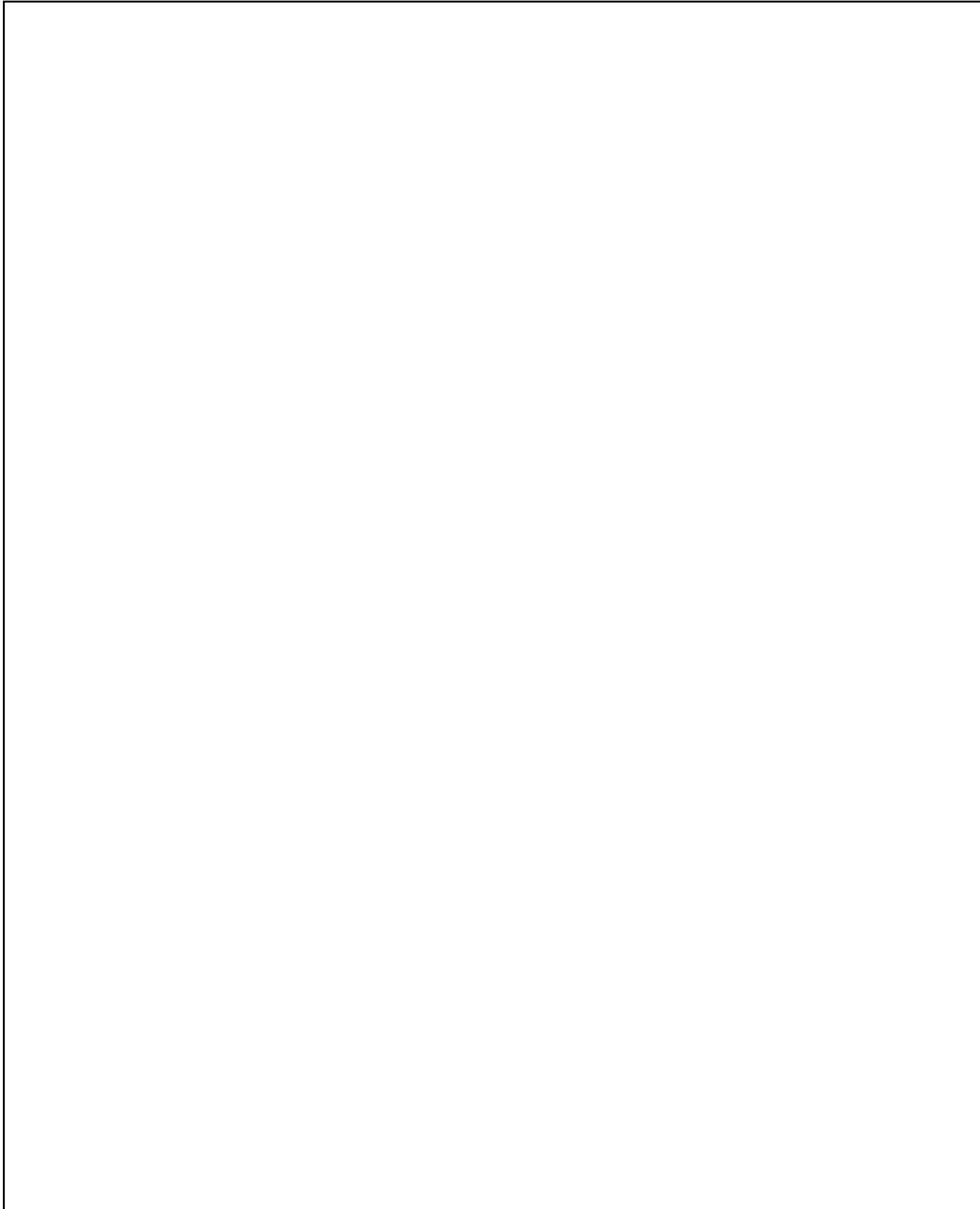


Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost

Bestemmingsplan “Tweede ontsluiting Oostpoort”



Vastgesteld

8 november 2011

Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost

Bestemmingsplan “Tweede ontsluiting Oostpoort”

Ontwerpbestemmingsplan

Inhoud:

