

Bestemmingsplan Bredius

Inhoudsopgave

Toelichting

3

Toelichting



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West

Bestemmingsplan Bredius

Stadsdeel West, Gemeente Amsterdam

Toelichting

Bestemmingsplan Bredius

Stadsdeel West
Gemeente Amsterdam

Toelichting

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doelstelling	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Plangrenzen	2
2.	BESCHRIJVING PLANGEBIED	3
3.	STEDENBOUWKUNDIG PLAN BREDIUS	5
4.	PLANKADER	11
4.1	Geldend bestemmingsplan	11
4.2	Europees en rijksbeleid	11
4.3	Provinciaal beleid	14
4.4	Stadsregio Amsterdam	15
4.5	Gemeentelijk beleid	17
4.6	Stadsdeelbeleid	20
5.	MILIEU-ASPECTEN	23
5.1	Bodemkwaliteit	23
5.2	Geluid Wet geluidhinder	24
5.3	Geluid inrichtingen Wet milieubeheer	27
5.4	Externe veiligheid	29
5.5	Waterhuishouding	30
5.6	Natuurtoets	31
5.7	Cultuurhistorie, monumenten en archeologie	32
5.8	Luchtkwaliteit	33
5.9	Wet Luchtvaart	34
5.10	Geurhinder	34
5.11	Duurzaamheid	35
5.12	Milieu-effectrapportage (MER)	35
6.	UITVOERBAARHEID	36
6.1	Economische uitvoerbaarheid	36
6.2	Maatschappelijk overleg	36
6.3	Zienswijzen	42
7.	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING	45



BIJLAGEN:

1. Akoestisch onderzoek Bredius, Cauberg Huygen, 15 januari 2009
2. Notitie gecumuleerde geluidbelastingen, Cauberg Huygen, 10 april 2009
3. Indicatief bodemonderzoek Bredius, Tauw, 8 februari 2007
4. Natuurtoets project Bredius, AFO, december 2008
5. Vleermuizenonderzoek project Bredius, AFO, augustus 2009
6. Onderzoek externe veiligheid, Cauberg Huygen, 11 juni 2010
7. Quick Scan archeologie, BMA, september 2006
8. Aanvullend onderzoek archeologie, BMA, februari 2009
9. Onderzoek luchtkwaliteit, Cauberg Huygen, 27 februari 2009
10. Geurhinder woningbouwlocatie Bredius, Stadsdeel Westerpark, 25 maart 2009
11. Geohydrologisch onderzoek Fugro, 25 januari 2008
12. Keurontheffing Waternet, 3 september 2009

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doelstelling

In 2004 is de sporthal Bredius door een brand verwoest. Door het stadsdeel is onderzocht of het mogelijk zou zijn de hal te herbouwen. Hiervoor is een schetsplan ontwikkeld, waarbij is uitgegaan van sportvoorzieningen in combinatie met woningen. Op 28 februari 2006 heeft de stadsdeelraad besloten dat het gemaakte schetsplan de basis vormt voor het verder ontwikkelen van de locatie Bredius.

De planvorming heeft uiteindelijk geleid tot een Stedenbouwkundig Plan dat op 7 april 2009 door het dagelijks bestuur van het stadsdeel is vastgesteld. Uitgangspunt hierin is de bouw van een nieuwe sporthal, aanvullende sportvoorzieningen (zoals fitness), woningen, een horecaruimte welke door zowel bezoekers aan de sportvoorzieningen als bezoekers van het zwembad kan worden gebruikt en de aanleg van een nieuwe straat langs de sporthal en het zwembad, parallel aan het spoor.



Afbeelding: luchtfoto Bredius, gezien vanuit het westen

De geplande ontwikkelingen zijn op grond van het geldende bestemmingsplan niet mogelijk. Om de in het Stedenbouwkundig Plan beschreven uitgangspunten mogelijk te maken is het nu voorliggende bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan is daarmee gericht op ontwikkeling.

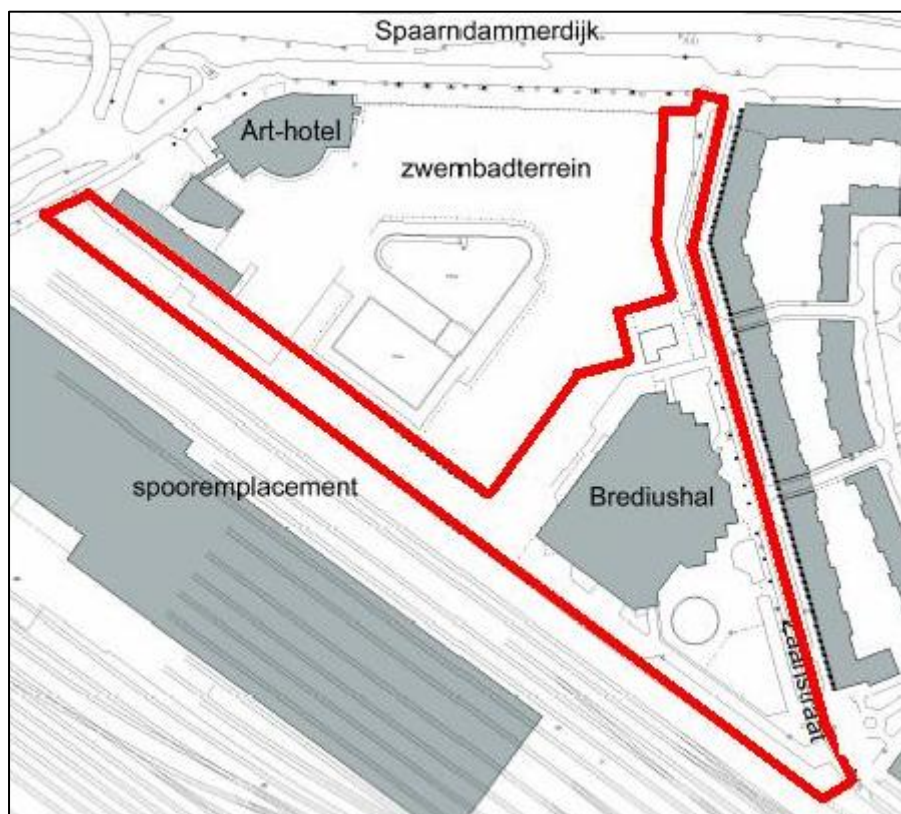
1.2 Ligging plangebied



Het plangebied ligt aan de westzijde van het stadsdeel West aan de rand van de Spaarndammerbuurt.

1.3 Plangrenzen

Als grens voor het bestemmingsplan wordt de grens van het Stedenbouwkundig Plan aangehouden, met uitzondering van de zijde van de Zaanstraat, daar wordt het midden van de straat aangehouden als plangrens. Voor het zwembad zijn ook inrichtingsvoorstellen opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan, maar deze kunnen op grond van het geldende bestemmingsplan worden gerealiseerd. Op de afbeelding zijn de plangrenzen weergegeven.

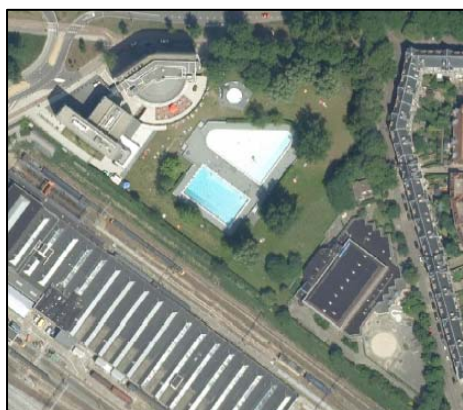


2. BESCHRIJVING PLANGEBIED

Beschrijving huidige situatie

In het plangebied bevinden zich momenteel de afgebrande Bredius sporthal, het Familiebad Bredius (verwarmd openlucht zwembad), een speeltuintje en een voormalige bedrijfswoning. De sporthal zal terugkomen in het nieuwe plan. De kinderopvang is inmiddels verhuisd naar de Spaarndammerschool.

In 2005 is er een grote speelvoorziening gerealiseerd op het Zaandammerplein, waardoor er geen noodzaak meer is voor het speeltuintje en de voetbalkooi. Deze voorzieningen komen dan ook niet meer terug in het plangebied. De voormalige bedrijfswoning heeft geen functie meer en zal worden gesloopt. Deze ruimte zal worden toegevoegd aan het terrein van het zwembad.



Afbeeldingen: huidige situatie Brediushal (links) en Zaanstraat (rechts)

Historische ontwikkeling

De Spaarndammerbuurt is in zijn stedenbouwkundige vorm ontstaan in de tweede helft van de 19^e eeuw. Het merendeel van de woningen werd echter gebouwd tussen 1900 en 1930.

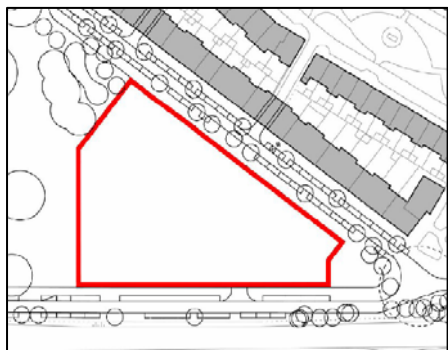
De vorm van de wijk is in eerste instantie bepaald door de natuurlijke gegevens, zoals de ligging van de Overbraker Polders, de Spaarndammerdijk, de buitenpolder en de rietlanden. Daar overheen kwam in de loop van de 19^e eeuw een patroon van infrastructurele werken. Deze werken vormden vroege signalen van een tijdperk van expansie van de stad en brachten de toekomstige scheidingen aan tussen het woongebied en het werkgebied.

Binnen het stedenbouwkundig kader werden de eerste woningen gebouwd. Allereerst in de zuidelijke buurtdelen en in opdracht van particuliere beleggers, later (1910-1930) in de noordelijke buurtdelen in opdracht van woningbouwverenigingen. Onder deze later gebouwde woningen bevinden zich, in de omgeving van het Spaarndammerplantsoen en Zaanhof, beroemde voorbeelden van de zogenaamde Amsterdamse School, een stroming onder architecten in de jaren 20 die zich sterk betrokken voelden bij de arbeidersbeweging. De woningen en de bouw ervan betekenden een belangrijke stap in de richting van de emancipatie van de arbeidersbevolking en hebben daarom nu in dubbel opzicht een monumentaal karakter. De bewoners bestonden voor een groot deel uit arbeiders die werkten in de Houthavens of in het snel uitbreidende Westelijk Havengebied. De bebouwing aan het Zaanhof grenst direct aan het plangebied.

In het recente verleden is vooral het verschijnsel stadsvernieuwing een bepalende factor geweest voor zowel het uiterlijk van de buurt als de bewoners. Hierdoor werd de samenhang in de buurt op sociaal gebied ontregeld. Nu wordt door middel van sociale en fysieke vernieuwing de buurt opgeknapt. Dit wordt in samenhang gedaan met de bouw van de nieuwe wijk Houthaven. De nieuwe wijk en de bijbehorende bewoners hebben hun invloed op de Spaarndammerbuurt. De verkeersstructuur in de wijk moet worden aangepast en de voorzieningen (zowel winkels als sportvoorzieningen als de Brediushal) in de buurt moeten worden afgestemd op het groeiende aantal inwoners aan deze kant van stadsdeel West.

3. STEDENBOUWKUNDIG PLAN BREDIUS

Het Stedenbouwkundig Plan Bredius is de nadere uitwerking van het schetsplan en bevat stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten. Het plan is op 9 april 2009 door het dagelijks bestuur van stadsdeel Westerpark vastgesteld. Op 23 juni 2009 is het SP inclusief bijbehorende bouwenvelop vastgesteld in de stadsdeelraad.



Afbeelding: grenzen bouwenvelop

Stedenbouwkundige opzet conform bouwenvelop

De bebouwing komt ter plaatse van de afgebrande Brediushal. De nieuwbouw krijgt aan de zijde van de Zaanstraat een rooilijn die parallel loopt aan de bestaande bebouwing. De onderlinge afstand is zodanig dat het profiel van de Zaanstraat vergelijkbaar wordt met andere woonstraten in de Spaarndammerbuurt, waaronder de Houtrijkstraat en de Polanenstraat. Door de positionering van de nieuwe bebouwing langs de Zaanstraat wordt de rand van de Spaarndammerbuurt naar het spoor op een stedenbouwkundig logische wijze afgerond.

De toekomstige rooilijn langs het spoor ligt op de huidige rooilijn van de Brediushal. Hierdoor ontstaat er voldoende ruimte om de entree voor het zwembad, de nieuwe Brediushal en woningen in te passen.

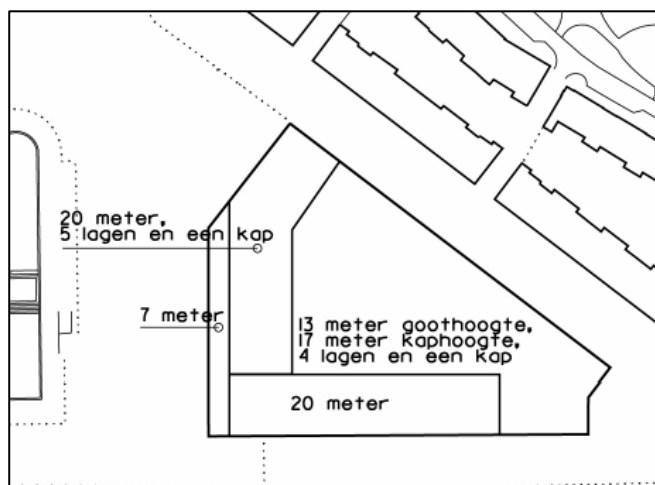
Het nieuwe bouwblok heeft een andere typologie dan de gesloten bouwblokken van de Spaarndammerbuurt. Om rekening te houden met bestaande woningen wordt de wand aan de Zaanstraat onderbroken door minimaal 2 hoven of open ruimten. Hierdoor is er langs de Zaanstraat geen sprake van een doorlopende (en mogelijk massief ogende) bebouwingswand en krijgt de straat een groen karakter. De exacte plek van de hoven ligt nog niet vast.



Afbeelding: impressie Zaanstraat met links de nieuwbouw en rechts de bestaande woningen. De openbare ruimte bestaat uit een

nieuwe straat, een pleintje op de kop van het bouwblok en de hofjes langs de Zaanstraat. De nieuwe straat ligt ter hoogte van de nieuwbouw langs het spoor. Het pleintje is gelegen op de kop van de Zaanstraat en is onderdeel van een vijftal driehoekige pleintjes aan de Zaanstraat.

De hoogte van de nieuwbouw wordt afgestemd op de bouwhoogte van de tegenoverliggende woningen aan de Zaanstraat, zijnde 4 bouwlagen en een kap (circa 17 meter). Aan de zijde van het Brediusbad zijn maximaal 5 bouwlagen met een kap toegestaan. Aan de zijde van het spoor wordt ter afscherming van het geluid van de spoorbaan een bouwhoogte tot 20 meter voorzien. Gelet op de afstand tot omliggende woningen is deze hoogte stedenbouwkundig goed inpasbaar. Op de afbeelding is zijn de hoogtes weergegeven.



Balkons en erkers mogen maximaal 0,8 meter buiten de rooilijnen van de bouwvelop liggen. Alleen aan de pleinruimte op het kruispunt van de Zaanstraat met de nieuwe straat zijn deze bouwwerken tot 2 meter uit de gevel toegestaan. Aan de zijde van de nieuwe straat zijn gelet op de beperkte ruimte op straat geen overschrijdingen van de rooilijn toegestaan.

