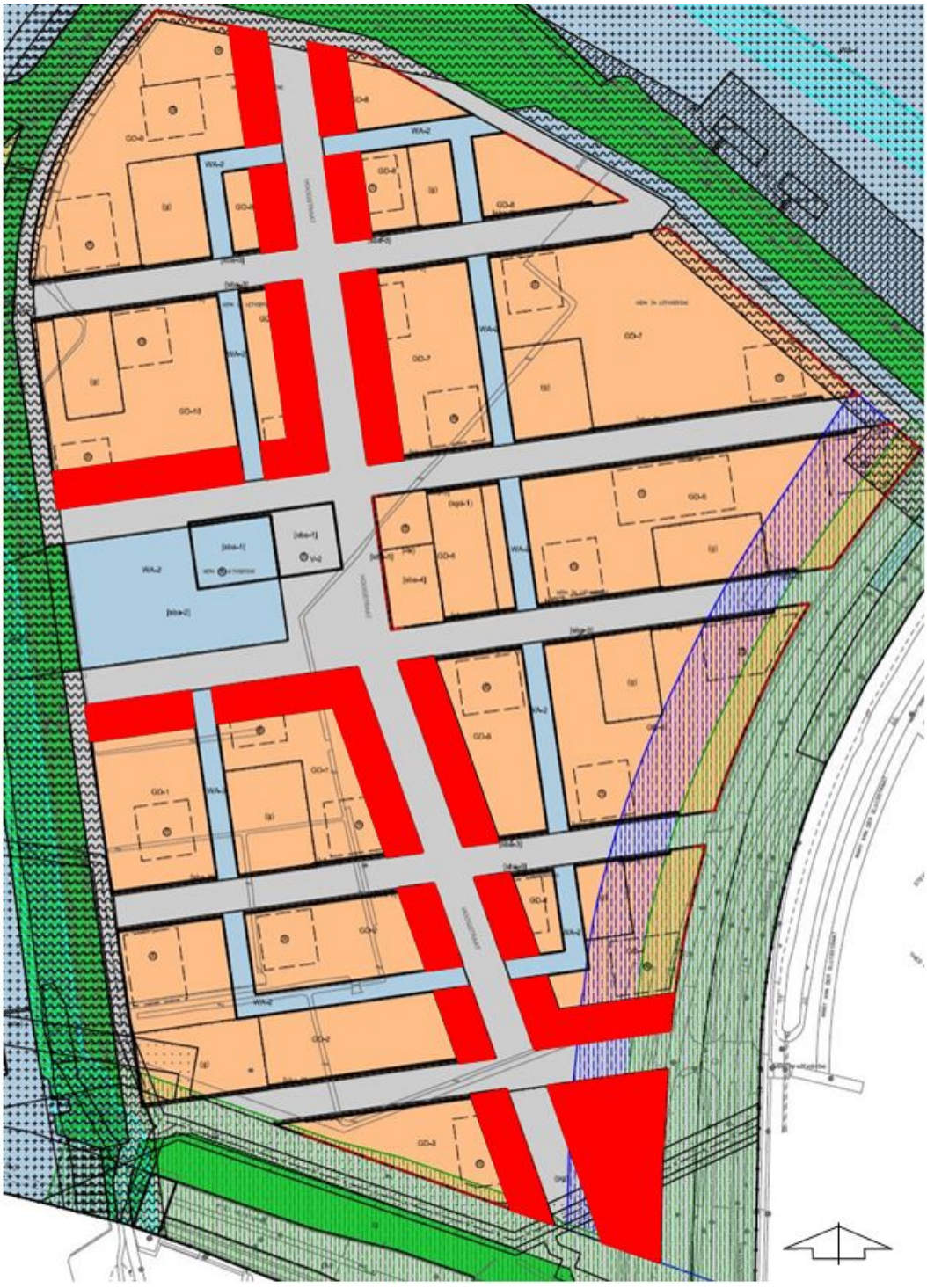
Dit is ook aangegeven in paragraaf 6.2 van de toelichting waarin een de wijze van bestemmen wordt uitgelegd. Daarin staat onder het kopje "Gemengd" het volgende:

- "*De ontwikkelclusters van de Sluisbuurt hebben de bestemming Gemengd 1 tot en met 10 gekregen. De doeleindenomschrijving geven de toegelaten functies aan. Naast wonen zijn verschillende niet-woonfuncties mogelijk gemaakt. Voor detailhandel en horeca is clustering langs de Hoogstraat gewenst; daarvoor is op de verbeelding een zone aangegeven waarbinnen deze functies zich moeten bevinden. Voor het overige mogen voorzieningen zich overal in het plangebied vestigen. Door middel van afwijkingsbevoegdheden is flexibiliteit aangebracht. In de algemene regels (hoofdstuk 3) is het maximale woon- en voorzieningenprogramma vastgelegd. Om een goede overgang tussen openbaar gebied en de gebouwen te waarborgen is langs de Hoogstraat een woonfunctie op de eerste bouwlaag niet toegestaan* […]".

De planwetgever heeft het laatste aldus vertaald naar de juridisch bindende planregels in het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt: "*De voor* […] *aangewezen gronden zijn* […] *bestemd voor:*

a. wonen, met uitzondering van de gronden met de functieaanduiding 'wonen uitgesloten'".

Door in deze bepaling niét te vermelden dat dit alléén de eerste bouwlaag betreft, is abusievelijk de woonfunctie volledig uitgesloten op de aangeduide gronden, dat wil zeggen op alle bouwlagen. Dit terwijl dat dus alléén voor de eerste bouwlaag had moeten worden bepaald.



Afbeelding: rood gekleurd de aanduidingsvlakken 'wonen uitgesloten' in het bestemmingsplangebied van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt en waar het volgens de toelichting van het plan niet de doelstelling is dat wonen is uitgesloten in de tweede bouwlaag en hoger.

Overweging onderdeel "wonen uitgesloten"

Reparatie is mogelijk door onderdeel a van de bestemmingsomschrijvingen van de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2, Gemengd-3, Gemengd-4, Gemengd-5, Gemengd-7, Gemengd-8, Gemengd-9 en Gemengd-10 van het bestemmingsplan Sluisbuurt te wijzigen en wel als volgt: "*De voor* […] *aangewezen gronden zijn* […] *bestemd voor:*

a. wonen, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'wonen uitgesloten' geen woningen zijn toegestaan in de eerste bouwlaag."

2.4.3 Onderdeel "externe veiligheid"

Zoals in paragraaf 4.6.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is op te maken, is het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (14 mei 2012; dossiernummer ZD 3340) stelt dat binnen de 100% letaliteitsafstand (80 meter) van de route weg transport gevaarlijke stoffen geen nieuwe objecten voor minder zelfredzame personen gerealiseerd mogen worden. Bij het realiseren van de voorzieningen (bijv. een medisch centrum of kinderdagverblijf) dient rekening gehouden te worden met dit aspect. In de invulling van het gebied is de aanwezigheidsdichtheid in de eerste 80 m langs de Zuiderzeeweg beperkt gehouden door functies met minder zelfredzame personen niet in die zone te projecteren (zie zone externe veiligheid op de verbeelding van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Deze is op navolgende afbeelding blauw gekleurd).



Afbeelding: blauw gekleurd het vlak waarvoor geldt dat functies ten behoeve van minder zelfredzame personen in het bestemmingsplangebied van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt niet zijn toegestaan, maar waar het volgens de toelichting van het plan niet gaat om niet objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn.