- **Toelichting**
- **Regels**
- **Verbeelding**

projectgegevens

Gemeente Amsterdam - Stadsdeel Oost

Plannummer: NL.IMRO.0363.M1002BPSTD-VG01

werknummer: 102.300.00

datum: 8 november 2011

status: Vastgesteld

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap

Inhoudsopgave van de toelichting:	Blz.
DEEL A HET BESTEMMINGSPLAN	3
1. Algemeen aspecten	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Doel van het plan	4
1.3 Plangrens en vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Inhoud bestemmingsplan	5
2 Planbeschrijving	6
2.1 Huidige verkeerssituatie	6
2.2 Toekomstige verkeerssituatie	6
2.3 Beschrijving fysieke ingrepen	7
3 Toelichting juridische aspecten	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Juridische methodiek	9
3.3 Verbeelding	9
3.4 De regels	10
3.4.1 Algemeen	10
3.4.2 Hoofdstuk 1 Inleidende regels	10
3.4.3 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	10
3.4.4 Hoofdstuk 3 Algemene regels	11
3.4.5 Hoofdstuk 4 Overgangsrecht en slotregel	12
DEEL B ONDERZOEK EN VERANTWOORDING	13
4. Relevante beleidskaders	13
4.1 Rijksbeleid	13
4.2 Provinciaal beleid	13
4.3 Gemeentelijke beleid	13
4.3.1 Besluit tweede ontsluiting	13
4.3.2 Uitgangspunten en achtergrond tweede ontsluiting	14
4.3.3 Besluit fysieke scheidingen Polderweg en Linnaeuskade	17
4.3.4 Uitgangspunten en achtergrond fysieke scheidingen Polderweg en Linnaeuskade	17
5 Verkeersaspecten	20
5.1 Inleiding	20
5.2 Onderzoek	20
5.3 Conclusies	20
6 Milieuaspecten	21
6.1 Geluidhinder	21
6.1.1 Kader	21
6.1.2 Onderzoek	21
6.1.3 Conclusie	24
6.2 Luchtkwaliteit	24
6.2.1 Kader	24
6.2.2 Onderzoek	25
6.2.3 Conclusie	26
6.3 Externe veiligheid	26
6.4 Bodem	27

Vervolg inhoudsopgave van de toelichting:		Blz.
7	Overige aspecten	29
7.1	Archeologie	29
	7.1.1 Inleiding	29
	7.1.2 Onderzoek	29
	7.1.3 Conclusie	29
7.2	Ecologie	30
	7.2.1 Kader	30
	7.2.2 Onderzoek	31
	7.2.3 Conclusie	33
7.3	Water	33
	7.3.1 Kader	33
	7.3.2 Onderzoek	35
	7.3.3 Conclusie	37
7.4	Kabels en leidingen	37
 DEEL C UITVOERBAARHEID		 38
8.	Uitvoerbaarheidsaspecten	38
8.1	Algemeen	38
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
8.3	Economische uitvoerbaarheid	38
9	Inspraak en overleg	40
9.1	Inspraak	40
9.2	Overleg ex art. 3.1.1 Bestluit ruimtelijke ordening	40

Bijlage

Overzicht ingediende reacties uit het vooroverleg

Afzonderlijke bijlagen

- Gemeente Amsterdam, Bureau Monumenten & Archeologie, Archeologische Quick scan, 18 februari 2010
- Milieuonderzoek tweede ontsluiting Oostpoort, Goudappel Coffeng, 3 september 2010
- Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken, DIVV, d.d. 30 september 2010
- Notitie bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van verkeersontsluiting Polderweggebied, 30 september 2008
- Notitie vervolg bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van verkeersontsluiting Oostpoort (Polderweggebied), 3 maart 2009
- Ontsluiting Polderweggebied, Verkeer en Milieu, Goudappel Coffeng, 23 juli 2008
- Raadsbesluit verkeersontsluiting, 14 december 2009
- Reactienota inspraaktraject Verkeerssituatie Oostpoort, Stadsdeel Oost-Watergraafsmere, 19 november 2009