Programma

In de nieuwbouw komen een sporthal, horeca, een ruimte voor fitness, voorzieningen ten behoeve van het Familiebad Bredius, tussen de 65 en 125 woningen en een parkeergarage. De parkeergarage mag de rooilijn van de bebouwing circa 50 centimeter overschrijden aan de kant van het zwembad, mits de parkeergarage daar volledig ondergronds is gerealiseerd. In andere delen van het gebouw mag de parkeergarage ook in een souterrain of op de begane grond (eerste bouwlaag). Als de parkeergarage op de begane grondlaag wordt gerealiseerd moet deze, ter voorkoming van blinde muren, op minimaal 8 meter van de straat en minimaal 4 meter van de binnenhoven worden gerealiseerd.

In het gebouw wordt één horecazaak van maximaal 300 m² gerealiseerd ten behoeve van de sportvoorzieningen. Deze horecazaak is tevens bedoeld voor de bezoekers van het naastgelegen zwembad. Daarom is in het bestemmingsplan bepaald dat deze horecazaak ook aan de zwembadzijde van de sporthal moet worden ondergebracht. Aan de zijde van het pleintje (hoek Zaanstraat / nieuwe ontsluitingsweg) wordt één extra horecazaak (café, restaurant) toegestaan van maximaal 80 m². Conform de horecanota moet deze op minimaal 50 meter van de horecazaak aan de zwembadzijde worden gerealiseerd. Gelet op de omvang van de nieuwbouw kan aan deze eis worden voldaan.

Indeling van de nieuwbouw

Het wonen wordt aan de zijde van de Zaanstraat gerealiseerd, de sportvoorzieningen aan de zijde van de nieuwe straat. De reden hiervan is dat de sportvoorzieningen kunnen leiden tot hinder voor de bewoners van de bestaande woningen aan de Zaanstraat. Door de entree van de sportvoorzieningen aan de zijde van de nieuwe straat te combineren met de entree van het zwembad wordt bovendien de herkenbaarheid van beide functies versterkt.

De sporthal

Binnen de ontwikkeling van het stadsdeel in het algemeen en de Spaarndammerbuurt in het bijzonder, speelt sport een belangrijke rol. Met het wegvallen van de Brediushal is een sportlocatie weggefallen die wordt gemist in de buurt. De nieuwe Bredius sporthal zal dan ook een belangrijke plaats innemen bij de verdere ontwikkeling van de Spaarndammerbuurt tot een vitale gemeenschap.

Meer nog dan de oude Brediushal, moet de nieuwe hal daarom een trefpunt worden voor mensen uit de buurt en daarbuiten. De hal is bedoeld voor een breed gebruik door verschillende doelgroepen, jong en oud, gedurende de ochtend, middag en avond. Concreet betekent dit dat de sporthal geschikt wordt als sportvoorziening voor basis- en voortgezet onderwijs, als uitvalsbasis voor verschillende (buurt) verenigingen, als locatie voor het sportbuurtwerk en incidenteel voor evenementen van circa maximaal 800 bezoekers.

Naast deze sporthal wordt de functionaliteit van de accommodatie uitgebreid met ruimten als een kantine (horeca), fitness en twee multifunctioneel te gebruiken zaaltjes. Kortom, een brede programmering van activiteiten en een openstelling van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Hierdoor ontstaat een voorziening die voldoende aanloop kan genereren, zodat een levendige en aantrekkelijke plek ontstaat.

Om deze doelstellingen extra kracht bij te zetten, wordt gezocht naar zoveel mogelijk synergie tussen het Familiebad Bredius en de nieuwe sporthal. Bepalend voor de afmeting van de hal is dat deze in drie delen kan worden verdeeld, zodat de hal tegelijkertijd dienst doet als drie gymzalen voor scholen. Inmiddels is een uitgebreid programma van eisen opgesteld voor de nieuwe hal en de bijkomende voorzieningen. Scholen, verenigingen, buurtbewoners en de Gehandicapten Adviesraad Westerpark zijn betrokken bij de ontwikkeling van de nieuwe sporthal.

Autoverkeer

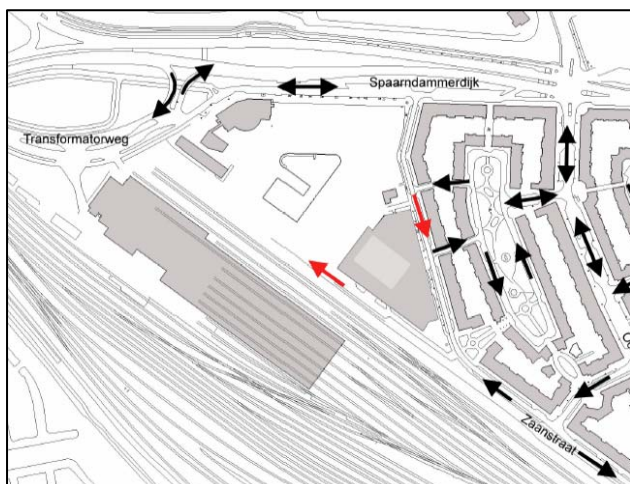
Door de realisatie van nieuwe woningen in het plangebied, neemt ook het verkeer in dit deel van de Spaarndammerbuurt toe. De toename van het autoverkeer is in beeld gebracht door het verkeerskundig bureau Goudappel Coffeng. Dit rapport is als basis gebruikt bij het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan Bredius. Uit het onderzoek blijkt dat door de sportvoorzieningen en de woningen er 500 extra autobewegingen per dag zijn in dit deel van de Spaarndammerbuurt. Om het verkeer (inclusief van en naar de nieuwbouw) in de toekomst goed af te wikkelen is onderzoek gedaan naar de huidige en gewenste verkeerskundige structuur.

Uitgangspunt in de planvorming is dat de entree van de parkeerkelder niet aan de zijde van de woningen aan de Zaanstraat wordt gerealiseerd om eventuele overlast door inschijnende koplampen te voorkomen. De entree van de kelder wordt daarom aan de zuidzijde gerealiseerd.

Verkeerscirculatie

Om het verkeer van en naar de parkeerkelder goed af te wikkelen is gekozen om aan de zuidzijde een nieuwe verbindingsweg aan te leggen tussen de Zaanstraat en de Nieuwe Hemweg / Transformatorweg. Ten aanzien van de rijrichting en verkeerscirculatie is gekozen om het verkeer in de nieuwe straat te laten rijden van oost naar west, dus uitsluitend vanaf de Zaanstraat richting de Nieuwe Hemweg / Transformatorweg. De voornaamste reden is dat ter hoogte van de kruising van de nieuwe straat en de Nieuwe Hemweg te beperkte ruimte beschikbaar is om een goede aansluiting vanaf de Spaarndammerdijk en de Transformatorweg naar de nieuwe straat toe te maken. Een aansluiting waarbij verkeer vanaf de nieuwe weg de Nieuwe Hemweg en Transformatorweg op rijdt is wel te realiseren.

Omdat er is gekozen om de nieuwe weg éénrichtingsverkeer te maken is het nodig dat de rijrichting van de Zaanstraat tussen de Brediuslocatie en de Spaarndammerdijk wordt omgedraaid. Anders is er aan deze zijde van de wijk geen inrijmogelijkheid en moet al het verkeer voor de buurt via de Oostzaanstraat en de Hembrugstraat de wijk in.



Stedenbouwkundige inpassing nieuwe straat

De weg bestaat uit een strook grond van 12,2 meter breed en loopt deels over het terrein van het zwembad. Het terrein van het zwembad wordt hierdoor kleiner. Aan de andere kant van het zwembad wordt echter een deel van het zwembad bruikbaar gemaakt voor bezoekers door bosschages uit te dunnen en zo de ligweide uit te breiden.

Parkeren

Uitgangspunt is de Parkeerbeleidsnotitie die op 26 april 2005 door de stadsdeelraad van het toenmalige stadsdeel Westerpark is vastgesteld. Hiermee is onder andere vastgelegd dat bij een uitbreiding van het aantal woningen door nieuwbouw, de parkeerdruk op straat niet mag toenemen. De parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen worden daarom in een parkeergarage onder het gebouw gerealiseerd en de bewoners van de nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Om de parkeerbalans te bewaken gelden de volgende uitgangspunten:

- een parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning, bestaande uit 1 in pandige parkeerplek voor de bewoners en 0,25 parkeerplaats per woning voor bezoekers op straat.
- een parkeernorm van 1 parkeerplek per 500 m² voor de sportvoorzieningen voor personeel en bezoekers van het zwembad / de sporthal. Deze parkeerplaatsen worden op straat gerealiseerd.

De parkeerplaatsen voor het zwembad en de sporthal kunnen efficiënt worden gebruikt. Het zwembad zal vooral in het weekend overdag bezoekers trekken en de sportvoorzieningen vooral doordeweeks in de avonduren. Beide voorzieningen hebben vooral een functie voor de buurt / wijk, zodat veel bezoekers met de fiets zullen komen.

Fiets

Het parkeren van fietsen van bewoners van de nieuwbouw wordt inpandig opgelost. De bezoekers van de woningen, de sporthal en het zwembad kunnen op straat hun fiets parkeren. Aan de zijde van de nieuwe weg wordt een groot aantal fietsparkeerplaatsen (nietjes) geplaatst.

Openbare ruimte

Na voltooiing van de bouw van de nieuwbouw zal de openbare ruimte rondom de nieuwe bebouwing opnieuw worden ingericht.

Langs de Zaanstraat ontstaan twee binnenhoven. Deze hoven worden groen ingericht en blijven toegankelijk voor iedereen. Langs de gevels zullen voortuinen voor de aanliggende woningen worden gemaakt. Deze voortuinen worden in erfpacht uitgegeven. Uitgangspunt daarbij is dat de hoven voor maximaal 50% worden verhard, vanwege de Watertoets. De overige 50% wordt groen ingericht. In het bestemmingsplan is bepaald dat er aan de Zaanstraat twee hoven moeten worden gerealiseerd met een minimale omvang van 250 m² per hof. Omdat er nog geen definitief bouwplan is, is de exacte vorm van de hoven niet vastgelegd.

Het hoekplein bij de splitsing van de Zaanstraat en de nieuwe straat is onderdeel van de reeks van pleintjes langs de Zaanstraat. In afmeting is het pleintje vergelijkbaar met het plein op de hoek van de Oostzaanstraat en de Zaanstraat.

De nieuwe straat wordt ingericht als een eenrichtingsweg. De afmeting van het profiel wijkt af van de rest van de Zaanstraat. De Zaanstraat heeft een profiel van 15 meter breed met een ruim spoortalud. In de nieuwe straat is het profiel ruim 12 meter breed, maar door verbredingen in het talud is die maat ter hoogte van de aansluiting op de Zaanstraat enkele meters minder. In het Plan voor de Openbare Ruimte in de Spaarndammerbuurt (PORS) is beschreven dat de Zaanstraat langs het talud een wandelpad krijgt met bomen aan één kant. In de nieuwe straat is onvoldoende ruimte om dat profiel door te zetten. In de uitwerking van de openbare ruimte wordt de aansluiting op de Spaarndammerdijk en de Zaanstraat meegenomen.



Het zwembad

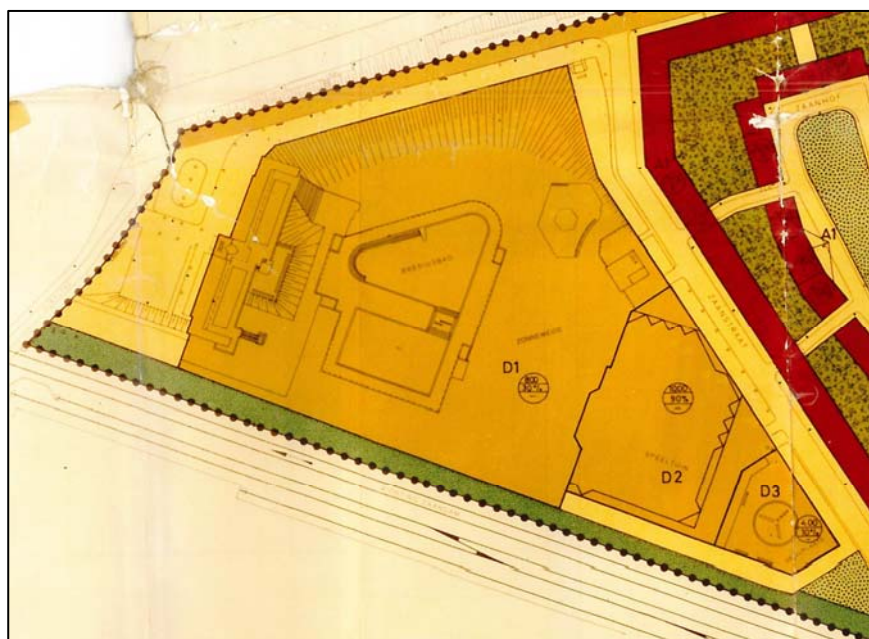
De nieuwbouw van de Brediushal met de woningen en het doortrekken van de Zaanstraat hebben impact op het zwembad. De ontwikkelingen zijn echter ook een kans om huidige knelpunten in het bad te verbeteren en de functionaliteit van het Familiebad Bredius te vergroten. De definitieve herinrichting van de ligweide staat los van dit bestemmingsplan en zal nog plaatsvinden in afstemming met de buurt.

4. PLANKADER

4.1 Geldend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied Bredius geldt het bestemmingsplan “Spaarndammer- en Zeeheldenbuurt”. Het bestemmingsplan is op 14 juli 1983 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld en op 13 november 1984 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Bij Koninklijk Besluit op 12 januari 1989 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

De sporthal, het zwembad en bijbehorende gebouwen zijn bestemd als “Recreatieve doeleinden” (D). Daarbij is onderscheid gemaakt in de bestemming “D1” voor het zwembad, “D2” voor gebouwen ten behoeve van de sportbeoefening en “D3” voor speeltuinen. Op de plankaart is dit weergegeven.



De strook ten zuiden van de Brediusshal is bestemd als “Verkeersareaal”. Daar zijn rijwegen, fiets- en voetpaden, bermen, parkeervoorzieningen, speelplaatsen, pleinen en groenvoorzieningen toegestaan. Maximaal 3% van het bestemmingsvlak mag worden bebouwd tot een hoogte van maximaal 8 meter.

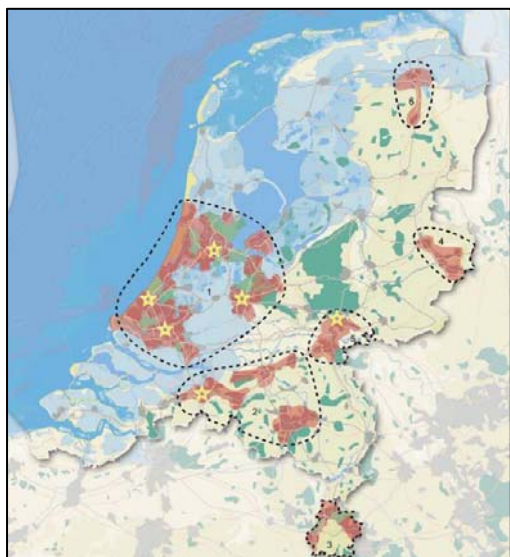
4.2 Europees en rijksbeleid

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Nota ruimte)

De Tweede Kamer heeft op 17 mei 2005 haar goedkeuring verleend aan de nieuwe Nota Ruimte. Het betreft een aangepaste versie van de Nota Ruimte die op 23 april 2004 door het kabinet is vastgesteld. Op 17 januari 2006 is de Nota Ruimte in de Eerste Kamer aangenomen. Tijdens de plenaire behandeling in de Eerste Kamer van de Nota Ruimte op 17 januari is een motie ingediend. Op 24 januari 2006 is de motie met algemene stemmen aangenomen. In deze motie wordt het Rijk verzocht om in aansluiting op de Nota Ruimte, te werken aan een integrale langetermijnvisie en een daaraan gekoppelde strategie waarin de langetermijnopgaven voor de nationaal stedelijke netwerken, en de Randstad in het bijzonder, worden opgenomen.