Uit de regels en de begripsbepalingen van het bestemmingsplan Sluisbuurt is niet op te maken dat

onder "*functies ten behoeve van minder zelfredzame personen*" volgens het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam niet wordt verstaan objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn. Omdat dat niet zo expliciet is geregeld in het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan Sluisbuurt dat op 28 november 2018 is vastgesteld, is niet uitgesloten dat onder functies ten behoeve van minder zelfredzame personen bijvoorbeeld ook woningen zouden kunnen worden verstaan (redenerend vanuit het idee dat in woningen ook kinderen kunnen wonen). Dat is echter niet de doelstelling geweest van de planwetgever. Planwetgever beoogde aan te sluiten bij begrippen die in het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Daarin staat in bijlage 7 het volgende:

"*Amsterdam definieert minder zelfredzame personen vanuit externe veiligheid als personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. De volgende personen/groepen worden in ieder geval als minder zelfredzaam gedefinieerd: Kinderen onder 12 jaar; Zieken; bejaarden; gehandicapten. Daar waar in dit document wordt gesproken over objecten voor minder zelfredzame personen worden objecten bedoeld die specifiek zijn voor gebruik door deze groepen. Hierbij valt te denken aan scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn.*"

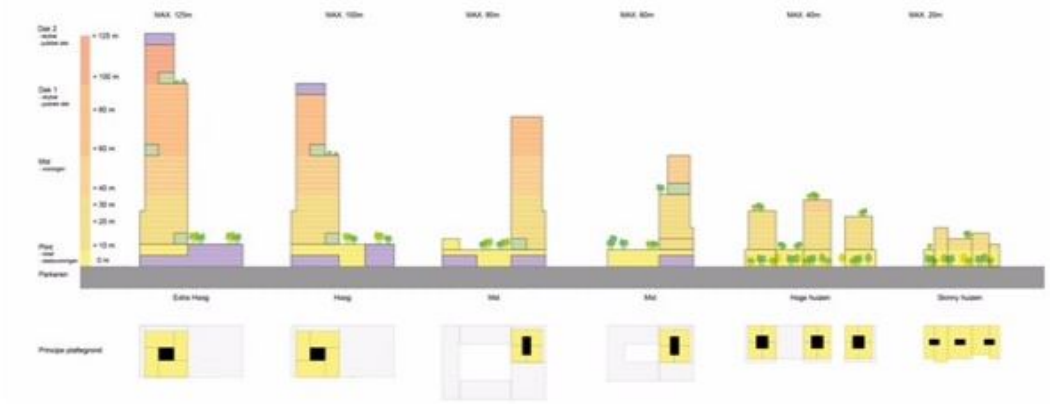
Overweging onderdeel "externe veiligheid"

Reparatie is mogelijk door het begrip "***Functies ten behoeve van minder zelfredzame personen***" toe te voegen aan de begrippen van het bestemmingsplan Sluisbuurt met de volgende definitie:

"*Functies die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen, zoals scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Uitdrukkelijk worden niet bedoeld functies die niet specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen, maar waar minder zelfredzame personen (ook) aanwezig kunnen zijn, zoals woningen, winkels, kantoren etc.*.".

2.4.4 Onderdeel "maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter"

In de juridisch bindende planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt is voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter een beperkende regeling opgenomen voor het bruto vloeroppervlakte van de bouwlagen. Abusievelijk is in de betreffende regels niet expliciet bepaald dat de "bvo-bouwlaag-beperking" voor de gebouwen die hoger zijn dan 30 meter geldt vanaf een hoogte van 30 meter en niet daaronder. Dat dat het geval had moeten zijn, wordt opgemaakt uit de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt en het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 32 bij de toelichting van dat bestemmingsplan is gevoegd. Zo is onder meer uit paragraaf 2.3.9 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt het volgende op te maken: "*Elke toren staat op een 'podium', een wat breder voetstuk, en ligt iets terug ten opzichte van deze basisbebouwing aan de rooilijn. Dit vermindert windhinder op straat en aanwezigheid van torens in het straatbeeld*".



schematische opzet hoogbouw

Op pagina 30 van het beeldkwaliteitsplan (bijlage 32 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt) is het volgende aangegeven:

"*torens liggen terug ten opzichte van de straatgevel; ze hebben tot 60m hoogte een ruimere footprint; vanaf 60m hoogte is verdere verjonging van de toren bepaald door een smallere footprint.*"

Resumé: Aan het bestemmingsplan Sluisbuurt dat op 28 november 2018 is vastgesteld ligt onder andere het stedenbouwkundig plan ten grondslag dat de gemeenteraad in september 2017 heeft vastgesteld en het beeldkwaliteitsplan dat als bijlage 32 bij de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is gevoegd. Voor wat betreft het onderdeel 'hoogbouw' is de stedenbouwkundige doelstelling de nieuwbouw van gebouwen die 'slanker worden in de hoogte' en waarvan de bouwlagen dus niet allemaal gelijk zijn wat bruto vloeroppervlak betreft. De planregels voor gebouwen hoger dan 30 meter laat zich echter anders lezen. En daardoor zijn daar, anders dan volgens het stedenbouwkundig plan is beoogd, geen gebouwen toegestaan met een 'breder voetstuk'.



Afbeelding: geel gekleurd de vlakken waar gebouwen hoger dan 30 meter zijn toegestaan volgens het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt.

Overweging onderdeel "maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter"

Reparatie is mogelijk door het onderdeel e van de bouwregels voor gebouwen van de bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2, Gemengd-3, Gemengd-4, Gemengd-5, Gemengd-6, Gemengd-7, Gemengd-8, Gemengd-9 en Gemengd-10 van het bestemmingsplan Sluisbuurt te wijzigen en wel als volgt:

"*voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter geldt vanaf een hoogte van 30 meter een maximaal bruto vloeroppervlak per bouwlaag:*

1. *voor gebouwen met een bouwhoogte van ten hoogste 60 meter geldt vanaf een hoogte van 30 meter een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van […] m² bvo;*
2. *voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 60 meter geldt vanaf een hoogte van 30 meter een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van […] m² bvo tot 60 meter hoogte en een maximale vloeroppervlakte per bouwlaag van […] m² bvo boven 60 meter*".

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Bij het vertalen van het stedenbouwkundig plan en gemeentelijk beleid naar de juridisch bindende planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt zijn abusievelijk onvolkomenheden opgetreden. De betreffende planonderdelen zijn in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt echter wel getoetst aan het beleid en onderzocht op uitvoerbaarheid (de planonderdelen waren immers onderdeel van de planbeschrijving). Dit betekent dat over deze onderdelen eerder ook al overleg heeft plaatsgevonden met de gemeentelijke overlegpartners. Voorliggend plan is dan ook geen nieuw plan dat getoetst en onderzocht moet worden, maar enkel een partiële technische herziening van enkele onderdelen in de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Wel dienen de bevindingen van destijds te worden beoordeeld op actualiteit. Die actualiteitsbeoordeling voor wat betreft toetsing aan beleid vindt plaats in navolgende paragraven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en komt voort uit de voorbereiding op de Omgevingswet, die op moment van opstellen van voorliggende document, naar verwachting in 2024 in werking treedt. Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Conclusie rijksbeleid NOVI

Het initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht, is niet in strijd met het ruimtelijke ordeningsbeleid van het rijk. Reparatie van de omissies in de planregels raakt geen belangen van het rijksbeleid zoals verwoord in de Nationale omgevingsvisie.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro))

De rijksregels waarmee in de planvorming rekening moet worden gehouden zijn op moment van opstellen van voorliggend document vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), met verwijzing naar de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Amsterdam. Beoordeling van het initiatief voor reparatie van de bestemmingsplanregels op de regels van Barro en Rarro is als volgt:

- De gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is, liggen op enige afstand van het Amsterdam-Rijnkanaal (zie afbeeldingen in paragraaf 2.3). Op grond van artikel 2.1.3 Barro dient met het oog op de veiligheid van scheepvaart op vaarwegen binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of een vrijwaringszone rekening te worden gehouden met het voorkomen van belemmeringen. Het Amsterdam-Rijnkanaal is een vaarweg met CEMT klasse IVb of hoger en langs het kanaal gelden op basis van artikel 2.1.2 Barro vrijwaringszones van 25 meter en 50 meter vanwege de scheepvaart. De vrijwaringszones zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan Sluisbuurt opgenomen. De gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is,