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te vergroten, en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Randstad Holland, waarvan de gemeente Amsterdam deel uitmaakt, wordt in de Nota Ruimte apart benoemd als één van de zes nationaal stedelijke netwerken. Randstad Holland wordt beschreven als het politieke, bestuurlijke, sociale en culturele hart van Nederland en de belangrijkste economische motor van logistiek, zakelijke en financiële dienstverlening en toerisme. Binnen Randstad Holland worden drie economische kerngebieden onderscheiden, te weten de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. Doelstelling van het Rijk is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. Versterking van de economie, vergroting van de kracht en dynamiek van de steden en ontwikkeling van bijzondere kwaliteit en de vitaliteit van het Groene Hart dragen daaraan bij. Het rijk wil ruimte scheppen om de grote ruimtevraag voor onder meer wonen en werken zodanig te accommoderen dat dit aan deze doelen optimaal bijdraagt.



Afbeelding: de zes nationaal stedelijke netwerken (bron: Nota Ruimte)

Tussen 2010 en 2030 moet bij de planvorming door provincie en gemeente in Randstad Holland, rekening gehouden worden met ruimte voor circa 440.000 woningen. Herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaand stedelijke gebieden leveren een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de nodige diversiteit van het woningaanbod in de steden. Gedacht kan worden aan herstructurering van prioriteitswijken zoals de westelijke tuinsteden in Amsterdam, maar ook aan transformatie van verouderde spoorwegemplacements, haven- en industriegebieden in nieuwe woon- en werkgebieden.

Het realiseren van een sportaccommodatie, horeca en woningen in bestaand stedelijk gebied past in het streven van de Nota Ruimte om bestaande stedelijke gebieden zo optimaal mogelijk te benutten.

Nota Mobiliteit

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld. De Nota Mobiliteit werkt de uitgangspunten van de Nota Ruimte om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land nader uit.

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer 2 (SVV-2). De hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende vijftien jaar zijn in de Nota Mobiliteit vastgelegd. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De nota heeft een geldigheidsduur van vijftien jaar. Alle overheden – het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen – ontwikkelen in gezamenlijk overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland.

De Nota richt zich op verbeteringen van het nationale net auto-, spoor- en vaarwegen en de luchtvaart. De Nota doet geen uitspraken op het niveau van dit bestemmingsplan.

Nationaal Waterplan

Het ontwerp Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die op 22 december 2009 in werking treedt.

Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid, het IJsselmeergebied en de Noordzee. 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 toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Voor Bredius geldt dat het terrein in de bestaande situatie vrijwel volledig bebouwd en verhard is. Het bestemmingsplan gaat uit van de realisatie van minimaal 2 groene binnenhoven en groene daktuinen zodat de hoeveelheid groen per saldo zal toenemen.

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, met name de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening. Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening ondermeer worden beoordeeld of de gewenste watertoestand in gevaar wordt gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de

waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure.

4.3 Provinciaal beleid

Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009

De verordening is gericht op gemeenten en geeft algemene regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Deze regels zijn gebaseerd op het bestaande provinciale beleid, zoals vastgelegd in de streekplannen en de Leidraad provinciaal ruimtelijk beleid. Er is nadrukkelijk geen nieuw beleid in de verordening opgenomen. Vaststelling van de verordening door Provinciale Staten heeft plaatsgevonden op 15 december 2008. De verordening is in werking getreden op 1 januari 2009. De realisatie van woningen en sportvoorzieningen in bestaand stedelijk gebied past in het kader van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Provinciaal Waterplan 2006-2010

In het Provinciaal Waterplan 2006 – 2010 'Bewust omgaan met Water' staat globaal beschreven wat de provincie samen met haar partners de komende vier jaar doet om ervoor te zorgen dat de inwoners van de provincie Noord-Holland veilig achter de dijken kunnen wonen, geen natte voeten krijgen bij hevige regenbuien en dat de kwaliteit van het water voldoet aan de eisen die eraan worden gesteld. Het waterplan is op 30 januari 2006 vastgesteld door Provinciale Staten. Het beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Binnen deze kaders gaan waterschappen en gemeenten maatregelen treffen om ons te beschermen tegen wateroverlast en om de waterkwaliteit te verbeteren. Het opstellen van een waterplan is een wettelijke taak van de provincie.

Met het vaststellen van het waterplan vervallen de zoekgebieden voor waterberging uit het streekplan Noord-Holland Zuid. Het waterplan biedt geen starre blauwdruk voor waterberging, maar beschrijft aan welke eisen het watersysteem moet voldoen om pieken in neerslaghoeveelheden op te kunnen vangen. De provincie heeft de voorkeur voor kleinschalige oplossingen om aan deze normen te voldoen. Voor het zuiden van de provincie ziet de provincie graag fijnmazige oplossingen zoals het verbreden van sloten. Door de sterke verstedelijking van dit gebied biedt dit echter niet voor de hele bergingsopgave een oplossing.

Om de waterkwaliteit in Noord-Holland te verbeteren, zijn in het waterplan stappen beschreven om aan de Europese kaderrichtlijn water (KRW) te voldoen. Provinciale Staten stellen in 2009 waterkwaliteitsdoelen vast die samen met de waterschappen, gemeenten en maatschappelijke organisaties worden geformuleerd. Hieraan gaat een zorgvuldig proces vooraf, omdat deze normen gaan gelden als resultaatsverplichtingen.

4.4 Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) / Stadsregio Amsterdam

Regionale structuurvisie

De Tweede Kamer heeft in oktober 2007 besloten dat de WGR+-gebieden geen structuurvisies moeten maken. Daarom zal ook de Stadsregio Amsterdam (voorheen: ROA) dat niet doen. De provincie Noord-Holland maakt voor de hele provincie, dus inclusief de Stadsregio, een structuurvisie. De portefeuillehouders Ruimtelijke Ontwikkeling constateerden echter dat er vraagstukken zijn die bovenlokale afstemming vergen en waarvan de samenhang op regionale schaal geregeld moet worden. Daarom wordt door de Stadsregio Amsterdam een Ruimtelijke Projectennota voorbereid. Momenteel wordt een plan van aanpak opgesteld. Hoofdzaak is dat de nota een werkprogramma voor de Stadsregio is en een invulling van de structuurvisie van de provincie kan worden, voor zover het de Stadsregio betreft. Nauwe samenwerking en afstemming met de provincie is al eerder overeengekomen.

Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP)

Het toenmalige ROA heeft een nieuw beleidskader opgesteld op het gebied van verkeer en vervoer, het Regionaal Verkeer&Vervoerplan (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) als onderdeel van de Regionale Agenda van het ROA. Het gaat daarbij om: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. Het RVVP beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015.

De bereikbaarheidsopgaven vragen om een samenhangende aanpak, waarbij gebruik wordt gemaakt van de sterke kanten van de auto, de fiets en het openbaar vervoer. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in de volgende strategieën:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken met een accent op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Door verbindingen op korte termijn slimmer te benutten kan er meer verkeer worden afgewikkeld. Op lange termijn moeten ze zodanig worden uitgebreid dat deze minder storingsgevoelig zijn;
- De problemen worden meer gebiedsgewijs aangepakt, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van een gebied en de aard en omvang van de (toekomstige) problematiek ter plaatse. Onderling goed op elkaar afgestemde maatregelen pakketten die de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of veiligheid verbeteren. De prioriteit ligt bij de stedelijke bestemmingsgebieden rond de congestiegevoelige corridors, vooral op de as Haarlemmermeer - Amsterdam – Almere;
- Met capaciteitsuitbreiding alleen kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Met het versterken van prijsprikkels kan reisgedrag worden bijgestuurd waardoor het verkeer- en vervoersysteem efficiënter werkt. Te denken valt aan al bekende systemen als betaald parkeren maar ook aan een landelijke vorm van variabele kilometerheffing;
- Met het RVVP wordt ernaar gestreefd leefbaarheid en veiligheid per saldo niet te laten verslechteren, ondanks de groeiende mobiliteit. De regio zet in op het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden waarbij het accent wordt gelegd op dichtbevolkte gebieden en op het voorkomen van problemen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Maximaal moet worden ingezet op werkgelegenheidsgroei in gebieden met tekorten aan arbeidsplaatsen en op verdichting rond openbaar vervoer knooppunten, met parkeerbeperkingen en goede fietsroutes. Daarnaast zijn op regionaal niveau meer

financiële middelen nodig en dienen ruimtelijke ontwikkelingen directer gekoppeld te worden aan investeringen in de bereikbaarheid op netwerkniveau die daarvoor nodig zijn.

De te ondernemen activiteiten die voortvloeien uit dit RVVP en de financiële dekking daarvan zijn verder uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma 2005-2010 (vastgesteld 29 maart 2005). In dit Uitvoeringsprogramma zijn eerst zijn de projecten en activiteiten geïnventariseerd die volgen uit het beleidsdeel RVVP en in studie of uitvoering zijn. Vervolgens zijn de nieuwe acties en projecten gedefinieerd die nodig zijn om het beleid uit te voeren.

Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP en de hierna beschreven Regionale Woonvisie maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol. Verdere economische groei moeten komen door het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

De volgende opgaven tot 2020 zijn geformuleerd:

- Ruimtelijk plannen c.q. reserveren van voldoende bedrijventerreinen in de verschillende segmenten die aansluiten bij de subregionale behoeften. Almere (390 ha.), Meerlanden (310 ha.), Amsterdam (160 ha.), Zaanstreek (100 ha.), IJmond (75 ha.), Waterland (55 ha.) en Amstelland (15 ha.). Om goederenstromen zo beperkt mogelijk te houden en multimodaal transport te faciliteren, heeft de ontwikkeling van bedrijventerreinen met een zekere massa een sterke voorkeur boven versnipperde locaties;
- In stand houden van locaties voor het lokaal verzorgende bedrijfsleven;
- Herstructurering bedrijventerreinen, met name in Zaanstad, Haarlemmermeer en Amsterdam;
- Tijdig ontwikkelen van nieuwe locaties ten behoeve van stedelijke transformaties van bestaande terreinen naar woonfuncties;
- Ontwikkeling van een internationaal topmilieu op de Zuidas en de ontwikkeling van hoogwaardige kantorenmilieus in Almere en Zaanstad.

Regionale Woonvisie

De Regionale Woonvisie (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Ook hiervoor geldt dat wordt aangesloten op de beleidsdoelstelling die zijn genoemd in de Regionale Agenda van het ROA. De Regionale Woonvisie geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. In de woonvisie zijn de ambities voor het wonen verder uitgewerkt:

- Kwantiteit: Centraal staat het bouwen van voldoende woningen en op korte termijn de productie in nieuwbouw en herstructurering op gang krijgen. In de Noordvleugel van de Randstad is er voor de periode 2010-2030 een opgave voor de bouw van zo'n 150.000 woningen, in combinatie met bijbehorende infrastructuur en overige voorzieningen. Voor Amsterdam gaat de woonvisie uit van een jaarlijkse toevoeging aan de woningvoorraad van 2.880 woningen (4.500 nieuw te bouwen woningen minus 1.620 te slopen woningen).

- Kwaliteit: Vraag en aanbod op de woningmarkt sluiten onvoldoende op elkaar aan. Een Regionaal Kwalitatief Bouwprogramma moet zorgen dat dit verbetert. In nieuwbouw en herstructurering moet gewerkt worden aan versterking van de identiteit en potenties van gebieden en wijken;
- Vergroot beschikbaarheid woningvoorraad: Hoewel er voldoende betaalbare huurwoningen in de regio staan, zijn de wachttijden voor woningzoekenden groot. De opgave richt zich op het in gang zetten van de doorstroming op de markt. Daarnaast is het in stand houden van sociale verbanden in wijken en kernen van cruciaal belang. Keuzemogelijkheden voor verschillende doelgroepen moeten worden vergroot. Er moet bijvoorbeeld meer aandacht zijn voor huisvesting van jongeren/starters en ouderen op lokaal niveau;
- Een open woningmarkt is essentieel: In het verlengde van de centrale ambities en de opgaven voor het wonen in de regio, dient de werking van de woningmarkt zo min mogelijk belemmeringen te kennen. Een open markt binnen de regio maar ook daarbuiten biedt mensen de beste keuzemogelijkheden. Overheidsinterventie kan beperkt blijven tot de zorg om de positie van de zwakkeren op de woningmarkt. Daarnaast dient de herhuisvesting van stadsvernieuwingskandidaten specifieke aandacht te krijgen.

4.5 Gemeentelijk beleid

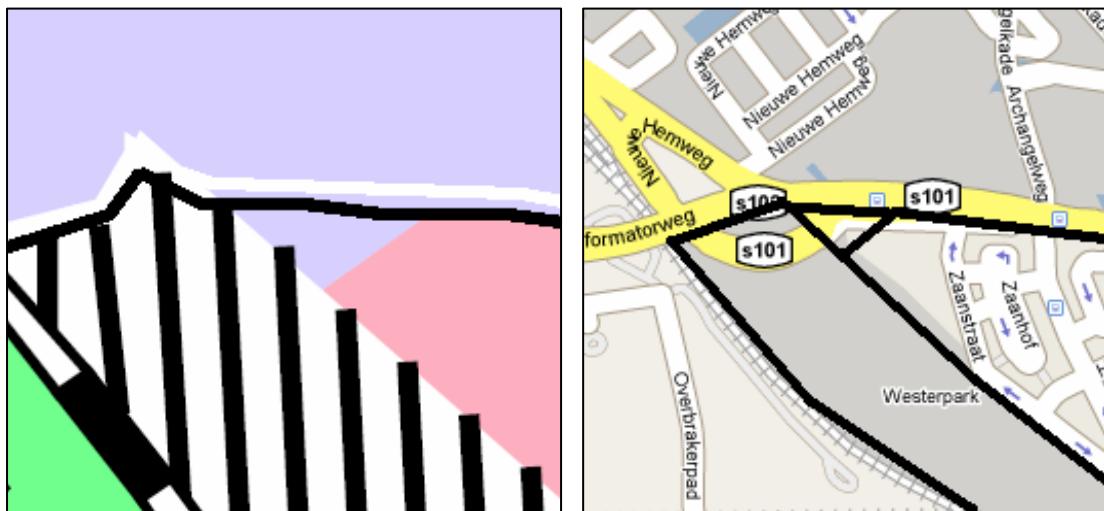
Structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid”

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Amsterdam is vastgelegd in het structuurplan “Kiezen voor stedelijkheid” (juli 2003). Dit ruimtelijke beleid is gericht op de periode vanaf 2003 tot en met 2010, maar vormt voor een deel ook een aanzet tot ontwikkelingen die doorlopen in de periode daarna. Het structuurplan kiest voor optimaal gebruik van de ruimte en het mengen van verschillende functies. De bij het structuurplan behorende plankaart geeft weer waar in de periode tot en met 2010 kan worden gewoond, gewerkt en gerecreëerd en langs welke wegen en spoorlijnen het verkeer wordt afgewikkeld.

Het plangebied is op de plankaart van het structuurplan hoofdzakelijk aangewezen als “Stedelijk wonen/werken” en voor een klein deel als “Stedelijk bedrijventerrein”. Binnen het gemengd stedelijk woonwerk gebied is het wonen dominant, maar moet menging met kleinschalige functies worden nagestreefd. Het gaat hierbij om een zo volledig mogelijk pakket van kleinschalige werkfuncties en recreatieve en maatschappelijke functies. Op plekken waar verdichting plaatsvindt, zijn parkeermaatregelen nodig. Gedacht kan worden aan dubbelgebruik, beperking van het volume en de invoering van parkeerbeheer.