liggen buiten de vrijwaringszone. Het belang dat met de vrijwaringszone wordt gediend (geen belemmerende bebouwing), wordt niet geraakt.
- De gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is (zie afbeeldingen in paragraaf 2.4), liggen op enige afstand van de A10. Bij ministeriële regeling worden hoofdwegen of delen daarvan aangewezen waarvoor een bij die regeling vast te stellen reserveringsgebied geldt aan een of beide zijden van de hoofdweg ten behoeve van een mogelijke uitbreiding daarvan. De breedte van een reserveringsgebied wordt gemeten vanaf de buitenste kantstreep en bedraagt nabij voor de A10 ter hoogte van het plangebied Sluisbuurt ten hoogste 34 meter. Het plangebied valt buiten het reserveringsgebied en het belang dat met het reserveringsgebied wordt gediend (geen belemmerende bebouwing), wordt niet geraakt.
- Het Barro bevat in titel 2.11 regels ter bescherming van primaire waterkeringen. Gronden van een bestemmingsplan die betrekking hebben op een primaire waterkering en gronden die deel uitmaken van een beschermingszone krijgen de bestemming waterkering en een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. In het bestemmingsplan Sluisbuurt is de primaire en regionale kering voorzien van een bestemming Waterstaat - Waterkering en is de daarbij behorende beschermingszone op de verbeelding opgenomen. Van de gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is (zie afbeeldingen in paragraaf 2.4), ligt alleen het noordelijke deel van de twee meest noordelijke deelgebieden in het vlak van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering (zie paragraaf 2.4.2). Voorliggende partiële herziening gaat daar alleen over het toegestane gebruik van bebouwing dat op grond van het bestemmingsplan gerealiseerd mag worden. Het toegestane gebruik in de tweede bouwlaag en hoger heeft geen effect op de staat van de waterkering.
- De Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Barro. In artikel 2.1 en bijlage 8.4 van het Rarro zijn zeven radarposten met de daarbij behorende toetsingsgebieden van het ministerie van Defensie aangewezen. De toetsingsplicht maakt onderscheid in windturbines enerzijds en gebouwen en andere bouwwerken anderzijds. Dit is nodig, omdat windturbines een grotere kans hebben radars te verstoren. Uit paragraaf 3.16 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is op te maken dat het plangebied buiten de zones ligt met hoogtebeperkingen voor gebouwen en windturbines.

Conclusie rijksregels Barro en Rarro

Het initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht, is niet in strijd met het Barro en Rarro.

3.2.3 Luchthavenindelingsbesluit (LIB)

Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. In het kader van de voorbereiding van het concept Stedenbouwkundig Plan (SP) voor de Sluisbuurt is op 30 september 2016 een pré-advies ontvangen van de Inspectie, als bevoegd gezag. Uit deze pré-toets blijkt dat de bouwhoogtes die zijn opgenomen in het concept SP (maximaal 146 meter) geen belemmeringen opleveren. In paragraaf 3.1.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is geconcludeerd dat het LIB geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Het initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling is overwogen en onderzocht, is niet in strijd met het LIB.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH 2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven. De leidende hoofdambitie in de Omgevingsvisie NH 2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding. Voorliggende partiële herziening betreft stedelijk gebied van Amsterdam. Het initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht, is niet in strijd met ruimtelijk provinciaal beleid.

3.3.2 Omgevingsverordening NH 2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de Omgevingsverordening Noord-Holland. Op 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Met deze omgevingsverordening loopt de provincie bewust vooruit op de Omgevingswet. In de omgevingsverordening is onder meer bepaald dat:

- een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
- de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.

Voor deze punten geldt dat regionale afstemming plaats heeft gevonden, onder andere in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen en dat dat aspect al is afgewogen in het kader van het vaststellen van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Dat geldt ook de beschrijving van het onderwerp klimaat adaptatie. Voor dit laatste wordt volledigheidshalve verwezen naar paragraaf 5.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt. En wat dat betreft wordt voor voorliggend initiatief voor reparatie van de regels van het bestemmingsplan Sluisbuurt geconcludeerd dat het initiatief van dien aard is dat het aspect klimaat adaptatie niet direct wordt geraakt.

3.4 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. De groeiambities van de structuurvisie uit 2011 zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is in een tijdsbeslag van een decennium al bijna bereikt. Vooral

dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. De afgelopen jaren ook duidelijk geworden dat ontwikkeling van de stad niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel van de stad zal vragen. Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050. De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijker verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio, is meer dan ooit doorgedrongen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen.

Conclusie

Het initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht, is niet in strijd met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Inleiding

Bij het vertalen van het stedenbouwkundig plan en gemeentelijk beleid naar de juridisch bindende planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt zijn abusievelijk onvolkomenheden opgetreden. De betreffende planonderdelen zijn in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt echter wel getoetst aan het beleid en onderzocht op uitvoerbaarheid (de planonderdelen waren immers onderdeel van de planbeschrijving). Dit betekent dat over deze onderdelen eerder ook al overleg heeft plaatsgevonden met de gemeentelijke overlegpartners. Voorliggend initiatief is dan ook geen nieuw plan dat getoetst en onderzocht moet worden, maar enkel een partiele technische herziening van enkele onderdelen in de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Wel dienen de bevindingen van destijds te worden beoordeeld op actualiteit. Die beoordeling voor wat betreft de uitvoerbaarheid vindt plaats in navolgende paragrafen.

4.2 Milieueffect - Besluit mer

Kader

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

Analyse plangebied partiële technische herziening

In 2018 is het milieueffectrapport Zeeburgereiland 2018 opgesteld (Antea group; projectnummer 0411764,00; definitief revisie 8.0). Het MER is een bijlage bij het bestemmingsplan Sluisbuurt, gaat over de voorgenomen activiteiten op Zeeburgereiland en omvat de ontwikkeling van de Sluisbuurt, de Bedrijvenstrook en de Baaibuurten Oost en West. Aan het opstellen van het MER en het doorlopen van een m.e.r.-procedure lag de volgende overweging ten grondslag: Uitgangspunt voor planontwikkeling is een totaalprogramma van circa 9.800 woningen en 235.000 m2 bvo. niet-woonprogramma op Zeeburgereiland (inclusief Sportheldenbuurt). De ontwikkeling van Zeeburgereiland is getypeerd als een stedelijk ontwikkelingsproject (Categorie D11.2 van het Besluit m.e.r.) en de voorgenomen activiteit ligt boven de drempelwaarde van 2.000 woningen en 200.000 m2 bvo. Formeel gezien geldt dan een m.e.r.-beoordeling verplicht. Echter, vanwege de mogelijke impact op het milieu, om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te laten wegen én het feit dat in 2008 ook een MER is uitgevoerd, is in 2017/2018 gekozen voor een volledige m.e.r.-procedure. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt in 2018 is het milieueffectrapport Zeeburgereiland 2018 aanvaard.

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht. Er is geen sprake van een nieuw stedelijk ontwikkelingsproject

in de zin van het Besluit mer. Het woningaantal dat in het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgelegd in artikel 31.3 verandert niet door voorliggend initiatief voor oplossing van de omissies in de regels van het bestemmingsplan. De woonfunctie op Sluisbuurt en het aantal woningen op Sluisbuurt is reeds "be-MErt". Het initiatief past wat aard en omvang betreft binnen de reikwijdte van het MER Zeeburgereiland 2018. Vanuit het Besluit mer is er geen aanleiding om voor voorliggend initiatief een nieuwe MER of m.e.r-beoordeling op te stellen.

Conclusie

Het aspect milieueffect in de zin van Besluit mer is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.3 Milieuzonering

Kader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is het deelaspect 'milieuzonering' het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). In planvorming wordt hierin onderscheid gemaakt in het bestemmen / projecteren van nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen en het (opnieuw) bestemmen van bestaande situaties.

Analyse plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht. De locaties van de woonfunctie op Sluisbuurt en het aantal woningen op Sluisbuurt is reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt beoordeeld voor wat betreft het aspect milieuzonering. Uit paragraaf 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is onder meer op te maken dat de aanwezige bedrijven in en buiten het plangebied geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan Sluisbuurt.

Conclusie

Het aspect milieuzonering is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.4 Lucht

Kader

Op grond van het huidige wettelijke kader is een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan: 1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden; 2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen; 3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging (NIBM); 4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Analyse plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Voor wat betreft de luchtkwaliteit ter plaatse is voor voorliggend initiatief de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit geraadpleegd (https://www.cimlk.nl/kaart). De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM2.5 en PM10) in het plangebied Sluisbuurt tussen 2020 en 2030. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2020 en 2030 in en rond het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In deze peiljaren bedraagt de concentratie NO2 en PM10 op de omringende wegen minder dan 35 microgram/m³ en bedraagt de concentratie PM2,5 minder dan 20 microgram/m3. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO2 en PM10 van 40 microgram/m3 en 25 microgram/m3 voor PM2,5 worden dan ook niet overschreden. Gerelateerd aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer, wordt een onaanvaardbare luchtkwaliteit in en nabij het plangebied dan ook niet verwacht. Dit sluit aan bij de eerdere bevindingen van onderzoek dat is uitgevoerd voor het bestemmingsplan Sluisbuurt. In paragraaf 4.3 van de toelichting van bestemmingsplan Sluisbuurt is geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.5 Geluid - Wet geluidhinder

Kader

Op grond van de Wet geluidhinder dient bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling die voorziet in nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, binnen zones van (spoor)wegen en/of gezoneerde industrieterreinen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden. Dit om te bepalen of voldaan wordt aan de geluidsnormen van de Wet geluidhinder.