Wat betreft gebied dat is aangewezen als “Stedelijk bedrijventerrein” geldt dat bedrijven tot maximaal milieucategorie 3 of 4 zijn toegestaan. In de huidige situatie is daar een hotel gerealiseerd.

Op de afbeeldingen is de plankaart van het Structuurplan weergegeven (links) en zijn de grenzen van de milieutypes op de stadsplattegrond geprojecteerd (rechts)



Het realiseren van woningen en sportvoorzieningen (ter vervanging van bestaande sportvoorzieningen) past binnen het milieutype “stedelijk wonen-werken”.

Structuurvisie

Vanaf 25 februari 2010 ligt de ontwerp Structuurvisie van de gemeente Amsterdam ter visie. In de ontwerp Structuurvisie is de Brediuslocatie op de visiekaart voor het centrum (2040) aangewezen als “werken-wonen”. Het realiseren van woningen, enkele bedrijven en sportvoorzieningen past binnen dit kader.

Beleidskader hoofdnetten

In aanvulling op het Structuurplan is op 11 mei 2005 het beleidskader hoofdnetten vastgesteld door de gemeenteraad. Het beleidskader stelt vast waar de hoofdnetten liggen, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Daarnaast gaat dit beleidskader in op de vraag wat er moet gebeuren als de hoofdnetten elkaar kruisen of overlappen en hoe Amsterdam de kwaliteit van de netten kan behouden en versterken. Het beleidskader dient als basis voor investeringen in de hoofdnetten en voor eventueel te nemen maatregelen. Het is ook het kader waarin de centrale stad randvoorwaarden opstelt voor de hoofdnetten Auto en Rail. Ruimtelijke plannen kunnen eraan worden getoetst. In het beleidskader zijn enkele wegen toegevoegd aan het hoofdnet auto en enkele wegen geschrapt. De Spaarndammerdijk is net als in het Structuurplan uit 2003 in het beleidskader onderdeel van het hoofdnet auto.

Actieplan Luchtkwaliteit

Het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van Amsterdam heeft ingestemd met de inspraaknota van het ontwerp Actieplan Luchtkwaliteit en de wethouder Milieu gemachtigd om het ontwerp Actieplan aan te passen aan de hand van de Inspraaknota tot een definitieve versie (20 april 2006). Hiermee beschouwt B&W het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam als zijnde vastgesteld.

Het doel van het Actieplan is het bieden van oplossingen ten aanzien van de bestaande knelpunten wat betreft luchtkwaliteit in Amsterdam. Het Actieplan bevat concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. Daarnaast

bevat het Actieplan ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd en wordt een positieve bijdrage geleverd voor alle bouwprojecten. Er wordt een omgeving gecreëerd waarbinnen de projecten een kans hebben om aan de normen te voldoen. Maatregelen binnen het project zelf moeten vervolgens de laatste verbeteringen van de luchtkwaliteit verzorgen zodat de normen worden gehaald.

Voor de Spaarndammerdijk is in het Actieplan opgenomen dat een tunnel wordt gerealiseerd en ter beperking van het vrachtverkeer zal een Actieplan Goederenvervoer worden opgesteld. Amsterdam wil bij voorkeur niet dat er nieuwe gevoelige bestemmingen worden gerealiseerd bij drukke wegen. Voor Amsterdam geldt conform hoofdstuk 6.3 van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam een richtlijn. Het uitgangspunt is dat bij ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe voorzieningen voor gevoelige groepen, de blootstelling van deze groepen aan luchtverontreinigende stoffen geminimaliseerd dient te worden. Dit kan bereikt worden door deze voorzieningen zo ver mogelijk van grote verkeersaders te realiseren of door middel van bijzondere afschermdende maatregelen.

In het projectgebied Bredius worden geen kwetsbare bestemmingen zoals scholen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen gerealiseerd.

Convenant Milieuzone goederenvervoer

Op 19 december 2007 is een convenant ondertekend tussen het college van B&W, Verladersorganisatie EVO, Transport en Logistiek Nederland en Ondernemersorganisatie Regio Amsterdam en als (branche)organisaties voor het goederenvervoer. Het Milieucentrum Amsterdam en de Kamer van Koophandel zijn betrokken geweest bij het overleg over de milieuzone.

In het convenant is onder meer afgesproken dat de gemeente Amsterdam het landelijke convenant "Stimulering schone vrachtauto's en milieuzonering" ondertekent. Dat betekent dat tussen 1 oktober 2008 en 1 januari 2010 de overeenkomstige normen uit het landelijke convenant in de milieuzone van Amsterdam van toepassing zullen zijn. In hoofdlijnen houdt dat in dat uitsluitend voertuigen worden toegelaten die voldoen aan de eis Euronorm 2 met roetfilter.



In het convenant is voorts opgenomen dat de omgeving van Bredius deel uitmaakt van de milieuzone van Amsterdam. In de afbeelding op is de milieuzone weergegeven. De milieuzone is op 19 mei 2008 vastgesteld door het college van B&W en de milieuzone is per 9 oktober 2008 in werking getreden.

Geluidbeleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met het dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het geluidsbeleid zoals verwoord in de nota Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening 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 hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

4.6 Stadsdeelbeleid

Woonvisie

Op 26 juni 2008 is de Woonvisie Westerpark 2008-2012 vastgesteld door de stadsdeelraad. In het voormalige stadsdeel Westerpark wonen ongeveer 35.000 mensen in 20.000 woningen. De woningen stammen grotendeels uit de bouwperiode 1880-1930. Het betreft dus oude woningen met vaak kleine woonoppervlaktes. Veel van de woningen zijn huurwoningen met een lage huurprijs. De bewoners van het voormalige stadsdeel Westerpark zijn relatief jong. Het zijn vaak alleenstaanden met één salaris. Het gemiddeld inkomen is dan ook relatief laag.

Het stadsdeel vindt het belangrijk dat in het stadsdeel mensen met verschillende achtergronden en in verschillende gezinssamenstellingen naar tevredenheid kunnen wonen. De inspanningen van het stadsdeel moeten leiden tot een divers en levendig stadsdeel met een eigen karakter en sterke sociale samenhang. Wonen kan hieraan een bijdrage leveren. Door het kwalitatief verbeteren van de bestaande woningvoorraad en het toevoegen van (starters-)koop- en woonzorgwoningen wordt gewerkt aan de doelstelling om een wooncarrière binnen Westerpark mogelijk te maken en een aantrekkelijk leefklimaat te scheppen om te wonen. In het project Bredius worden tussen de 65 en de 125 woningen gerealiseerd in de vrije sector, waardoor de diversiteit van de woningvoorraad wordt vergroot.

Notitie Economie en Werk 2004

De nota Economie en werk is op 28 september 2004 door de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Westerpark vastgesteld. De bedrijvigheid in het stadsdeel is in hoofdzaak geconcentreerd in het Food Centre Amsterdam (FCA), op het bedrijventerrein Westerpark (met enkele grootschalige detailhandelsvestigingen), in de kantoren aan de Van Diemenstraat (kleinschalige ondernemingen) en op het Westergasfabriekterrein (stadsdeelkantoor, horeca).

Gestreefd wordt om het aantal betaalbare vestigingsmogelijkheden voor kleine, startende, lokale en/of culturele ondernemingen te vergroten. Dit kan ondermeer door kleinschalige bedrijfsruimten op te nemen in nieuwbouwprojecten.

Het project Bredius gaat uit van de realisatie van sportvoorzieningen en woningen. Binnen de woningen worden beroep en bedrijf aan huis toegestaan. Zelfstandige bedrijfsgebouwen worden niet gerealiseerd.

Detailhandelsbeleid

Het detailhandelsbeleid is vastgelegd in de op 28 september 2004 door de stadsdeelraad vastgestelde nota Economie en werk. In het stadsdeel hebben drie van de vier buurten een eigen winkelgebied waar naast winkels ook veel horeca en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd is. Deze gebieden bedienen bijna uitsluitend buurtbewoners. Het beleid is erop gericht om de detailhandel te concentreren in drie winkelgebieden met buurtverzorgend niveau: Hugo de Grootplein, Van Limburg Stirumstraat en Spaarndammerstraat. Bredius is geen onderdeel van een winkelgebied, waardoor er op deze locatie geen winkels worden toegestaan.

Parkeerbeleidsnotitie "De openbare ruimte herwinnen"

Op 26 april 2005 heeft de stadsdeelraad ingestemd met de Parkeerbeleidsnotitie. Het stadsdeel streeft naar het terugdringen van het parkeren op straat. Daarnaast wordt gestreefd om bij elk nieuwbouw project in beginsel in te zetten op gebouwde parkeervoorzieningen en kan dubbel gebruik het aantal parkeerplaatsen verminderen. Het parkeren op straat dient zo gering mogelijk gehouden te worden.

Conform het Stedenbouwkundig Plan Bredius worden voor de nieuwe woningen parkeerplaatsen in een parkeerkelder gerealiseerd en komen de bewoners niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.

Welstandsnota Westerpark

Op 2 september 2008 is door de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Westerpark de Welstandsnota Westerpark vastgesteld. Deze nota bevat in ieder geval de regels voor door de Woningwet (2003) aangewezen categorieën van bouwwerken, maar kan, indien noodzakelijk verder uitgebreid en verdiept worden.

De verschijningsvorm van de nieuwbouw wordt getoetst aan de Welstandsnota van het stadsdeel. Volgens deze nota valt het plangebied onder "Gordel 20/40". Nieuwbouw voegt zich in deze buurten zowel architectonisch als stedenbouwkundig naar de buurtkenmerken.

De Welstandsnota stelt de volgende specifieke kenmerken, die gebaseerd zijn op de kenmerken van de Gordel 20/40:

- De bouwhoogte in straatwanden dient zich te voegen naar de omringende bebouwing, zowel in maximale als in minimale zin.
- Er wordt gebouwd in de bestaande rooilijnen.
- Nieuwe bebouwing kan een zelfstandigheid verkrijgen die recht doet aan het gebouw zelf, maar zeker ook aan de belendende percelen.
- Geen bergingen aan de straatzijde, ontsluitingen op een logische plek aan de straat.
- Respecteren van de grote rol die kozijnen en specifieke ornamentiek in de architectuur van de Gordel 20/40 spelen.
- Respecteren van maat en ritme in langere straatwanden en de ornamenten die daarin een rol spelen.
- Driedeling in de gevel: onderbouw (plint), opbouw en bekroning.
- Terughoudendheid in uitspringende gevelonderdelen zoals balkons en erkers.
- Traditioneel materiaalgebruik: baksteen; bij voorkeur geen (isolerend) pleisterwerk.
- Voorzichtig met kunststoftoepassingen.
- Kleuren dienen het karakter van de 19e eeuwse Ring te ondersteunen.

Horecanota Westerpark 2008

De Horecanota Westerpark 2008 is vastgesteld ter vervanging van de verouderde horecanota uit 1998. Uitgangspunt één in de nieuwe horecanota is dat in het voormalige stadsdeel Westerpark, net als in andere delen van de stad, levendigheid een onderdeel is van het dagelijkse leven. Gesteld wordt dat daar waar veel mensen wonen, behoefte is aan ontmoetingsplaatsen, zoals horecavestigingen. Uitgangspunt twee is dat het woon- en leefklimaat beschermd moet worden. Overlast van horeca dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

In de horecanota is een aantal horecaconcentratiegebieden genoemd. Het gebied rond het Brediusbad is geen onderdeel van een horeca concentratiegebied. Voor de gebieden buiten de horecaconcentratiegebieden geldt dat horeca alleen is toegestaan als er een minimale afstand van 50 meter wordt aangehouden tot de meest nabij gelegen horecazaak, om eventuele overlast voor omwonenden te voorkomen.

In dit bestemmingsplan wordt horeca toegestaan aan de zijde van het zwembad en aan het nieuwe pleintje, op de hoek van de Zaanstraat en de nieuwe verbindingsweg. De omvang van de nieuwbouw is zodanig dat aan de 50 meter bepaling kan worden voldaan.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Bodemkwaliteit

Volgens de Wet bodembescherming is er sprake van een bodemverontreiniging als het gehalte van een stof in de grond of in het grondwater de zogenaamde “streefwaarde” overschrijdt. Daarnaast zijn er in de wet “interventiewaarden” vastgesteld. Interventiewaarden liggen hoger dan streefwaarden. De vraag of de aanwezigheid van verontreiniging acceptabel is hangt af van de aard van de verontreiniging en van de bestemming van de gronden. Mobiele verontreiniging leidt tot een verdere verontreiniging van omliggende gronden en is daarom over het algemeen saneringsplichtig. Bij woonbestemmingen is eventuele verontreiniging een groter probleem dan bij bijvoorbeeld een parkeerterrein.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan is altijd verkennend onderzoek nodig om vast te stellen of de beoogde bestemming kan worden gerealiseerd. Wanneer er gehalten boven de tussenwaarde worden aangetroffen is nader onderzoek nodig. Het vaststellen van de bodemkwaliteit is niet alleen relevant uit oogpunt van milieuhygiëne, maar ook in verband met de economische uitvoerbaarheid van het plan. Sanering is kostbaar en in geval van saneringsplicht dienen de kosten betrokken te zijn in de exploitatie van het plan.

Door Tauw Amsterdam is een indicatief bodemonderzoek uitgevoerd¹. In het onderzoek is geconcludeerd dat op basis van de onderzoeksresultaten de grond ter plaatse van de onderzoekslocatie, met uitzondering van enkele licht verhoogde concentraties (overschrijding streefwaarden), vrij is van verontreinigingen. De gemeten concentraties in de grond zijn zodanig gering dat er geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu te verwachten zijn.

In één peilbuis is een sterk verhoogd gehalte arseen aangetroffen. Verondersteld wordt dat dit een natuurlijke herkomst heeft. Van arseen is bekend dat de aanwezigheid van pyriethoudende bodemlagen kan leiden tot verhoogde arseenconcentraties in de bodem. Ter plaatse van de onderzoekslocatie is mogelijk sprake van het roesttype arseen. Door de aanwezigheid van ijzercomplexen in de bodem kan als gevolg van grondwaterstandfluctuaties en kwel aanrijking van natuurlijk arseen plaatsvinden. In Amsterdam worden regelmatig verhoogde gehalten arseen in het grondwater gemeten, waardoor mede verwacht wordt dat de arseenverontreiniging een natuurlijke oorsprong heeft. Aanvullend onderzoek naar de in het grondwater aangetroffen arseenverontreiniging wordt niet noodzakelijk geacht.

De locatie kan voor wat betreft asbest als onverdacht worden beschouwd. Geconcludeerd kan worden dat de grond in het plangebied geschikt is voor de beoogde functies (sportvoorzieningen en woningen).

¹ Indicatief Bodemonderzoek Bredius te Amsterdam, Tauw, 8 februari 2007

5.2 Wet geluidhinder

Voor de herontwikkeling van Bredius is door Cauberg Huygen akoestisch onderzoek gedaan². Het plangebied ligt binnen de geluidzones van wegverkeer, railverkeer en industrielawaai. Tenslotte ligt het gebied binnen de zone van de werkplaats Nedtrain, het spoorwegemplacement Zaanstraat en het Openluchtwembad Bredius.

Industrielawaai

Het plangebied ligt in de zone van het industrieterrein Westpoort. De voorkeurgrenswaarde bedraagt 50 dB(A) en de maximale ontheffingswaarde 55 dB(A). De berekende geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 58 dB(A) aan de zijde van het Brediusbad. Aan de zijde van de Zaanstraat bedraagt de geluidbelasting maximaal 53 dB(A).

Aan de zijde van het Brediusbad moeten de woningen al worden voorzien van een dove gevel of een geluidsscherm dat minimaal 9 dB(A) reduceert. Aan die zijde zal de geluidbelasting op de gevel derhalve maximaal 49 dB(A) bedragen. Een geluidsscherm of dove gevel is aan de zijde van de Zaanstraat niet nodig, gelet op de berekende geluidbelasting van maximaal 55 dB(A).