Analyse plangebied partiële herziening

Voorliggend initiatief betreft een reparatie van een omissie in de regels van het bestemmingsplan Sluisbuurt. De reparatie bestaat onder andere uit het toestaan van de woonfunctie in de tweede bouwlaag en hoger in bepaalde delen van het plangebied (zie paragraaf 2.3.2). Dit zoals voor de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt ook was beoogd en onderzocht, maar abusievelijk niet zo is bepaald in de bestemmingsplanregels. Omdat de woonfunctie op grond van het bestemmingsplan niet is toegestaan en voorliggend initiatief tot doel heeft om dat wel te gaan doen, is op grond van de Wet geluidhinder het uitvoeren een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Het onderzoek dat is uitgevoerd voor het bestemmingsplan Sluisbuurt is daarvoor bruikbaar. Dit betreft het akoestisch rapport "Bestemmingsplan Sluisbuurt; Akoestisch onderzoek; Antea Group; projectnummer 411764; definitief; 19 februari 2018" (hierna: het akoestisch rapport) dat als bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd. Dit omdat dat onderzoek gericht was op de vraag of, onder meer ter plaatse van de blokken van onder meer voorliggend initiatief voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. En als de voorkeurgrenswaarde overschreden wordt, of de geluidbelasting niet hoger is dan de maximaal toelaatbare waarde. Het akoestisch onderzoek was voor het college van b&w aanleiding om op 30-10-2018 het volgende besluit te nemen:

BESLUIT

Burgemeester en wethouders hebben besloten in te stemmen met voorliggend ontwerpbesluit tot de vaststelling van de navolgende hogere waarden voor het wegverkeerslawaai zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

De hogere waarden worden vastgesteld voor de functie wonen of een andere geluidgevoelige functie en voor geluidgevoelige terreinen (ligplaatsen van woonschepen).

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

I vast te stellen op grond van artikel 110a van de Wet geluidhinder hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan Sluisbuurt:

voor locaties/panden opgenomen in de bijlage bij dit besluit;

II te bepalen, dat dit besluit direct in werking treedt;

III te bepalen, dat zodra het besluit onherroepelijk wordt, overeenkomstig het bepaalde in artikel 110i van de Wet geluidhinder, de vastgestelde hogere waarden zo spoedig mogelijk worden ingeschreven in de openbare registers.

Afbeelding: uitsnede besluittekst hogere waarden (bijlage 29 toelichting bestemmingsplan Sluisbuurt).

In de bijlage bij het hogere waarde besluit van het college van b&w staat de volgende tabel:

Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, bestemmingsplan Sluisbuurt, oktober 2018
BIJLAGE BIJ HET BESLUIT

Inzake vaststelling hogere waarden dan de voorkeursgrenswaarden als gesteld in de Wet geluidhinder voor het bestemmingsplan Sluisbuurt voor de **kadastrale gemeente Amsterdam sectie ASD 07**

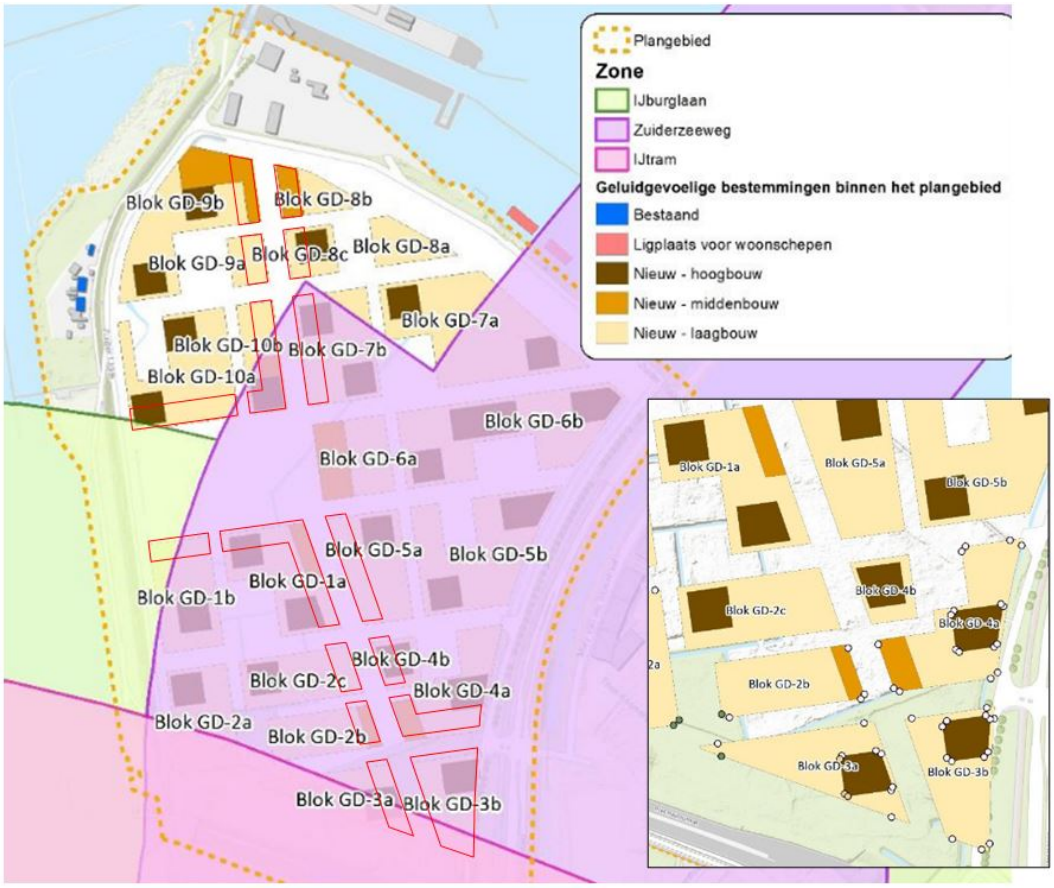
Blok	Blokdeel	Toevoeging	IJburglaan wegverkeer	Zuiderzeeweg wegverkeer	Kadastrale gegevens
GD-2	a	laagbouw	50 dB	--	ASD 07 K 6842
	b	middenbouw	50 dB	50 dB	ASD 07 K 6842/6530
GD-3	a	laagbouw	55 dB	--	ASD 07 K 6842/6530/6533/9638
		hoogbouw	54 dB	51 dB	ASD 07 K 6842/6530/6533/9638
	b	laagbouw	57 dB	57 dB	ASD 07 K 6530/6533/9638/10251
		hoogbouw	52 dB	56 dB	ASD 07 K 6530/6533/9638/10251
GD-4	a	laagbouw	--	56 dB	ASD 07 K 6530/10251
		middenbouw	50 dB	--	ASD 07 K 6530/10251
		hoogbouw	49 dB	55 dB	ASD 07 K 6530/10251
	b	laagbouw	--	50 dB	ASD 07 K 6530/10251
		hoogbouw	--	51 dB	ASD 07 K 6530/10251
GD-5	b	laagbouw	--	55 dB	ASD 07 K 6530/10251
		hoogbouw	--	55 dB	ASD 07 K 6530/10251
GD-6	b	laagbouw	--	55 dB	ASD 07 K 10251
		hoogbouw	--	55 dB	ASD 07 K 10251
GD-7	a	laagbouw	--	50 dB	ASD 07 K 10251
		hoogbouw	--	49 dB	ASD 07 K 10251

Afbeelding: uitsnede van de bijlage bij het besluit hogere waarden

In figuur 4.1 van het akoestisch rapport (zie navolgende afbeelding) zijn de deelgebieden van het onderdeel "wonen uitgesloten" van voorliggende partiële herziening aangeduid als:

- Blok GD-1a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m), "middenbouw" (max 30 m) en "hoogbouw" (max 60 m en max 70 m). (N.B. In het beeldkwaliteitsplan wordt dit kavel 1B genoemd).
- Blok GD-2b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft een klein deel "laagbouw" (max 20 m) en "middenbouw" (max 30 m).
- Blok GD-2c. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m).
- Blok GD-3a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "hoogbouw" (max 60 m).
- Blok GD-3b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "hoogbouw" (max 35 m).
- Blok GD-4a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "middenbouw" (max 30 m).
- Blok GD-4b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m en "hoogbouw" (max 40 m).
- Blok GD-5a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m).
- Blok GD-7b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "hoogbouw" (max 40 m). (N.B. In het beeldkwaliteitsplan wordt dit kavel 7A genoemd).
- Blok GD-8b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "middenbouw" (max 30 m).
- Blok GD-8c. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "hoogbouw" (max 70 m).

- Blok GD-9a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m).
- Blok GD-9b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "laagbouw" (max 20 m) en "middenbouw" (max 30 m).
- Blok GD10a. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "hoogbouw" (max 40 m) en laagbouw (max 20 m).
- Blok 10b. Het deelgebied van voorliggend plangebied betreft "hoogbouw" (max 45 m), "middenbouw" (max 30 m) en "laagbouw" (max 20 m).



Afbeelding: Overzicht van de bloknummering zoals die gehanteerd is in het Besluit hogere waarden en zoals die aangegeven is in figuur 4.1 van het akoestisch rapport "Bestemmingsplan Sluisbuurt; Akoestisch onderzoek; Antea Group; projectnummer 411764; definitief; 19 februari 2018". In rood aangegeven de deelgebieden van het onderdeel "wonen uitgesloten" van voorliggende partiele herziening.

Afweging hogere waarde besluit

Voor een aantal deelgebieden en toegestane gebouwdelen daarin van het onderdeel "wonen uitgesloten" van voorliggende partiële herziening heeft het college van burgemeester en wethouders op 30 oktober 2018 het besluit genomen om hogere waarden vast te stellen voor de functie wonen. In de beschrijving van de besluittekst is niet aangegeven voor welke bouwlagen de hogere waarden zijn vastgesteld, maar wel voor welke functie, namelijk de functie wonen. Om die reden is het uitgangspunt dat voor het initiatief tot reparatie van de planregels om het gebruik "wonen" toe te staan in de tweede bouwlaag en hoger, niet opnieuw een besluit hogere waarde hoeft te worden genomen. Dat besluit is, gezien de inhoud van de besluittekst, immers al genomen voor de vaststelling van het bestemmingsplan

Sluisbuurt. De volgende reeds door het college vastgestelde hogere waarden blijven dan ook van toepassing op het plangebied:

- *Deelgebied "Blok GD-2b":*
  1. *voor gebouwdeel "middenbouw" (max 30 m):*
     a. *50 dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
     b. *50 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
- *Deelgebied "Blok GD-3a":*
  1. *Voor gebouwdeel "laagbouw" (max 20 m):*
     a. *55 dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
  2. *Voor gebouwdeel "hoogbouw" (max 60 m):*
     a. *54 dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
     b. *51 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
- *Deelgebied "Blok GD-3b":*
  1. *Voor gebouwdeel "laagbouw" (max 20 m):*
     a. *57 dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
     b. *57 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
  2. *Voor gebouwdeel "hoogbouw" (max 35 m):*
     a. *52 dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
     b. *56 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
- *Deelgebied Blok GD-4a.*
  1. *Voor gebouwdeel "laagbouw" (max 20 m):*
     a. *56 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
  2. *Voor gebouwdeel "middenbouw" (max 30 m):*
     a. *50dB vanwege het verkeer op de IJburglaan;*
- *Deelgebied Blok GD-4b:*
  1. *Voor gebouwdeel "laagbouw" (max 20 m):*
     a. *50 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg;*
  2. *Voor gebouwdeel "hoogbouw" (max 40 m):*
     a. *51 dB vanwege het verkeer op de Zuiderzeeweg.*

4.6 Bodem - milieuhygiënische bodemkwaliteit

Kader en situatie plangebied partiele herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Uit de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is onder meer op te maken dat voor de ontwikkeling van Sluisbuurt besloten is om alle bekende bodemverontreinigingen te verwijderen, zodat deze geen belemmering zijn tijdens de herontwikkelingswerkzaamheden en dat de betreffende saneringen in 2017 zijn afgerond.

Conclusie

Het aspect milieuhygiënische bodemkwaliteit is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.7 Externe veiligheid

Kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen), het transport

van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen) en het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. Regelgeving is op moment van opstellen van voorliggende ruimtelijke onderbouwing onder andere vastgelegd in het volgende:

- Risicovolle inrichtingen: De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi).
- Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren: Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.
- Buisleidingen: Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (vanaf 16 bar en met een uitwendige diameter groter dan 50 mm), is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing.

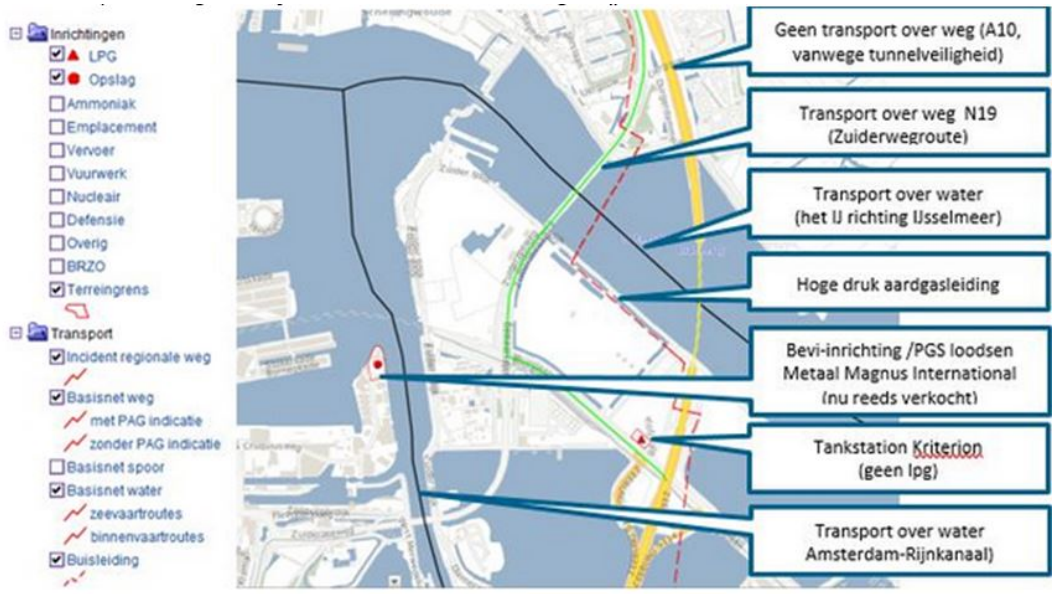
Voor initiatieven voor nieuwe kwetsbare objecten of beperkt kwetsbare objecten nabij bestaande risicovolle inrichtingen of transportroutes en buisleidingen voor gevaarlijke stoffen gelden grenswaarden die in acht moeten worden genomen.

Analyse plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen. De reparatie betreft een drietal onderdelen en daarvoor geldt dat de woonfunctie op Sluisbuurt en het aantal woningen op Sluisbuurt reeds in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is beoordeeld voor wat betreft het aspect externe veiligheid. Uit paragraaf 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt, waarin verwezen wordt naar de rapportage Externe veiligheidsrisico's van gevaarlijke stoffen in de bijlage van de toelichting, is onder meer het volgende op te maken:

De volgende risicovolle activiteiten bevinden zich op en nabij het Zeeburgereiland waarvan de Sluitbuurt het noordwestelijk deel betreft (zie figuur hieronder, afkomstig uit paragraaf 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt):