Aangezien aan de zijde van de Zaanstraat geen dove gevel of vliesgevel nodig is, wordt voor die zijde een hogere grenswaarde van maximaal 55 dB(A) vastgesteld. Aan de zijde van het Brediusbad is de geluidbelasting als gevolg van het geluidsscherm (dat nodig is vanwege de geluidbelasting van het Brediusbad) maximaal 49 dB(A) en dus lager dan de voorkeurgrenswaarde.

Wegverkeer

De locatie Bredius ligt in de zone van de S101 (Spaarndammerdijk en Nieuwe Hemweg) en de S102 (Transformatorweg). Voor de Spaarndammerdijk is een geluidbelasting van maximaal 51 dB berekend. Omdat de woningen aan de zijde van de Spaarndammerdijk vanwege het geluid van het Brediusbad worden voorzien van een geluidsscherm met een geluidreductie van 9 dB bedraagt de geluidbelasting van de Spaarndammerdijk maximaal 42 dB. Voor de Nieuwe Hemweg is de maximale geluidbelasting 42 dB en voor de Transformatorweg maximaal 39 dB. Geconcludeerd kan worden dat voor wegverkeer geen hogere waarden hoeven te worden vastgesteld.

Railverkeer

De locatie Bredius ligt binnen de zone van de spoortrajecten 382 en 383. De maximale geluidbelasting bedraagt 58 dB voor beide trajecten. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB. De woningen aan de zijde van het Brediusbad worden uitgevoerd met een geluidsscherm (vanwege het geluid van het zwembad), zodat daarmee ook de geluidbelasting van het railverkeer wordt afgeschermd. De woningen aan de zijde van de nieuwe straat (zuidzijde) worden eveneens voorzien van een vliesgevel, om het geluid van de werkplaats af te schermen. Daarmee wordt ook het geluid van het railverkeer afgeschermd. De kapverdieping wordt in de zuidoosthoek van het plangebied niet voorzien van een geluidsscherm, aangezien dat technisch niet mogelijk is. Voor deze bovenste verdieping is het daarom nodig dat er een hogere grenswaarde voor railverkeer wordt vastgesteld van 58 dB. Het toepassen van geluiddempers is gelet op de kosten ervan in

² Nieuwbouwproject Bredius te Amsterdam, akoestisch onderzoek geluidbelastingen, Cauberg Huygen, 15 januari 2009 (referentie 20060418-12)

verhouding tot de (beperkte) geluidreductie geen geschikte maatregel. Gekozen is om maatregelen aan de gevel van de gebouwen te treffen teneinde een goed woon- en leefklimaat te realiseren.

Cumulatie

Indien conform de Wet geluidhinder hogere waarden worden aangevraagd en het plan gelegen is binnen de geluidzones van meerdere bronnen, dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van verschillende geluidsbronnen. Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een aanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde.

Volgens het genoemde Amsterdamse beleid is een gecumuleerde geluidbelasting tot 3 dB meer dan de maximaal hoogst toegestane ontheffingswaarde aanvaardbaar. Voor wegverkeerslawaai is de maximale ontheffingswaarde 63 dB, voor industrielawaai 55 dB(A) en voor het railverkeer 68 dB. Een gecumuleerde geluidbelasting is in dit geval tot 71 dB conform het geluidbeleid nog aanvaardbaar.

De cumulatie is door Cauberg Huygen onderzocht³. Daaruit blijkt dat er punten zijn die worden belast door meer dan één geluidsbron, namelijk het spoorweglawaai en het industrielawaai van Westpoort. Voor deze woningen is de gecumuleerde geluidbelasting berekend. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 60 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting is ruim minder dan 71 dB en daarmee conform het gemeentelijk geluidbeleid voor deze situatie acceptabel. Op grond van de gecumuleerde geluidbelastingen zijn geen extra dove gevels of gebouwgebonden geluidsschermen noodzakelijk.

Geluidbeleid gemeente Amsterdam

Het Amsterdamse beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder" (d.d. 13 november 2007) is erop gericht elke woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld te voorzien van minimaal één geluidluwe gevel. Van dit beleid kan worden afgeweken indien hiervoor zwaarwegende overwegingen aanwezig zijn. Onder een stille zijde wordt verstaan een gevel of geveldeel met een geluidsbelasting van maximaal de voorkeursgrenswaarde. Het doel van deze bepaling is om woningen te realiseren met verblijfsruimten, met name de slaapkamers, die op een natuurlijke wijze geventileerd kunnen worden zonder dat het geluidsniveau in de woning de wettelijke binnenwaarde overschrijdt. Het ontwerp van de woonplaattegronden zal op dit uitgangspunt gebaseerd moeten worden.

Bij het ontwerpen van de geluidsschermen / vliesgevels zullen de voorwaarden van bouwbrief 15 van de gemeente Amsterdam worden opgevolgd. Dit behelst ondermeer:

- Het realiseren van buitenluchtcondities tussen het scherm en de gevel. Hiertoe zal de grootte van de daartoe benodigde ventilatieopeningen in het scherm worden bepaald. De capaciteits eis geldend voor een verblijfsgebied van woningen vormt hiervoor de basis uitgaande van het (fictieve) vloeroppervlak van het gebied tussen scherm en woninggevel;
- de openingen in het scherm zullen gelijkmatig zijn verdeeld en permanent geopend zijn.
- er zal een afstand tussen het scherm en de woninggevel van tenminste 0,5 meter aangehouden worden. Deze afstand is de minimale netto breedte van de spouw.

³ Nieuwbouw Brediusshal te Amsterdam, gecumuleerde geluidbelastingen, Cauberg Huygen, 10 april 2009

- de ruimte achter het scherm is per woning gescheiden.

De benodigde 9 tot 12 dB(A) reductie zal nagenoeg overal worden gerealiseerd zonder speciale geluidwerende voorzieningen in het scherm. Eventueel zal aanvullende absorptie in de spouw tussen het scherm en de woninggevel worden aangebracht om de geluidniveaus ter plaatse van de woninggevel te reduceren.

In het bestemmingsplan en in de bouwenvelop is bepaald dat alle woningen moeten worden voorzien van een stille zijde. Daarbij is het relevant om vast te stellen of er binnen de bouwenvelop een verkaveling denkbaar is waarbij de betreffende woningen een stille zijde hebben. Het proefverkavelingsmodel gaat uit van een tweetal binnenhoven (aan de zijde van de Zaanstraat) waar een groot deel van de stille zijden kunnen worden gerealiseerd. Voor een aantal (hoek)woningen geldt dat daar alleen een stille zijde kan worden gerealiseerd als er een loggia wordt gebouwd. Hiervoor geldt overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid een minimale dieptemaat van 1,30 meter en een minimum oppervlakte van 3 m².

Randvoorwaarde bij het toepassen van dove gevels en geluidschermen is dat het verblijfsgebied (slaapkamers, woonkamer) van de woning tot ten minste 33 dB wordt geïsoleerd. Verder geldt dat elke geluidbelaste woning een geluidsluwe gevel of geveldeel moet hebben waarop slaapkamers geventileerd en gespuid kunnen worden.

5.3 Inrichtingen (Wet milieubeheer)

Een aantal bedrijven rond het plangebied beschikt over een milieuvergunning of valt onder het Activiteitenbesluit. Het gaat hierbij om:

- Openluchtwembad Bredius
- Werkplaats Nedtrain
- Spoorwegemplacement Zaanstraat

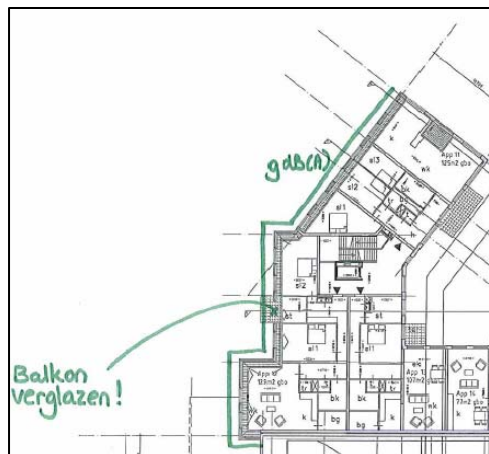
In alle gevallen gaat het om bestaande inrichtingen, waarbij het uitgangspunt is dat de huidige milieuruimte niet ingeperkt gaat worden door dit bestemmingsplan. Op grond van de VNG publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" gelden richtafstanden tot woningen. De realisatie van woningen binnen deze richtafstanden is alleen gemotiveerd mogelijk.

Brediusbad

Het bouwplan wordt gerealiseerd binnen de richtafstand van 100 meter. Berekend is of er aan de toetswaarden wordt voldaan. Het zwembad is meldingsplichtig en valt onder het Activiteitenbesluit. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de noord(west) gevels van de woningen met direct zicht op het bad worden overschreden.

De berekende geluidbelasting bedraagt maximaal 59 dB(A) en is hoger dan de toegestane toetswaarde. Het is niet mogelijk om hiervoor hogere grenswaarde vast te stellen. Daardoor moeten ofwel maatregelen aan de bron of maatregelen aan de nieuwe woningen worden getroffen. Maatregelen aan de bron zijn niet gewenst, om het Brediusbad niet in haar functioneren te beperken. Daardoor blijven maatregelen aan de woningen over. Om de te hoge gevelbelasting op te vangen zal de gevel moeten worden uitgevoerd als een dove gevel of worden voorzien van een vliesgevel (een soort geluidsscherm los van de gevel).

Door Cauberg Huygen is onderzocht aan welke afmetingen deze voorzieningen moeten voldoen, zodat een geluidreductie van 9 dB wordt bereikt en daarmee aan de toetswaarde voldaan wordt.

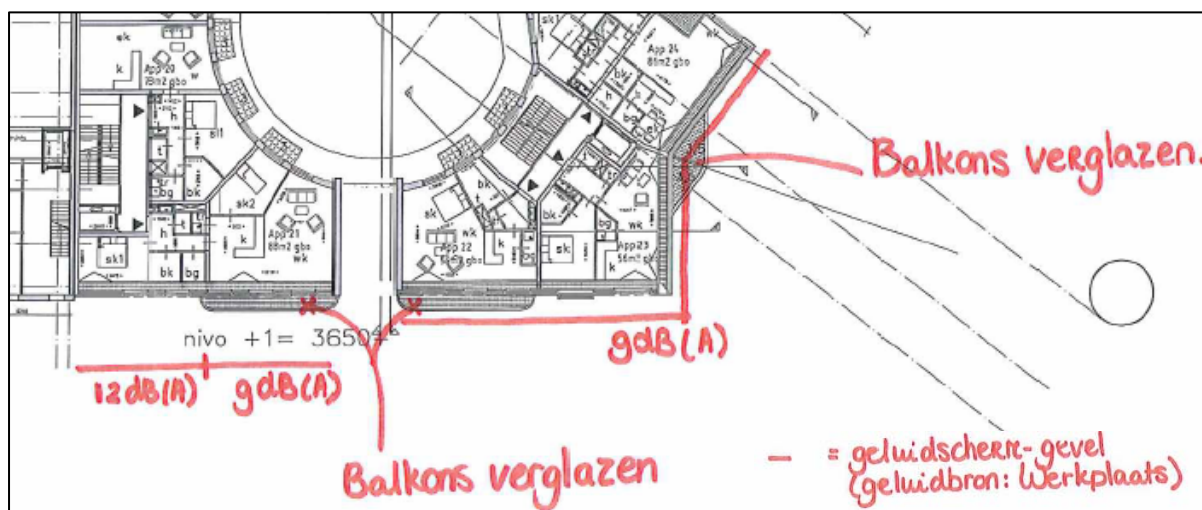


Afbeelding: plek waar dove gevel of geluidsscherm met een reductie van 9 dB(A) nodig is vanwege de geluidbelasting van het Brediusbad

Werkplaats Nedtrain

Het bouwplan wordt gerealiseerd binnen de richtafstand van 50 meter. Berekend is of er aan de toetswaarden wordt voldaan. De werkplaats beschikt over een milieuvergunning. Bij de beoordeling van de geluidniveaus is uitgegaan van het akoestisch onderzoek dat in het kader van de milieuvergunning is uitgevoerd.

De toetswaarden worden op de zuidwest- en zuidoostgevels van de woningen met direct zicht op de werkplaats overschreden met maximaal 12 dB(A). Hiervoor gelden dezelfde overwegingen als bij het Brediusbad. Bij deze woningen zal daarom een dove gevel of geluidsscherm worden gerealiseerd om aan de toetswaarde te voldoen. Dit scherm moet gelet op de berekende geluidbelasting een reductie van maximaal 12 dB(A) bereiken.



Afbeelding: plek dove gevel / geluidsscherm vanwege geluidbelasting werkplaats

Spoorwegemplacement Zaanstraat

Het bouwplan wordt gerealiseerd binnen de richtafstand van 200 meter. Berekend is of er aan de toetswaarden wordt voldaan. Het spoorwegemplacement beschikt over een milieuvergunning. Bij de beoordeling van de geluidniveaus is uitgegaan van het akoestisch onderzoek dat in het kader van de milieuvergunning is uitgevoerd.

De toetswaarden worden op de zuidwest- en zuidoostgevels van de woningen met direct zicht op het spoorwegemplacement overschreden met maximaal 6 dB(A). Bij deze woningen moet een geluidsscherm worden gebouwd aan de gevel om aan de toetswaarde te voldoen. Het geluidsscherm dat al noodzakelijk is voor het reduceren van de geluidbelasting van de werkplaats volstaat hiervoor. Dat gaat uit van een geluidreductie van 12 dB(A).

5.4 Externe veiligheid

Inrichtingen met gevaarlijke stoffen

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein.

In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art. 2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

LPG

Door Cauberg Huygen is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid⁴. Op circa 200 meter van het plangebied ligt een benzinestation waar ook LPG wordt verkocht. Hiervoor geldt een invloedsgebied van 300 meter. Het plangebied ligt binnen deze zone.

Het LPG vulpunt van deze pomp wordt uiterlijk per 1 juli 2011 ontmanteld om de herontwikkeling van de Houthavens mogelijk te kunnen maken. In het vastgestelde bestemmingsplan Dijkpark en Tunnel is de LPG pomp wegbestemd. Echter, het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, omdat door BP beroep is aangetekend bij de Raad van State. Om deze reden moet in dit bestemmingsplan voornamelijk worden uitgegaan van de aanwezigheid van de LPG pomp. De afstand tussen het vulpunt en de nieuwe bebouwing van Bredius bedraagt hemelsbreed minimaal 185 meter. Op grond van bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen geldt een risicocontour van 110 meter voor het plaatsgebonden risico. Daarbuiten wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Gelet op de afstand van minimaal 180 meter wordt hieraan voldaan. Op grond van bijlage 2 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen geldt een afstand van 150 meter tot de grens van het invloedsgebied in verband met de verantwoording van het groepsrisico. Het plangebied ligt op minimaal 180 meter van het vulpunt, dus buiten de risicocontour van de LPG pomp. Nader onderzoek of verantwoording is daarom niet nodig.

⁴ Onderzoek externe veiligheid Brediusshal te Amsterdam, Cauberg Huygen, 1 februari 2008 (20060418-09)

Chemtura

Op enkele kilometers van het plangebied ligt het bedrijf Chemtura. In het kader van het bestemmingsplan Houthaven is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van het bedrijf Chemtura. Het huidige groepsrisico als gevolg van Chemtura is ruim een factor honderd lager dan de oriëntatiewaarde. Door AVIV is het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend op maximaal 1.000 meter rond de inrichting. Het plangebied Bredius ligt op circa 3.000 meter van het bedrijf zodat de toename van bebouwing niet leidt tot een toename van het groepsrisico. Desondanks is het onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Houthaven voorgelegd aan de brandweer voor advies. De brandweer heeft geconcludeerd dat er geen risicobeperkende maatregelen nodig zijn. Aangezien de locatie Bredius op ongeveer dezelfde afstand van Chemtura ligt als de Houthaven, kan er worden geconcludeerd dat de conclusies uit de Houthaven ook gelden voor Bredius en dat de aanwezigheid van Chemtura geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van de Brediuslocatie.