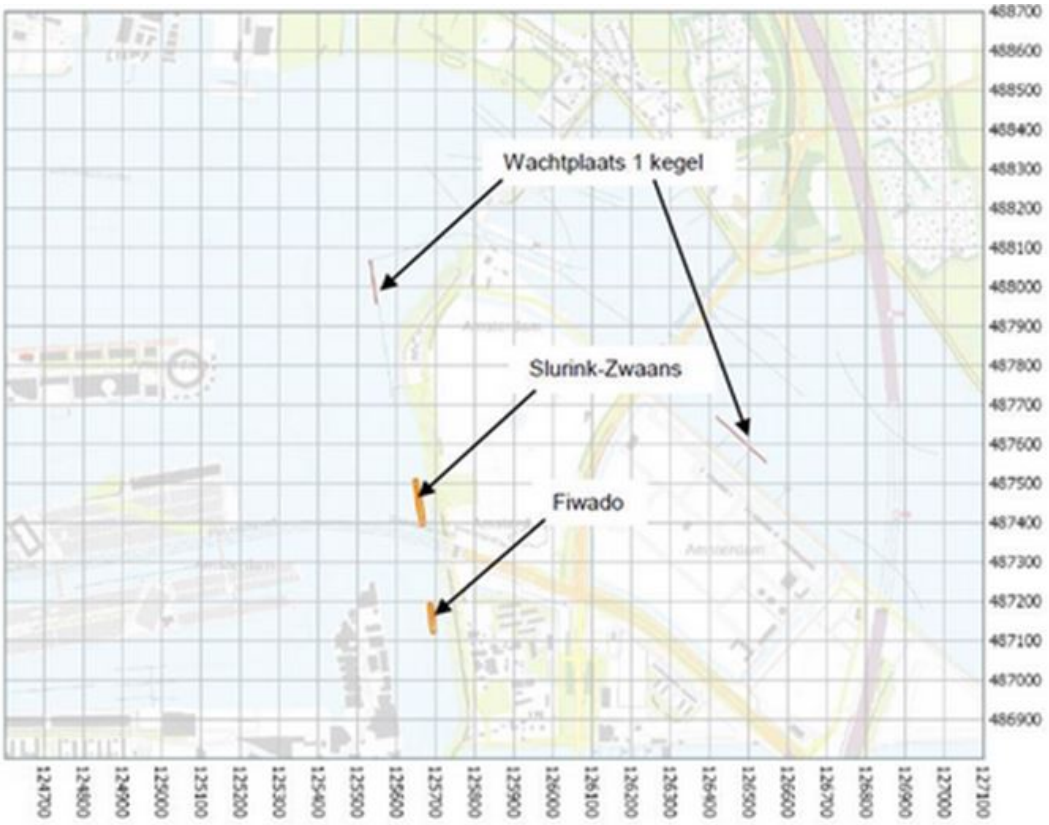
1. Stationaire bronnen (lpg-tankstation, bevi-inrichting en wachtplaatsen/bunkerschepen);
2. Transport van gevaarlijke stoffen over weg;
3. Transport van gevaarlijke stoffen over water;
4. Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.



Afbeelding: Ligging risicobronnen

Ad 1. Stationaire bronnen

- Inrichtingen: Op en rond Zeeburgereiland waren ten tijde van het onderzoek voor het bestemmingsplan Sluisbuurt twee potentieel risicovolle inrichtingen aanwezig. Het betreft het bedrijf Metaal Magnus en tankstation Kriterion. De locatie Metaal Magnus is inmiddels verkocht aan een ontwikkelende partij om hier woningbouw te realiseren. Het tankstation Kriterion verkoopt geen LPG meer, het milieuvergunningsdeel voor LPG verkoop is ingetrokken. Zodoende zijn deze (Bevi) bedrijven niet relevant voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de Sluisbuurt.
- Wachtplaatsen en bunkerschepen: Aan de noord- en westzijde van Zeeburgereiland zijn wachtplaatsen voor schepen gelegen. Ten westen van Zeeburgereiland zijn twee bunkerschepen gesitueerd, Calpam/Fiwado en Slurink (zie navolgende afbeelding). Deze bunkerschepen voorzien de passerende scheepvaart van brandstof. Voor een ligplaats moet op basis van het ADN een veiligheidsafstand van 100 meter tot kwetsbare objecten en kunstwerken worden aangehouden. Van de gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is (zie afbeeldingen in paragraaf 2.3), liggen twee vlakken binnen een afstand van 100 meter van een van de betreffende wachtplaatsen. Dit is bij en met de vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt aanvaardt. Voorliggende partiële herziening brengt geen verandering aan ten aanzien van de locaties waar gebouwen zijn toegestaan.



Ad 2. Transport gevaarlijke stoffen over de weg

De route over het Zeeburgereiland is aangewezen als omleidingsroute voor de Zeeburgertunnel. Deze tunnel onder het Buiten IJ is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ingedeeld in categorie C. Dat wil zeggen dat het vervoer van brandbare gassen in bulk door deze tunnel verboden is. Dit verkeer maakt gebruik van de omleidingsroute. De route voor gevaarlijke stoffen is op voorgaande afbeelding "ligging risicobronnen" met een groene lijn aangeduid. De Zuiderzeeweg maakt deel uit van het nationale Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Langs deze route is geen plaatsgebonden risicocontour hoger dan 10-6 jaar aanwezig. Dit komt door de geringe hoeveelheid gevaarlijke stoffen. Er wordt dus voldaan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico overschrijdt in de huidige situatie (dat wil zeggen de situatie voor vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt) 2,9 maal de oriëntatiewaarde. Door de bouw van veel woningen en voorzieningen neemt het groepsrisico toe. Hierdoor is sprake van een verdere overschrijding van het groepsrisico (Bron: rapportage externe veiligheid ODNZKG, februari 2018, bijlage 9 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt). De overschrijding van het groepsrisico neemt bij het uitvoeren van het plan voor de Sluisbuurt verder toe (5,2 maal de oriëntatiewaarde). Naast de ontwikkeling van de Sluisbuurt is hierbij tevens rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van het Zeeburgereiland.

Het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam stelt dat binnen de 100% letaliteitsafstand (80 meter) van de route weg transport gevaarlijke stoffen geen nieuwe objecten voor minder zelfredzame personen gerealiseerd mogen worden. Een afwijking hiervan wordt als specifiek beslispunt voorgelegd aan het bestuur. Bij het realiseren van de voorzieningen (bijv. een medisch centrum of kinderdagverblijf) dient rekening gehouden te worden met dit aspect. Tevens stelt het Uitvoeringsbeleid dat geen toename van een bestaande overschrijding van de oriëntatiewaarde toegestaan is. Hier is bij de verdere ontwikkeling van Zeeburgereiland wel sprake van. Een toename van een bestaande overschrijding is

daarom bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt als specifiek beslispunt, inclusief verantwoordingsplicht bij het betreffende ruimtelijke besluit voorgelegd aan het bestuur. Bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt (28 november 2018) is het groepsrisico door de gemeenteraad aanvaard. Het woningaantal dat in het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgelegd in artikel 31.3 verandert niet door voorliggend initiatief voor reparatie van de omissies in de regels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat voorliggend initiatief voor reparatie van de planregels geen verandering met zich meebrengt ten opzichte van het groepsrisico dat eerder bij vaststelling van het bestemmingsplan aanvaardbaar is geacht.

Ad 3. Transport gevaarlijke stoffen over het water

Het Noordzeekanaal, Amsterdam-Rijn kanaal en het Buiten IJ zijn in de Regeling Basisnet aangewezen als basisnetvaarwegen voor het transport van gevaarlijke stoffen:

- Het Buiten IJ aan de noordzijde van Sluisbuurt: In de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10-6 en dat het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde.
- Het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde van Sluisbuurt: In de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dat het plaatsgebonden risico kleiner is dan 10-6 en dat het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Het woningaantal dat in het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgelegd in artikel 31.3 verandert niet door voorliggend initiatief voor reparatie van omissies in de regels van het bestemmingsplan. Dit betekent dat voorliggende partiële technische herziening geen verandering met zich meebrengt ten opzichte van het groepsrisico dat eerder bij vaststelling van het bestemmingsplan aanvaardbaar is geacht.

Ad 4. Transport buisleidingen

In paragraaf 4.6.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dat ten oosten van het bestemmingsplangebied Sluisbuurt een hoge druk aardgasleiding aanwezig is. Voor de betreffende leiding, gelegen buiten het bestemmingsplangebied Sluisbuurt geldt dat de 10-6 per jaar plaatsgebonden risicocontour niet buiten de leiding ligt. Ook voor deze bron wordt dus voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico. Voorts is ten aanzien van het groepsrisico in paragraaf 4.6.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt aangegeven dat het invloedsgebied van de ondergrondse aardgastransportleiding 170 meter bedraagt aan weerszijden van de leiding en dat Sluisbuurt daarbuiten valt. Een verantwoording groepsrisico is voor de voorliggende partiële technische herziening dan ook niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.8 Verkeer en parkeren

4.8.1 Verkeer

Uitgangspunten Sluisbuurt

Uit paragraaf 2.3.1 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is op te maken dat voor de ontwikkeling van Sluisbuurt als een van de uitgangspunten voor de ruimtelijke opgave is bepaald dat de Sluisbuurt wordt ontworpen op basis van beleidsprincipes van "De Bewegende Stad". Aangegeven is dat daarin fietsen, lopen, sporten en bewegen centraal staan en de auto een ondergeschikte rol krijgt. In het

Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt is uitgegaan van circa 5.500 woningen in zo divers mogelijke typologieën en circa 100.000 m² bvo aan niet-woonfuncties. Uit paragraaf 2.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is op te maken dat de Sluisbuurt voor de auto ontsloten wordt via twee toegangswegen op de Zuiderzeeweg en dat er een verkeerscirculatieplan is gemaakt. Daarover is in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven dat er in de hoofdopzet gekozen is voor een centraal gelegen straat met (doorgeluste) smallere dwarsstraten die aansluiten op die straat. In de toelichting wordt die centrale straat nog de "Hoogstraat" genoemd, maar op moment van opstellen van voorliggende partiële herziening heet deze straat inmiddels de "Rudi van Dantzigstraat". Het overgrote deel van de deelgebieden van voorliggend plangebied ligt aan de Rudi van Dantzigstraat.