Transport van gevaarlijke stoffen

De circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (RNGS) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (eind 2005) schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit getoetst moet worden aan de normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico indien het besluit betrekking heeft op een plan binnen 200 meter vanaf de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, zoals in dit geval het spoor. Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico's te verantwoorden indien er sprake is van (significante) toename of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Er dient dan inzichtelijk te worden gemaakt op welke basis een bepaald groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht. Dit wordt verantwoording van het groepsrisico genoemd.

Het plaatsgebonden risico lager is dan 10^{-6} per jaar en legt dus geen beperkingen aan ruimtelijke ontwikkelingen.

Het groepsrisico wordt overschreden met een factor 2,9 indien wordt uitgegaan van zogenaamde "bonte treinen" (deze treinen zijn willekeurig samengesteld). Het groepsrisico niet wordt overschreden indien treinen "warme bleve vrij" (risicoarm) zijn samengesteld. De gebruiksruimte die wordt vastgelegd in het basisnet spoor voor het betreffende spoor zal zijn op basis van risicoarm samengestelde treinen. Uit de notitie van Cauberg Huygen van 11 juni 2010 blijkt dat uitgaande van deze risicoarm samengestelde treinen het groepsrisico ter hoogte van de Brediuslocatie in de Spaarndammerbuurt ver onder de oriëntatiewaarde blijft (0,00139 maal de oriëntatiewaarde). Uitgangspunt hierbij is dus dat treinen warme bleve vrij/risicoarm zijn samengesteld. Dit uitgangspunt is reëel omdat het rijk heeft aangegeven een convenant te sluiten met vervoerders over zgn. warme bleve vrije treinen. Haven Amsterdam is verder bereid, indien nodig, afspraken te maken met het betrokken bedrijf over risicoarme samenstelling van treinen.

In het bestemmingsplan voor de de Brediuslocatie in de Spaarndammerbuurt is rekening gehouden met het maximaal aantal fysieke ontwikkelingen. Uit de risicoberekeningen blijkt dat de ontwikkelingen niet leiden niet tot een significante toename van het groepsrisico door de ruime afstand tot het spoor. Het is volgens geldende regelgeving niet noodzakelijk een verantwoording voor het groepsrisico op te stellen. De risico's als gevolg van het transport per spoor vormen geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.5 Waterhuishouding

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de startovereenkomst Waterbeheer 21^{ste} eeuw ondertekend. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Dit is voorts vertaald als verplicht onderdeel van de bestemmingsplantoelichting in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets is een procesinstrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, te toetsen op de mate waarin rekening is gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij om aspecten als voldoende ruimte voor water, voldoende aandacht voor effecten op ecologische waterkwaliteit, garanderen van veiligheid (waterkeringen) en het voorkomen van te lage of te hoge grondwaterstanden.

Over de gevolgen van het project voor de waterhuishouding in en rond het plangebied is in het kader van het Stedenbouwkundig Plan overleg gevoerd met Waternet, de instantie die de waterbeheertaken uitvoert namens het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en de grondwaterzorgtaak verricht voor de Gemeente Amsterdam. Hierbij zijn met name de toename van verharding en de gevolgen voor de grondwaterstromen en –standen aan bod gekomen. Daarnaast is de ligging van de binnendijkse beschermingszone van de hoogwaterkering (Spaarndammerdijk) van 112 meter in ogenschouw genomen. Binnen deze zone worden geen ondergrondse bouwwerken gerealiseerd.

Toename van verharding wordt door Waternet met maximaal 1.000 m² toegestaan, aangezien er door deze toename een extra beslag wordt gelegd op de capaciteit van het rioolstelsel en de waterberging in open water. Door het stedenbouwkundig plan neemt de oppervlakte verharding door gebouwen en een nieuwe rijweg met ongeveer 1.600 m² toe. In overleg met Waternet worden maatregelen getroffen om de extra verharding te compenseren. Zo worden de nieuwe parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de nieuwe straat uitgevoerd als grastegels. Daarnaast wordt op de sporthal een vegetatiedak gerealiseerd en worden in de hoven groenvoorzieningen gerealiseerd. Voor de toename van verharding binnen het project is een ontheffing van de Keur van Hoogheemraadschap AGV verleend op 3 september 2009.

Onder het gebouw komt een parkeerkelder van 1 laag. Door adviesbureau Fugro is onderzoek gedaan naar de gevolgen van deze kelderbak voor de grondwaterstromen in en rond het plangebied. De verwachte verstoring is marginaal en verwaarloosbaar.

Waternet adviseert om het gebruik van uitlogende materialen te voorkomen. In de planvorming is uitgangspunt om waar mogelijk niet-uitlogende materialen toe te passen.

Waternet stimuleert het afkoppelen van verharde oppervlakken. Dit draagt bij aan de doelstellingen zoals die zijn gesteld in het Waterbeheer 21^e eeuw. Op dit moment wordt het huishoudelijk afvalwater en hemelwater via het gemengde stelsel afgevoerd. Wellicht dat in de toekomst een gescheiden stelsel wordt gerealiseerd. Waternet adviseert hierop te anticiperen door de hemelwaterafvoer en de vuilwaterafvoer gescheiden aan de perceelsgrens aan te bieden.

5.6 Natuurtoets

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet.

Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de vogel-/habitatrichtlijn mede toetsingskader. Naast de Flora en Faunawet zijn door het ministerie van LNV de zogenoemde "Rode Lijsten" vastgesteld, waarin met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende, in Nederland van nature voorkomende planten- en diersoorten zijn opgenomen.

Door AFO Advisering Flora- en faunaonderzoek is een natuurtoets uitgevoerd⁵. Op de planlocatie komen enkele strikt beschermde soorten voor: vogels en mogelijk vleermuizen. Op en rondom de planlocatie kunnen vogels van het stedelijke gebied broeden. De overige fauna betreft algemene soorten.

Om de onderzoeken of het gebied en de gebouwen worden gebruikt door vleermuizen is in het najaar van 2008 en de zomer van 2009 aanvullend onderzoek⁶ gedaan met een bat-detector. In het onderzoek is geconcludeerd dat de planlocatie deel uitmaakt van het foerageergebied van de Gewone dwergvleermuis en de Laatvlieger. Er zijn geen aanwijzingen verkregen die duiden op de aanwezigheid van een vaste verblijfplaats (kraamkolonie, zomer- en winterverblijfplaats en paarlocatie). Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet van toepassing.

5.7 Cultuurhistorie, monumenten en archeologie

Met de nieuwe Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen. De wet vraagt de gemeenten om in de voorbereidingsfase van een nieuw bestemmingsplan inventariserend archeologisch onderzoek te laten uitvoeren.

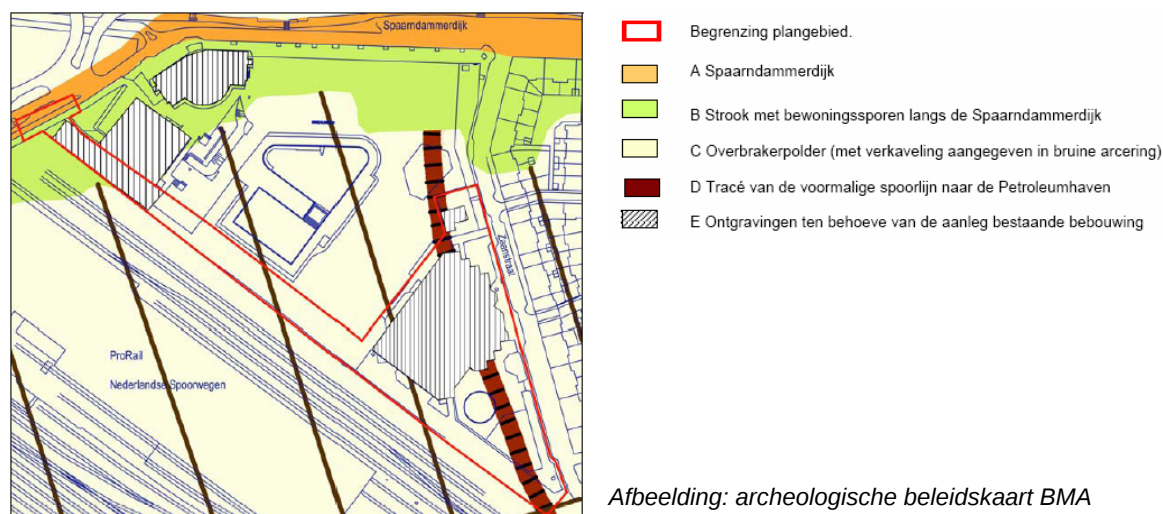
De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de Provinciale Cultuurnota Noord-Holland 2001-2004 de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland ontwikkeld. Naast de bescherming van objecten richt de provincie zich op de bescherming en ontwikkeling van structuren en ensembles op grotere schaal, zoals bijzondere landschapstypen, waterstaatswerken, defensielinies, etc.

De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. Op de kaart wordt tevens aangegeven waar zich archeologisch waardevolle vlakken bevinden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. Op de Historische Waardenkaart zijn op en rond de Brediuslocatie geen vlakken, lijnen of punten met archeologische waarden aangegeven.

⁵ Natuurtoets: "Sloop en nieuwbouw terrein Bredius", AFO, december 2008

⁶ Vleermuis onderzoek "Vervangende nieuwbouw Bredius" Amsterdam, AFO, augustus 2009

Desondanks is door Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente Amsterdam een bureau onderzoek gedaan⁷.



Afbeelding: archeologische beleidskaart BMA

Voor de zones A en B geldt een hoge archeologische verwachting. In deze zone maakt het bestemmingsplan geen nieuwe (ondergrondse) bebouwing mogelijk. Voor de overige zones, waar ondermeer een parkeerkelder wordt gemaakt, geldt een lage archeologische verwachting, ondermeer doordat in het verleden grondverzet heeft plaatsgevonden om de Bredius sporthal te bouwen. Hiervoor is nader archeologisch onderzoek niet nodig. In het bestemmingsplan zijn gelet de lage archeologische verwachting geen nadere richtlijnen ten aanzien van ondergronds bouwen opgenomen.

5.8 Luchtkwaliteit

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor zwevende deeltjes wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de luchtkwaliteit moet worden betrokken in de afwegingen. Met name de in de Wet milieubeheer opgenomen "grenswaarden" zijn in dit kader relevant. Grenswaarden geven een niveau van de buitenluchtkwaliteit aan dat, op een aangegeven moment zoveel mogelijk moet zijn bereikt, en waar die kwaliteit al aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

Om te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarin de grenswaarden worden overschreden of bestaande overschrijdingen toenemen, moet bij het opstellen van ruimtelijke plannen getoetst worden aan de grenswaarden. Een eventuele (toename van een) overschrijding van deze waarden kan als consequentie hebben dat bepaalde nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn.

⁷ Archeologische Quick Scan, Bureau Monumenten en Archeologie, september 2006

Door Cauberg Huygen is onderzoek gedaan naar de effecten van de nieuwbouw op de luchtkwaliteit⁸. Voor de parameters zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en benzo(a)pyreen wordt geen overschrijding berekend. De grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof is apart onderzocht. Uit de berekening volgt dat er geen overschrijding wordt berekend voor zowel de autonome als de situatie inclusief plan.

De luchtkwaliteit in de omgeving van het Brediusbad verbetert de komende jaren. Reden hiervoor zijn de algemene maatregelen die de (lokale) overheid heeft genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, waardoor de achtergrondwaarde lager wordt.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van het plangebied Brediusshal te Amsterdam wordt voldaan aan artikel 5.16.1.a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied alsmede de extra verkeersbewegingen als gevolg van het plan vormen geen belemmering (in het kader van titel 5.2 van de Wet milieubeheer) voor de doorgang van het plan.

Sinds 15 januari 2009 is de AMvB gevoelige bestemmingen van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen. In het onderhavige plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die liggen binnen de invloedssfeer van snelwegen en provinciale wegen.

Het college van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam heeft op 5 januari 2010 de "Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam vastgesteld". Op basis daarvan zijn gevoelige bestemmingen ook niet toegestaan binnen 50 meter langs drukke (meer dan 10.000 voertuigen per etmaal) binnenstedelijke wegen. De locatie Bredius ligt op meer dan 50 meter van de Spaarndammerdijk. Bovendien worden er geen gevoelige bestemmingen als bedoeld in de AMvB mogelijk gemaakt.

5.9 Wet Luchtvaart

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn op grond van deze wet in twee uitvoeringsbesluiten vastgelegd: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchtverkeer rond Schiphol. In het besluit zijn voorschriften opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom Schiphol, regels ten aanzien van uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen en de maximale geluidsbelasting.

Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit van belang.

Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van:

- a. vogelaantrekkende functies;
- b. maximale bouwhoogten;
- c. toegestane functies (zoals woningen).

⁸ Onderzoek luchtkwaliteit Brediusshal te Amsterdam, Cauberg Huygen, 27 februari 2009 (20060418-13)

Het plangebied Bredius (zwarte cirkel) ligt volledig buiten het beperkingengebied. Op de afbeelding is dit weergegeven.



Afbeelding: uitsnede kaart beperkingengebied Luchthavenindelingbesluit

5.10 Geurhinder

Het woningbouwproject Bredius wordt net als het plan Houthaven gerealiseerd op een locatie waar sprake is van geurhinder vanuit het Westelijk havengebied. Uit onderzoek naar de geursituatie in de Houthaven blijkt dat verwacht mag worden dat in het plangebied Bredius maximaal 29 procent geur gehinderden zullen voorkomen. Het stadsdeelbestuur is bij eerdere planvorming voor de Houthaven van mening geweest dat de geurhinder geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van dit gebied. Er is sprake van een aanvaardbaar geurhinderniveau. Het plan Bredius is gesitueerd in dezelfde buurt als het plan Houthaven. Voor het plan Bredius kan een overeenkomstig besluit worden genomen.

De Raad van State heeft in de procedure met betrekking tot het toenmalige bestemmingsplan Houthaven in 2003 ingestemd met de zienswijze van het stadsdeel over het niveau van geurhinder in de Spaarndammerhout. Aangegeven is dat “het de Afdeling niet als onredelijk voor komt dat het stadsdeel het standpunt inneemt dat in het plangebied sprake is van een aanvaardbaar geurhinderniveau (nr. 200200248/1, uitspraak 23 juli 2003)”. Deze uitspraak is mede gebaseerd op het feit dat de geurbelasting in het plangebied vergelijkbaar zal zijn met die in de bestaande woonbuurten in de omgeving (zie bijlage I). Het project Bredius ligt in deze “bestaande woonbuurten”. Recentere uitspraken van de Raad van State wijzen op een noodzaak om het standpunt van het stadsdeel nader te motiveren. In een aparte notitie⁹ is daarom het standpunt onderbouwd dat ondanks incidentele geurhinder, ruimtelijke ontwikkeling op deze locatie te rechtvaardigen is.