Over de bereikbaarheid van de Sluisbuurt is in paragraaf 2.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt onder meer aangegeven dat bij de ontwikkeling van Zeeburgereiland en Sluisbuurt in het bijzonder, conform Amsterdams beleid, aandacht is besteed aan een goede multimodale bereikbaarheid. In Amsterdam gelden twee normen voor wat betreft de afstand tot OV-haltes: 90% van de adressen in een gebied moet binnen 800 meter van een halte aan het Hoofdinfrastructuur OV liggen óf binnen 400 meter van een andere halte. De IJtram is Hoofdinfrastructuur OV. De gehele Sluisbuurt valt binnen de afstand van 800 meter.



Afbeelding: Verkeerscirculatieplan (Bron: paragraaf 2.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt)

Analyse plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. De bouwvlakken en het woningaantal dat in het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgelegd in artikel 31.3 veranderen niet door voorliggend initiatief voor reparatie van omissies in de regels van het bestemmingsplan. De reparatie is dan ook van dien

aard dat het niet raakt aan de wegenstructuur die eerder voor het ontwikkeling van Sluisbuurt is opgezet. Dat geldt ook voor de afwegingen over andere verkeersgerelateerde afwegingen die eerder voor de ontwikkeling van Sluisbuurt zijn gemaakt. Het aspect verkeer vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.8.2 Parkeren

Uitgangspunten en planregels voor Sluisbuurt

Auto's

Over parkeren is in paragraaf 2.3.5 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt gesteld dat voor Sluisbuurt een auto-arm woonconcept wordt gehanteerd. En dat een consequentie van het auto-arme woonconcept van de Sluisbuurt is het hanteren van een beperkte parkeernorm voor auto's. Aangegeven is dat door de gemeenteraad bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt een maximum aantal parkeerplaatsen is vastgelegd van 1.920 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen en 240 in de openbare ruimte.

In paragraaf 3.4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de Sluisbuurt in de Nota Parkeernormen Auto als een "B-locatie" is aangeduid. Hierbij bestaat naast een maximumparkeernorm ook een minimumparkeernorm. Binnen de ambities van de Sluisbuurt als autoluwe wijk met een hoogwaardige openbare ruimte en de beschikbare ruimte is het parkeerbeleid integraal onderdeel geweest van het Stedenbouwkundig Plan. Een consequentie van het auto-arme woonconcept van de Sluisbuurt, gericht op langzaam verkeer en hoge verblijfskwaliteit, is het hanteren van een beperkte parkeernorm voor auto's. Bij vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan heeft de raad de parkeernorm voor woningbouw in de Sluisbuurt voor de eerste tenders op gemiddeld 0,5 vastgesteld en wordt de norm stapsgewijs naar beneden bijgesteld met als doel te komen tot een gemiddelde parkeernorm van 0,3 voor de buurt als geheel. Ruimtelijk gezien wordt - uitgaande van een gemiddelde parkeernorm van 0,3 - het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt gemaximaliseerd op 240 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en 1.920 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Voor woningbouw wordt voor de verschillende categorieën van woningbouw de bandbreedte van de normen gevolgd. Het hoogstedelijk karakter van de Sluisbuurt, de nabijheid van de stad, het principe van de bewegende stad en de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen maken het hanteren van maatwerk voor het plangebied aanvaardbaar. De aanpak van de parkeerstrategie wijkt af van de Nota Parkeernormen Auto in die zin dat het volgens het beleid aan ontwikkelaars wordt overgelaten om binnen de normen die aan woninggrootte zijn gekoppeld parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om te voorkomen dat voor de laatste blokken geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn, zal via het instrument van tendering, in afwijking van het beleid de gemeente per cluster regie voeren op het aantal parkeerplaatsen.

Fietsparkeren

In paragraaf 3.4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dat het plangebied voor wat betreft de Nota fietsparkeren onderdeel is van "zone 1" waar het fietsgebruik het hoogst is (vergelijk centrum). Aangegeven is dat de gemeente de minimum fietsparkeereis bepaalt aan de hand van de normen voor fietsparkeren met een minimum van 2 fietsparkeerplaatsen per woning. Deze eisen worden meegenomen in de bouwenveloppen.

Gemaakte afweging voor de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt

In paragraaf 3.4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is aangegeven dat het parkeerbeleid leidend is voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan en dat het bestemmingsplan

de ruimte biedt voor de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen. In de regels van het bestemmingsplan is het maximaal aantal toegelaten parkeerplaatsen vastgelegd (N.B. In artikel 31.5 van de planregels is bepaald dat bij de uitvoering van het plan ten hoogste 240 parkeerplaatsen in de openbare ruimte en maximaal 1.920 parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen worden gerealiseerd). Om te voorkomen dat voor de laatste blokken in het geheel geen parkeerplaatsen meer beschikbaar zijn, blijft de gemeente in de Sluisbuurt de regie voeren over het aantal parkeerplaatsen in de Sluisbuurt en waar die moeten komen door dit vast te leggen via de bouwenveloppen. Bij de uitwerking van de bouwclusters wordt gestuurd op het aantal parkeerplaatsen zowel voor de auto als de fiets.

Analyse en conclusie plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Het woningaantal en het aantal parkeerplaatsen dat in het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgelegd in respectievelijk artikel 31.3 en artikel 31.5 verandert niet door voorliggende partiële herziening van de regels van het bestemmingsplan. De partiële herziening is van dien aard dat er geen strijd is met het aantal parkeerplaatsen dat volgens artikel 31.5 van de planregels maximaal in de openbarre ruimte en in gebouwde voorzieningen mag worden gerealiseerd. Het aspect parkeren vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.9 Water

Kader

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder 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.

Analyse en conclusie plangebied partiële herziening

In de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen. Voor de beschrijving van de waterhuishouding wordt verwezen naar die waterparagraaf (paragraaf 5.2 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt). Daaruit is onder meer op te maken dat het plangebied onder andere valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en dat Waternet de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uitvoert in opdracht van AGV. De gemeentelijke watertaken omvatten zorgplicht voor grondwater, afvalwater, hemelwater en drinkwater. In opdracht van Amsterdam voert Waternet met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening uit. Voorts is uit de waterparagraaf van het bestemmingsplan Sluisbuurt op te maken dat in verband met het deelaspect "waterveiligheid", de beschermingszone van de primaire en secundaire waterkering op de verbeelding van het bestemmingsplan is opgenomen met de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering. In artikel 26.2 van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt is bepaald dat op die gronden met de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering alleen mag worden gebouwd ten dienste van de bestemming zoals bedoeld in artikel 26.1. In artikel 26.1 is aangegeven dat die gronden bestemd zijn voor waterkeringen, waterstaatkundige voorzieningen, het onderhoud en instandhouding van dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering, watersystemen als fysiek systeem van waterlopen en andere met de waterhuishouding samenhangende voorzieningen. Overige water-gerelateerde aspecten die in de waterparagraaf van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt voor de gehele ontwikkelopgave van Sluisbuurt zijn beschouwd, zijn "Watersysteem en oppervlaktewater", "Waterbergingsopgave", "Hemelwater", "Grondwater" en "Waterkwaliteit". Dit betreft aspecten die al dan niet gedeeltelijk van belang zijn voor het inrichten van het plangebied en het

bebouwen van het plangebied en dergelijke aspecten zijn dus al in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt onderzocht en afgewogen op consequenties. Voorliggende partiële herziening heeft niet tot doelstelling om de locaties waar mag worden gebouwd te veranderen. De partiële herziening is dan ook van dien aard dat er geen strijd is met de betreffende specifieke water gerelateerde belangen. Het aspect water vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.10 Natuur

Kaders

Wet natuurbescherming - Soortbescherming

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 verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Voor projecten dient bepaald te worden of de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming mogelijk een belemmering kunnen zijn.