⁹ Situatie geurhinder woningbouwlocatie Bredius: Een notitie over de aanvaardbaarheid van het te verwachten niveau van geurhinder, Stadsdeel Westerpark, 25 maart 2009

In de notitie is geconcludeerd dat de huidige en toekomstige geursituatie geen beletsel vormen voor woningbouw in het plangebied Bredius. De stadsdeelraad vindt het aanvaardbaar dat alle geurgevoelige objecten in het plangebied worden blootgesteld aan de heersende geurhinder. De geursituatie wordt als aanvaardbaar opgevat omdat de maatschappelijk en economische waarde van de ruimtelijke ontwikkeling van de buurt als geheel hoog is. Ook worden relatief weinig klachten geregistreerd, zijn de gezondheidsrisico's zeer laag en zijn de huidige bewoners die nu dezelfde mate van geurhinder ondervinden tevreden met hun woonomgeving. Daarbij zal de geurbelasting in het plangebied vergelijkbaar zijn met die in de bestaande woonbuurten in de omgeving. Bovendien zal het (binnenkort) aangescherpte beleid van de provincie leiden tot nog weer een verbetering van de leefomgeving. Er is hierdoor sprake van een duurzame kwaliteit van de leefomgeving.

5.11 Duurzaamheid

De woningen in het project Bredius zullen voldoen aan de eisen die worden gesteld in het document Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2008. Verder liggen de ambities in het nieuwbouwproject Bredius voornamelijk bij het realiseren van een goede sporthal. Toch zijn er een aantal extra maatregelen gepland op het gebied van duurzaamheid. De sporthal zelf wordt omsloten door voorzieningen en woningen. Hierdoor zullen de energielasten en de uitstoot van broeikasgassen lager zijn dan gebruikelijk bij een sporthal.

Daarnaast is het de intentie dat gebruik gemaakt gaat worden van duurzame energiebronnen, zoals warmte- en koudeopslag. Daarmee valt het nieuwe Brediusgebouw binnen de categorie "halfklimaatneutraal", een categorie waar sinds het nieuwe gemeentelijke klimaatbeleid van september 2008, 60% van de nieuwe gebouwen aan moet voldoen in 2014.

5.12 MER

Op grond van het Besluit MER 1994 geldt voor de bouw van minimaal 2.000 woningen en/of recreatieve voorzieningen die meer dan 250.000 bezoekers per jaar trekken de verplichting tot het maken van een MER-beoordelingsnotitie. Het bestemmingsplan Bredius gaat uit van de bouw van woningen en een sporthal. De sportvoorzieningen dienen ter vervanging van de eerder afgebrande sporthal, zodat er geen sprake is van een nieuwe recreatieve voorziening. Het bezoekersaantal van de Brediushal ligt ver onder de 250.000 bezoekers per jaar, zodat een MER beoordeling niet aan de orde is.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Financiën

De inkomsten en uitgaven voor het project Bredius zijn in balans. De financiering van de nieuwe sporthal valt niet onder de grondexploitatie; de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Westerpark heeft dit geaccordeerd. De gemeenteraad van Amsterdam heeft het Investeringsbesluit genomen. Alle grond in het plangebied is eigendom van het stadsdeel. Er wordt grond in erfpacht uitgegeven. Op grond daarvan wordt toepassing gegeven aan artikel 6.12, tweede lid Wro en dus geen grondexploitatieplan vastgesteld.

6.2 Maatschappelijk overleg

Stedenbouwkundig Plan

Bij de ontwikkeling van het Stedenbouwkundig Plan Bredius is regelmatig overleg gevoerd met het Actiecomité Herstel en Behoud Bredius sporthal, bestaande uit een aantal actieve bewoners uit de Spaarndammerbuurt en met de Gehandicapten Adviesraad Westerpark. Daarnaast is met een groep bewoners overlegd over het verbeteren van de functionaliteit van het Familiebad Bredius. Het SP Bredius is gedurende zes weken ter visie gelegd. In deze periode is ook een informatiebijeenkomst georganiseerd. Bewoners konden tijdens deze periode hun mening geven over het plan. Acht bewoners hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Deze reacties hebben niet tot aanpassingen in het plan geleid.

Overleg Bestemmingsplan

Inspraak

Conform de Inspraakverordening Westerpark 2008 wordt er geen inspraak gevoerd indien "het een besluit van algemene strekking betreft dat rechtstreeks voortvloeit uit een beleidsvoornemen waarover inspraak heeft plaatsgevonden". In geval van Bredius heeft over het Stedenbouwkundig Plan inspraak plaatsgevonden. Het bestemmingsplan is een juridisch planologische vertaling hiervan, zodat er feitelijk geen sprake is van een nieuw beleidsvoornemen. Over het voorontwerp bestemmingsplan is dan ook geen inspraak gevoerd. Er is wel een informatieavond georganiseerd waar bewoners en andere belangstellenden zijn geïnformeerd over de plannen.

Overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening

Het voorontwerp bestemmingsplan Bredius is voor advies overeenkomstig artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening gezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van VROM, inspectie Noordwest
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland;
4. Gemeente Amsterdam, Burgemeester en Wethouders;
5. Waternet;
6. Stadsregio Amsterdam.

Van de adressanten onder 1, 2, 4 en 5 is een reactie ontvangen en hieronder samengevat en voorzien van een beantwoording.

1. Provincie Noord-Holland

1.1 Opmerking

De provincie geeft aan de uitgangspunten en doelstellingen voor dit plangebied te onderschrijven. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met provinciaal beleid en het geeft de provincie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Antwoord

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

2. Ministerie van VROM, inspectie Noordwest

2.1 Opmerking

De vierde nota waterhuishouding zal worden vervangen door het Nationaal Waterplan. Het ontwerp daarvan is gepubliceerd op www.centrumpp.nl. Verzocht wordt om het Nationaal Waterplan in de toelichting op te nemen.

Antwoord

Naar aanleiding van de reactie wordt de toelichting op dit punt aangevuld.

2.2 Opmerking

Verzocht wordt om tekst over de Europese Kaderrichtlijn Water uit te breiden en paragraaf 6.5 op een aantal punten aan te vullen. In de reactie zijn hiervoor tekstvoorstellen opgenomen.

Antwoord

Naar aanleiding van de reactie wordt de toelichting op de genoemde punten aangevuld.

4. Gemeente Amsterdam, Burgemeester en Wethouders

4.1 Opmerking

Het bestemmingsplan maakt de bouw van woningen, sportvoorzieningen en enkele kleinschalige niet woonfuncties mogelijk. Geconcludeerd wordt dat dit past binnen de kaders van het Structuurplan uit 2003.

Antwoord

De reactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.

4.2 Opmerking

Doordat de sporthal ook door verenigingen wordt gebruikt, kan het zijn dat er in de avonduren meer dan de beoogde 8 parkeerplaatsen nodig zijn. Geadviseerd is om in de toelichting een parkeerbalans op te nemen.

Antwoord

In de toelichting is in paragraaf 3.4 ingegaan op het huidige en het toekomstige aantal parkeerplaatsen. Voor de bezoekers en het personeel van de sportvoorzieningen en het zwembad zijn in de parkeerbalans 20 parkeerplaatsen opgenomen. Doordat het zwembad overwegend overdag wordt gebruikt en de sporthal vooral in de avonduren is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk, zodat er naar verwachting geen tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. Zoals de adressant al aangeeft zal de sporthal vooral een lokale functie vervullen waardoor relatief veel mensen per fiets of openbaar vervoer zullen komen. Daarom is in de parkeerbalans uitgegaan van het realiseren van minimaal 180 fietsparkeerplaatsen voor de sportvoorzieningen en het zwembad, waarbij net als bij de auto's dubbelgebruik goed mogelijk is.

4.3 Opmerking

Het plangebied is zwaar belast met geluid van verschillende bronnen. Geadviseerd wordt om het plan te agenderen bij het TAVGA.

Antwoord

Het ontwerp hogere waarden besluit inclusief onderbouwing zal voorafgaand aan de ter visie legging worden geagendeerd in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA).

4.4 Opmerking

Het hele plangebied ligt in de geluidzone van het bedrijventerrein Westpoort. Op grond van de SVBP 2008 dient de geluidzone op de verbeelding te worden aangegeven.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de geluidzone van Westpoort op de verbeelding aangeduid. Overigens schrijft de standaard SVBP 2008 niet voor *dat* de geluidzone op de verbeelding wordt aangegeven maar de *wijze waarop* deze op de kaart moet worden aangeduid als het aan de orde is.

4.5 Opmerking

Het plangebied ligt in de invloedssfeer van het bedrijf Chemtura (Westpoort). Geadviseerd wordt om te motiveren waarom het verantwoord is om extra bebouwing binnen het invloedsgebied te realiseren.

Antwoord

In het kader van het bestemmingsplan Houthaven is onderzoek gedaan naar de externe veiligheid van het bedrijf Chemtura. Het huidige groepsrisico als gevolg van Chemtura is ruim een factor honderd lager dan de oriëntatiewaarde. Door AVIV is het invloedsgebied voor het groepsrisico berekend op maximaal 1.000 meter rond de inrichting. Het plangebied Bredius ligt op circa 3.000 meter van het bedrijf zodat de toename van bebouwing niet leidt tot een toename van het groepsrisico. Desondanks is het onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Houthaven voorgelegd aan de brandweer voor advies. De brandweer heeft geconcludeerd dat er geen risicobeperkende maatregelen nodig zijn. Aangezien de locatie Bredius op ongeveer dezelfde afstand van Chemtura ligt als de Houthaven, kan er worden geconcludeerd dat de conclusies uit de Houthaven ook gelden voor Bredius en dat de aanwezigheid van Chemtura geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van de Brediuslocatie. De toelichting zal op dit punt worden aangevuld.

4.6 Opmerking

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van de LPG pomp, maar deze zal uiterlijk in juli 2011 worden ontmanteld. Onduidelijk is of dit alleen een voornemen is of dat het vertrek ook is bezegeld door ondermeer het intrekken van de milieuvergunning.

Antwoord

In het vastgestelde bestemmingsplan Houthaven is de LPG pomp wegbestemd. Echter, het bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk, omdat door BP beroep is aangetekend bij de Raad van State. Om deze reden moet in dit bestemmingsplan vooralsnog worden uitgegaan van de aanwezigheid van de LPG pomp. De afstand tussen het vulpunt en de nieuwe bebouwing van Bredius bedraagt hemelsbreed minimaal 185 meter. Op grond van bijlage 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen geldt een risicocontour van 110 meter voor het plaatsgebonden risico. Daarbuiten wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Gelet op de afstand van minimaal 180 meter wordt hieraan voldaan. Op grond van bijlage 2 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen geldt een afstand van 150 meter tot de grens van het invloedsgebied in verband met de verantwoording van het groepsrisico. Het plangebied ligt op minimaal 180 meter van het vulpunt, dus buiten de risicocontour van de LPG pomp.

4.7 Opmerking

In paragraaf 5.4 is de relatie tussen de transportroutes voor gevaarlijke stoffen en het plan beschreven. Niet duidelijk is waarom het groepsrisico niet nader beschouwd is, nu het aantal blootgestelde personen in het plangebied toeneemt.

Antwoord

Dit aspect is wel onderzocht door Cauberg Huygen. Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied ruim buiten de 1% letaliteitgrens ligt van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de weg. Er is derhalve geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico waardoor verantwoording niet nodig is. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

4.8 Opmerking

Het plangebied ligt deels binnen de risicocontour van 200 meter van het spoor waar in de toekomst, vooruitlopend op het Basisnet spoor, rekening gehouden moet worden met het vervoer van 200 ketelwagens brandbaar gas.

Antwoord

Omdat onduidelijk is wanneer deze ketelwagens gaan rijden, met welke frequentie en in welke samenstelling is het niet mogelijk om nu al een risico analyse te verrichten.

4.9 Opmerking

Het plangebied ligt deels binnen de buitendijkse beschermingszone van de hoogwaterkering (Spaarndammerdijk). Wanneer in dat gebied graafwerkzaamheden verricht gaan worden, is overleg met Waternet voorgeschreven.

Antwoord

Voorafgaand aan het bestemmingsplan is een Stedenbouwkundig Plan opgesteld. In dat kader is overleg gevoerd met Waternet en is de waterparagraaf in de toelichting tot stand gekomen.

4.10 Opmerking

Een MER beoordeling is naar verwachting niet nodig. Geadviseerd is om hier in de toelichting aandacht aan te besteden.

Antwoord

Het bestemmingsplan maakt de bouw van maximaal 125 woningen en sportvoorzieningen mogelijk. De sportvoorzieningen dienen ter vervanging van de afgebrande sporthal. Op grond van het beoogde programma is geen MER beoordeling aan de orde. Dit zal in de toelichting worden beschreven.

4.11 Opmerking

In de toelichting ontbreekt een verkeersonderzoek danwel een verwijzing daarnaar. Nu is nog onduidelijk op basis van welke verkeersgegevens het akoestisch onderzoek en het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd.

Antwoord

De gehanteerde verkeersgegevens zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitonderzoek van Cauberg Huygen. In de toelichting zal hiernaar worden verwezen.

4.12 Opmerking

Bij de beschrijving van de bodemkwaliteit ontbreekt een samenvattende conclusie.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting op dit punt aangevuld.

4.13 Opmerking

Bij de beschrijving van de natuurtoets ontbreekt een samenvattende conclusie.

Antwoord

Inmiddels is het beschreven vleermuizenonderzoek afgerond, zodat conclusies kunnen worden getrokken. Uit het onderzoek is gebleken dat het plangebied geen vaste verblijfsplaatsen (paarlocatie, zomer- en winterverblijfplaatsen en kraamkolonie) van vleermuizen zijn. Er bestaat vanuit de Natuurwetgeving geen belemmering voor de herontwikkeling van de Brediuslocatie. Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde. Naar aanleiding van de opmerking en het inmiddels gereed gekomen onderzoek wordt de toelichting aangevuld.

4.14 Opmerking

Bij de beschrijving van de cultuurhistorie ontbreekt een samenvattende conclusie.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting op dit punt aangevuld.

4.15 Opmerking

Geadviseerd wordt om in de financiële paragraaf aan te geven of er een exploitatieplan wordt gemaakt of niet.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting op dit punt aangevuld.

4.16 Opmerking

In het bestemmingsplan worden ook woonzorg- en aanleunwoningen mogelijk gemaakt. Er moet duidelijker worden aangegeven of de nadruk ligt op wonen of op zorg, mede in verband met pagina 24 van de toelichting waarin staat dat er geen zieken- en verzorgingshuizen worden toegelaten.

Antwoord

In het plangebied worden woonzorgwoningen en aanleunwoningen voorzien. Hierbij ligt in tegenstelling tot verzorgingshuizen of ziekenhuizen de nadruk op het zelfstandig wonen met enkele voorzieningen in de buurt. De tekst in de toelichting komt dus overeen met de tekst in de regels.

4.17 Opmerking

Verzocht wordt een toelichting per artikel op te nemen, waarin ondermeer de nadere eisen regeling ten aanzien van geluid wordt uitgelegd.

Antwoord

Naar aanleiding van de opmerking wordt de toelichting op dit punt aangevuld.

4.18 Opmerking

Aangegeven is dat onderzocht moet worden wat de impact zal zijn van het maximaal invullen van de in artikel 4 lid 5 opgenomen wijzigingsbevoegdheid. Hierbij moeten de gevolgen voor verkeer en luchtkwaliteit worden onderzocht.

Antwoord

De wijzigingsbevoegdheid heeft betrekking op maximaal 3 kleinschalige bedrijven (maximaal 200 m²). De effecten op de verkeersintensiteiten hiervan zijn zeer gering. Ook kan de vestiging van 3 kleinschalige bedrijven worden beschouwd als "niet in betekende mate" als bedoeld in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

4.19 Opmerking

Het verdient de aanbeveling om ook smartshops en coffeeshops als verboden gebruik aan te merken.

Antwoord

Deze functies zijn op grond van de Opiumwet al niet meer toegestaan en hoeven daarom niet in het bestemmingsplan afzonderlijk als verboden gebruik te worden aangemerkt.

4.20 Opmerking

De staat van bedrijfsactiviteiten ontbreekt nog.

Antwoord

De opmerking is terecht, deze was per abuis nog niet opgenomen.