Wet natuurbescherming - Gebiedsbescherming

Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of het project significante gevolgen kan hebben op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

Natuurnetwerk Nederland (voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur) en natuurverbindingen

In navolging van artikel 2.10.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn bij provinciale verordening de gebieden aangewezen die het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vormen. Het NNN (voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur (EHS)), is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

Onderdeel van het Amsterdamse groenbeleid is de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Deze was onder meer opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011). Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. Het is de leidraad voor inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie geeft richting en vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. Hierop zijn twee uitzonderingen die integraal waren opgenomen in de structuurvisie, waaronder de Hoofdgroenstructuur. Deze blijven van kracht tot vervangend beleid is vastgesteld. In 2022 heeft een nieuw beoogde hoofdgroenstructuur van het nog vast te stellen Beleidskader Hoofdgroenstructuur voor inspraak ter inzage gelegen (concept heeft ter inzage gelegen tot en met 13 februari 2022).

Analyse en conclusie plangebied partiële herziening

Voor de gronden waarvoor geldt dat reparatie van de planregels aan de orde is (zie afbeeldingen in paragraaf 2.3) geldt dat die geen onderdeel zijn van Natura 2000 gebied, Natuurnetwerk Nederland of de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Voor wat betreft het aspect "soortbescherming" en de aspecten "effecten op beschermde natuur- of groengebieden" geldt dat dat aspecten betreft die al dan niet gedeeltelijk van belang zijn voor het inrichten van het plangebied en het bebouwen van het plangebied.

Dergelijke aspecten zijn in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt onderzocht en afgewogen op consequenties. Voorliggende partiële herziening heeft niet tot doelstelling om de locaties waar mag worden gebouwd te veranderen. De reparatie is dan ook van dien aard dat er geen strijd is met de betreffende specifieke natuur gerelateerde belangen. Het aspect natuur vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.11 Archeologie en cultuurhistorie

Kaders

- Archeologie: Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden.
- Cultuurhistorie: Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden voor het bestemmingsplan.

Analyse en conclusie plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen. Voorliggende partiële herziening heeft niet tot doelstelling om de locaties waar mag worden gebouwd te veranderen. De partiële herziening is van dien aard dat het niet raakt aan eventuele archeologische waarden in de bodem of eventuele cultuurhistorische waarden in de omgeving. Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan, zijnde een reparatie van de planregels van bestemmingsplan Sluisbuurt.

4.12 Economische uitvoerbaarheid

Kostenverhaal

Ingevolge artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Dit betreft bouwplannen die genoemd zijn in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Voorliggende partiële technische herziening betreft ten opzichte van het bestemmingsplan Sluisbuurt geen nieuwe bouwplannen in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Dit betekent dat het vaststellen van een exploitatieplan in de zin van artikel 6.12 Wro voor deze voorliggende partiële technische herziening niet aan de orde is.

Financiële uitvoerbaarheid

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Voorliggende partiële herziening heeft niet tot doelstelling om de locaties waar mag worden gebouwd te veranderen of het bouwprogramma te veranderen. In dat opzicht is het aannemelijk te veronderstellen dat voorliggende partiële technische herziening geen nadelige economisch effecten heeft op de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan Sluisbuurt.

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. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

5.2 Planvorm

Voorliggend plan is een reparatie op onderdelen van de planregels van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt met planidentificatienummer NL.IMRO.0363.M1711BPGST-VG01. De reparatie vindt plaats door met voorliggend partiële herziening te bepalen dat enkele onderdelen van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt worden gewijzigd. Daarbij wordt in de regels van voorliggend plan aangegeven hoe de desbetreffende nieuwe bepaling luidt en moet worden gelezen. Tevens wordt bepaald dat de overige regels van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan van overeenkomstige toepassing zijn en blijven. Dit maakt dat bestemmingsplan Sluisbuurt en voorliggende partiële herziening, na vaststelling, in samenhang moeten worden gelezen.

5.3 Artikelgewijze toelichting

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planregeling, te weten de planregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

Hoofdstuk 1: In de aanhef van hoofdstuk 1 wordt bepaald dat de regels van het op 28 november 2018 vastgestelde bestemmingsplan Sluisbuurt van kracht blijven, voor zover met voorliggende partiële herziening geen wijzigingen worden aangebracht.

In artikel 1 van voorliggende partiële herziening wordt bepaald dat de begrippen van artikel 1 van het bestemmingsplan Sluisbuurt niet worden gewijzigd en dat er een begrip wordt toegevoegd. Voor de toelichting daarop wordt verwezen naar paragraaf 2.4.3 (onderdeel "externe veiligheid") van voorliggende

toelichting.

Hoofdstuk 2: In de artikel 2 tot en met 11 van voorliggende partiële herziening staan de wijzigingen die met voorliggend plan in de regels van het bestemmingsplan Sluisbuurt worden aangebracht. Voor de toelichting op de wijzigingen wordt verwezen naar paragraaf 2.4.2 (onderdeel "wonen uitgesloten") en 2.4.4 (onderdeel "maximale vloeroppervlak per bouwlaag voor gebouwen met een bouwhoogte van meer dan 30 meter").

Hoofdstuk 3: In hoofdstuk 3 staan de overgangsregels en de slotbepaling. Dit betreft de standaard overgangsregels uit het Beluit ruimtelijke ordening en de slotbepaling betreft de naam van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Voortraject / inspraak

Voortraject

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Het bestemmingsplan Sluisbuurt is de juridisch planologische vertaling van het Stedenbouwkundig Plan, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 september 2017. Voor het Stedenbouwkundig Plan is voor vaststelling een traject doorlopen van participatie en inspraak. Er zijn algemene discussiebijeenkomsten georganiseerd (Publieksdebat) en diverse informatiebijeenkomsten. Het concept Stedenbouwkundig Plan heeft 6 weken ter inzage gelegen. De Nota van beantwoording op de ingekomen reacties heeft onderdeel uitgemaakt van het raadsbesluit. Bij de vaststelling van het SP is een aantal moties en amendementen aangenomen. De planonderdelen van voorliggende partiële technische herziening zijn onderdelen uit het stedenbouwkundig plan die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt niet bezwaarlijk werden gevonden, maar juist noodzakelijk. Het stedenbouwkundig plan beoogt immers te voorzien in de nieuwbouw van woningen.

Inspraak

Er vindt voor de reparatie van de omissie in de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt geen inspraak plaats op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard). Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd (zie paragraaf 6.1.3).

6.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Kader art 3.1.1 Bro vooroverleg

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Hierover is een nadere afweging te maken op grond van het Besluit van 21 april 2008 tot uitvoering van de Wet ruimtelijke ordening, nota van toelichting, blz. 54; Stb. 2008, 145. Het overleg tussen de bestuurlijke instanties dient in een redelijke verhouding te staan tot de aard en omvang van het plan.

Analyse en conclusie plangebied partiële herziening

Voorliggende partiële technische herziening betreft een initiatief voor reparatie van de planregels van het bestemmingsplan Sluisbuurt door de planregels beter aan te laten sluiten bij de plandoelstelling die bij vaststelling van het bestemmingsplan Sluisbuurt is overwogen en onderzocht op uitvoerbaarheid. Overleg en afstemming over de ontwikkeling van Sluisbuurt, waaronder ook de onderdelen van voorliggende partiële technische herziening, heeft met andere overheden en diensten die bepaalde belangen vertegenwoordigen al plaats gevonden in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt. Verwezen wordt naar paragraaf 8.3 van de toelichting van het bestemmingsplan Sluisbuurt. De aard en

omvang van de partiële herziening (gebruik van bepaalde bouwlagen) geeft geen aanleiding voor het herhalen van dat artikel 3.1.1 Bro-overleg. Het betreft immers geen wezenlijk ander planonderdeel dan datgeen dat eerder in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt al is afgestemd. Dit bestemmingsplan raakt dan ook niet aan belangen van buurgemeenten, hoogheemraadschap, provincie of rijk die eerder in het kader van het bestemmingsplan Sluisbuurt zijn afgestemd. Een herhaling van overleg over hetzelfde onderwerp is in het kader van artikel 3.1.1 Bro is dan ook niet aan de orde voor voorliggende plan.

6.3 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan is conform de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 14 december 2023 gedurende 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.