4.21 Opmerking

Geadviseerd wordt om het maatvoeringsvlak op de verbeelding eenduidig weer te geven.

Antwoord

Het maatvoeringsvlak is overeenkomstig de SVBP 2008 weergegeven. Hierbij dient een standaard vorm en lijndikte te worden aangehouden. In de praktijk blijkt dat bij het afdrukken er soms lijnen over elkaar heen vallen zodat het maatvoeringsvlak er niet altijd hetzelfde uit ziet. In de digitale tekening, waar de SVBP 2008 op is toegesneden, is het maatvoeringsvlak wel goed leesbaar. Het bestemmingsplan Bredius zal na 1 januari 2010 als ontwerp ter visie worden gelegd, zodat de digitale tekening gaat prevaleren boven de papieren versie.

5. Waternet

5.1 Opmerking

Ter hoogte van de Spaarndammerdijk ligt een primaire waterkering. Deze heeft een beschermingszone van 112 meter aan weerszijden van de kering. Gevraagd wordt om de waterkering op de verbeelding aan te duiden.

Antwoord

De verbeelding en toelichting worden op dit punt aangevuld.

5.2 Opmerking

Omdat er 1.600 m² verharding wordt toegevoegd, moet er 160 m² nieuw open water worden gerealiseerd. In het bestemmingsplan moet aangegeven worden waar dat wordt gerealiseerd.

Antwoord

Op 3 september 2009 heeft de adressant (Waternet) een ontheffing van de Keur verleend. Daarin is onder de punten 10 en verder aangegeven dat het verharde oppervlak met 1.600 m² zal toenemen en er in (de omgeving van) het plangebied geen ruimte is voor nieuw open water en er geen bestaand watersysteem is waarop kan worden aangesloten. In de Keurontheffing zijn de belangen van de aanvrager (stadsdeel) om de ontheffing te verkrijgen afgewogen tegen de waterhuishoudkundige belangen die door de Keur van AGV worden behartigd. Geconcludeerd is dat ook met het verlenen van de Keurontheffing (waarin staat dat er geen nieuw open water hoeft te worden gegraven) de waterhuishoudkundige belangen in voldoende mate zijn beschermd. Voorwaarden zijn dat er netto niet meer dan 1.600 m² verharding wordt toegevoegd, er ter compensatie gebruik moet worden gemaakt van een vegetatiedak en open verharding en er een aansluiting op het gemengde rioolsysteem moet worden gemaakt. In de planvorming zijn deze elementen uitgangspunt.

5.4 Opmerking

Adressant mist een tekst in de toelichting over het toepassen van een gescheiden rioolstelsel en het tegengaan van uitlopende materialen.

Antwoord

Uitgangspunt in de planvorming is het waar mogelijk tegengaan van het toepassen van uitlopende materialen. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

5.5 Opmerking

Er zijn afspraken gemaakt over het realiseren van vegetatiedaken. In de toelichting moet hier aandacht aan worden besteed.

Antwoord

De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

6.3 **Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan Bredius heeft van 19 maart tot en met 29 april 2010 ter inzage gelegen en is tegelijkertijd langs elektronisch weg beschikbaar gesteld. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijke of mondelinge zienswijzen in te dienen.

Zienswijze 1: Waternet

Deze zienswijze is ingediend op 12 april 2010 en kan daardoor in beschouwing genomen worden.

1.1 Opmerking

Ter hoogte van de Spaarndammerdijk ligt een primaire waterkering. Deze heeft een beschermingszone van 112 meter aan weerszijden van de kering. Adressant heeft aangegeven al eerder te hebben verzocht om de waterkering aan te duiden, maar dat dit nog niet is gedaan. Gevraagd wordt om de waterkering op de verbeelding aan te duiden. Daarnaast is er geen sprake van een buitendijkse maar een binnendijkse zone.

Antwoord

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan aan de adressant gestuurd; de daaropvolgende reactie is niet direct verwerkt, maar de waterkering is op de verbeelding aangeduid. De toelichting is op dit punt aangevuld.

1.2 Opmerking

Op 16 november 2009 heeft adressant verzocht om 160 m² nieuw open water te realiseren. Dit vindt de adressant niet terug in het ontwerp bestemmingsplan.

Antwoord

Op 3 september 2009 heeft de adressant (Waternet) een ontheffing van de Keur verleend. Daarin is onder de punten 10 en verder aangegeven dat het verharde oppervlak met 1.600 m² zal toenemen en er in (de omgeving van) het plangebied geen ruimte is voor nieuw open water en er geen bestaand watersysteem is waarop kan worden aangesloten. In de Keurontheffing zijn de belangen van de aanvrager (stadsdeel) om de ontheffing te verkrijgen afgewogen tegen de waterhuishoudkundige belangen die door de Keur van AGV worden behartigd. Geconcludeerd is dat ook met het verlenen van de Keurontheffing (waarin staat dat er geen nieuw open water hoeft te worden gegraven) de waterhuishoudkundige belangen in voldoende mate zijn beschermd. Voorwaarden zijn dat er netto niet meer dan 1.600 m² verharding wordt toegevoegd, er ter compensatie gebruik moet worden gemaakt van een vegetatiedak en open verharding en er een aansluiting op het gemengde rioolsysteem moet worden gemaakt. In de planvorming zijn deze elementen uitgangspunt.

1.3 Opmerking

In de toelichting is aangegeven dat door adviesbureau Fugro onderzoek is gedaan naar de gevolgen van deze kelderbak voor de grondwaterstromen in en rond het

plangebied. De verwachte verstoring is marginaal en verwaarloosbaar. Adressant wil graag het onderzoek van Fugro ontvangen om het te kunnen beoordelen.

Antwoord

Het onderzoek is toegezonden aan Waternet.

1.4 Opmerking

Adressant mist een tekst in de toelichting over het tegengaan van uitlopende materialen.

Antwoord

Uitgangspunt in de planvorming is het waar mogelijk tegengaan van het toepassen van uitlopende materialen. De toelichting wordt op dit punt aangevuld.

Zienswijze 2 - ProRail

Deze zienswijze is ingediend 26 april 2010 en kan daardoor in beschouwing genomen worden.

2.1 Opmerking

Adressant geeft aan dat in het ontwerp bestemmingsplan nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt. Op grond van de Wet geluidhinder dient het ontwerpbesluit hogere grenswaarden parallel aan het voorontwerp bestemmingsplan ter visie te worden gelegd. Uit het vastgestelde bestemmingsplan blijkt niet dat dit ook ter inzage ligt. Verzocht wordt het ontwerpbesluit hogere grenswaarden toe te sturen, zodat kan worden beoordeeld of de belangen van de spoorweg in voldoende mate zijn gewaarborgd.

Antwoord

Op grond van de Wet geluidhinder moet het ontwerpbesluit hogere grenswaarden gelijktijdig met het *ontwerpbestemmingsplan* ter visie worden gelegd, en niet met het zogenoemde voorontwerp. In het geval van Bredius is dit ook gebeurd. Eén en ander is conform de Algemene wet bestuursrecht tevens gepubliceerd in de Staatscourant. De stukken zijn tevens digitaal beschikbaar gesteld op www.ruimtelijkeplannen.nl. In het ter inzage gelegde ontwerpbesluit hogere grenswaarden is een belangenafweging opgenomen om de hogere grenswaarden vast te stellen.

2.2 Opmerking

In het akoestisch onderzoek is aangegeven dat ProRail waarschijnlijk niet zal instemmen met het gebruik van raildempers. Adressant geeft aan dat er altijd een verzoek daartoe kan worden ingediend.

Antwoord

De constatering is juist, maar voor dit project geldt dat de kosten voor de raildempers niet opwegen tegen het effect dat ze resulteren. De geluidreductie is beperkt en met de geluidreductie wordt niet de voorkeurgrenswaarde bereikt. Gelet op het feit dat er ook andere geluidbronnen zijn, is ervoor gekozen de maatregelen aan het gebouw te treffen, waardoor maatregelen aan de bron (geluiddemper) niet meer nodig zijn.

2.3 Opmerking

ProRail geeft aan geen opmerkingen te hebben over de berekende geluidbelastingen van de richtingen ingevolge de Wet milieubeheer.

Antwoord

De opmerking leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Opmerking

In het onderzoek externe veiligheid is gebruik gemaakt van verouderde prognosecijfers. Er is gebruik gemaakt van de beleidsvrije marktverwachting. Gevraagd wordt om het onderzoek te baseren op de Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor van september 2007.

Antwoord

In het onderzoek uit 2008 is gerekend met de cijfers uit 2003. De cijfers uit 2007 zijn inmiddels wel beschikbaar, maar zijn in tegenstelling tot de cijfers uit 2003 niet vastgesteld door de Tweede Kamer. Ondanks dat er op grond hiervan gerekend moet worden met de cijfers uit 2003, is het onderzoek volledigheidshalve aangevuld met de cijfers uit 2007. Conclusie is dat ook bij gebruikmaking van de cijfers uit 2007 de grenswaarde van het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde van het groepsrisico niet worden overschreden.

7. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

Het bestemmingsplan is opgebouwd uit een aantal inleidende regels, bestemmingsregels en algemene regels. In dit hoofdstuk zijn de bestemmingsregels toegelicht.

Recreatie

Het terrein van het zwembad, voor zover gelegen binnen de grenzen van dit bestemmingsplan, zijn bestemd als “recreatie”. De bestaande situatie van het zwembad is hiermee positief bestemd. Het is toegestaan om de kelder die onder de sporthal en de woningen wordt gebouwd, maximaal één meter door te laten lopen onder de bestemming recreatie.

Gemengd

De bestemming “Gemengd” is afgestemd op de bouwenvelop uit het Stedenbouwkundig Plan Bredius. Dit houdt in dat de exacte plek van de woningen alsmede de exacte plek van de sporthal niet zijn vastgelegd. In de regels is uitsluitend bepaald dat de afstand tussen de sportvoorzieningen en de Zaanstraat minimaal 10 meter moeten zijn, om daarmee te voorkomen dat de sportvoorzieningen direct aan de Zaanstraat worden gerealiseerd. In de sporthal is maximaal één horecazaak toegestaan. De maximum bruto vloeroppervlakte bedraagt 300 m². Deze horeca kan zowel worden gebruikt door de bezoekers van de sporthal als de bezoekers van het naastgelegen zwembad. Daarnaast is aan het pleintje (op de hoek van de Zaanstraat één horecazaak toegestaan (niet zijnde nachtzaak of fastfood) van maximaal 80 m².

In de plint van de bebouwing mogen maximaal 3 kleine bedrijven, kantoren of dienstverlenende bedrijven worden gevestigd. De maximum bruto vloeroppervlakte per vestiging is gesteld op 200 m².

In de nieuwbouw wordt een parkeergarage aangelegd. Uitgangspunt daarbij is de bouw van een parkeergarage in één laag. Deze kan zowel geheel ondergronds (in een kelder), in een souterrain of op de begane grond worden gerealiseerd. In het geohydrologisch onderzoek van Fugro is rekening gehouden met de mogelijkheid dat de parkeergarage volledig ondergronds wordt gebouwd.

In de bouwregels is bepaald dat er in de nieuwbouw moet worden voorzien in een daktuin van minimaal 1.200 m². Waar deze daktuin moet komen is niet vastgelegd, maar in het Stedenbouwkundig Plan wordt uitgegaan van een daktuin op de sporthal. De reden voor het voorschrijven van de daktuin is dat er voldoende waterbergend vermogen moet zijn. Aan de zijde van de Zaanstraat zijn twee binnenhoven voorgeschreven. Dit heeft eveneens verband met de te realiseren waterberging, maar ook met de eis om woningen te kunnen voorzien van een stille zijde. Bepaald is dat er minimaal twee binnenhoven van minimaal 250 m² elk moeten worden gerealiseerd met een minimale diepte (gezien vanaf de Zaanstraat) van 10 meter. De “opening” in de bebouwingswand aan de Zaanstraat moet minimaal 15 meter zijn, zodat er in voldoende mate sprake is van een stedenbouwkundig gewenste doorbreking van de bebouwingswand.

Voor woningen met gevels waarop de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarden (en er hogere waarden worden vastgesteld of dove gevels / vliesgevels worden toegepast) vereist het Amsterdamse geluidbeleid dat een stille zijde wordt gerealiseerd. Om die reden wordt voor in de planregels voorgeschreven dat alle woningen dienen te zijn voorzien van een stille zijde. In het akoestisch onderzoek is aan de

hand van een proefverkaveling onderzocht of dit mogelijk is en dat blijkt het geval. Voor een aantal woningen geldt dat deze moeten worden voorzien van een loggia om aan de stille zijde eis te kunnen voldoen.

De locatie Bredius wordt van een aantal zijden belast met geluid: zowel het industrielawaai van Westpoort, het wegverkeerslawaaï, het railverkeerslawaaï als het lawaaï van enkele inrichtingen (bedrijven). In het akoestisch onderzoek is vastgesteld dat, uitgaande van de proefverkaveling, er op een aantal plaatsen vliesgevels nodig zijn om het geluid van het Brediusbad, het spoorwegemplacement en de werkplaats van Nedtrain af te schermen. Daarmee wordt tevens het geluid van ondermeer het railverkeer afgeschermd.

Er is voor Bredius nog geen bouwplan beschikbaar. Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op een proefverkaveling. Omdat er nog geen bouwplan beschikbaar is, staat het op dit moment niet vast waar precies de gevels van de woningen worden gesitueerd. In het bestemmingsplan is daarom door middel van een nadere eisen regeling bepaald dat het dagelijks bestuur nadere eisen kan stellen aan bouwplannen die voorzien in de realisatie van woningen ten aanzien van voorzieningen die verband houden met de geluidbelasting. De nadere eisen hebben betrekking op het realiseren van dove gevels, vliesgevels, geluidsschermen of vergelijkbare geluidwerende voorzieningen (artikel 4.3 onder a). Deze eis geldt niet voor gevels waar een toereikende hogere grenswaarde is vastgesteld. Voor de appartementen die aan de noordzijde van de sporthal grenzen geldt dat de sporthal een afschermende werking heeft ten aanzien van het geluid. Wordt de sporthal niet gebouwd, zullen ook deze appartementen moeten worden voorzien van bijvoorbeeld een vliesgevel. Daarom is in lid 4.3 onder a, sub 2 bepaald dat een bijvoorbeeld een dove gevel ook vereist is als er geen onherroepelijke bouwvergunning is voor bebouwing die een voldoende akoestisch afschermende werking heeft.

Dove gevels, vliesgevels of vergelijkbare voorzieningen zijn niet nodig voor de gevels die zijn afgekeerd van het geluid van de inrichtingen, omdat de geluidbelasting daar lager zal zijn dan de toetswaarde. Dit is geregeld in lid 4.3 onder b. Dit mag echter niet leiden tot de situatie dat de inrichtingen in hun bedrijfsvoering worden beperkt, doordat het feitelijke geluid lager is dan op grond van de milieuvergunning is toegestaan. Om te toetsen of het bepaalde bij ondermeer b klopt, kan het dagelijks bestuur een akoestisch onderzoek verlangen van de initiatiefnemer.

Verkeer

De straten rondom de nieuwe bebouwing zijn bestemd als “verkeer”. Naast rijwegen, fiets- en voetpaden zijn ook groenvoorzieningen, parkeerplaatsen, speelvoorzieningen, kunstobjecten, nutsvoorzieningen en water toegestaan.

Waterkering (dubbelbestemming)

De Spaarndammerdijk is een primaire waterkering met een binnendijkse beschermingszone van 112 meter. Deze ligt binnen de grenzen van dit bestemmingsplan en is op de verbeelding aangeduid. Het bestemmingsplan staat binnen deze zone geen ondergrondse bebouwing toe, zodat de waterkerende functie van de waterkering in stand blijft.