DEEL A HET BESTEMMINGSPLAN

1 Algemene aspecten

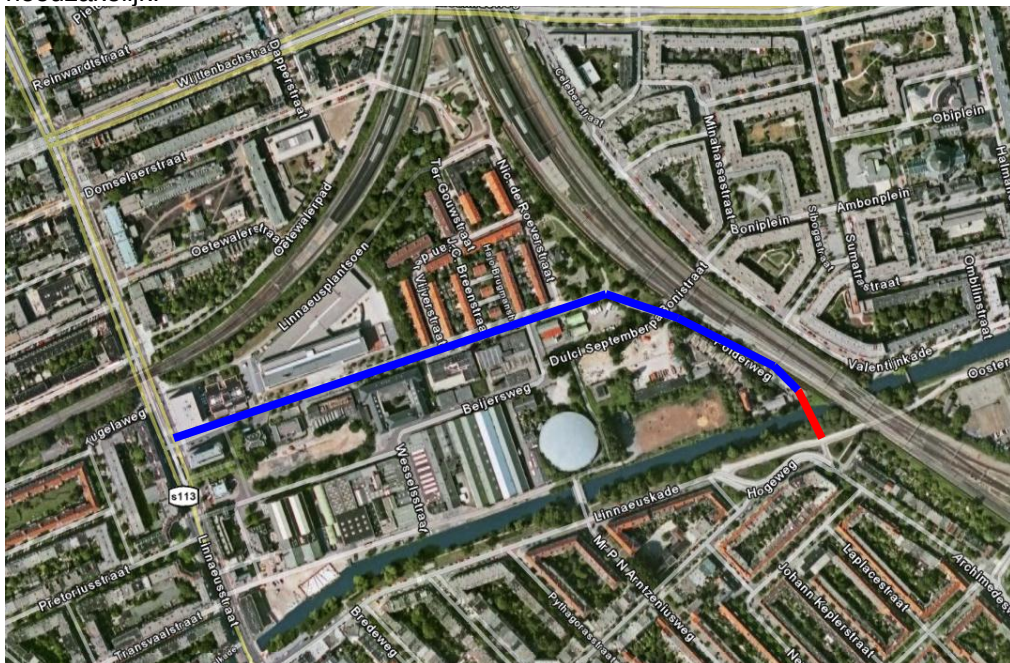
1.1 Inleiding

Het Oostergasfabriekterrein (Oostpoort), tussen de Polderweg en de Ringvaart wordt herontwikkeld tot een hoogwaardig stedelijk woon- en werkgebied dat als nieuw hart van het stadsdeel kan functioneren.

Ten behoeve van een goede ontsluiting van het gebied heeft de deelraad van het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer op 12 december 2009 besloten in te stemmen met een tweezijdige ontsluiting van Oostpoort. Aanleiding voor het besluit de hoge verkeersdruk op het kruispunt Polderweg/Linnaeusstraat welke verwacht wordt na realisatie van de voorgestane herontwikkeling van Oostpoort.

Besloten is de bestaande burg over de Ringvaart, aan de zuidoostkant van het gebied, te verbreden en geschikt te maken voor gemotoriseerd verkeer. Het gebied Oostpoort krijgt hiermee een tweezijdige ontsluiting: via de bestaande ontsluiting van de Polderweg op de Linnaeusstraat aan de westkant en via een verbinding tussen de Polderweg en de Archimedesweg/Hogeweg aan de zuidoostkant.

Het vigerende bestemmingsplan voorziet ter plaatse van de beoogde tweede ontsluiting alleen in een ontsluiting voor langzaam verkeer. Voor het realiseren van een ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is het opstellen van een nieuwe bestemmingsplanregeling noodzakelijk.



Gebied Oostpoort met bestaande ontsluiting (blauw) en de ligging van de tweede ontsluiting (rood) <bron ondergrond Google>.

1.2 Doel van het plan

Het doel van het bestemmingsplan “Tweede ontsluiting Oostpoort” is het bieden van een planologisch / juridisch kader waarin een tweede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer voor Oostpoort mogelijk wordt gemaakt.

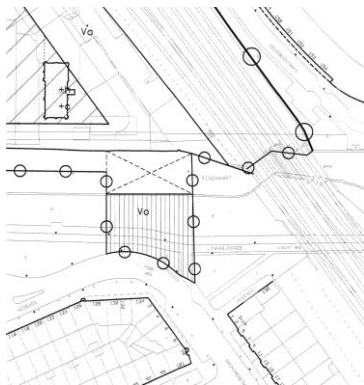
1.3 Plangrens en vigerend bestemmingsplan

Het bestemmingsplangebied “Tweede ontsluiting Oostpoort” beslaat de gronden waarop de verbinding tussen de Polderweg en Archimedesweg is voorzien. Dit betreft een gedeelte van de Ringvaart en de gronden direct ten zuiden van de Ringvaart.

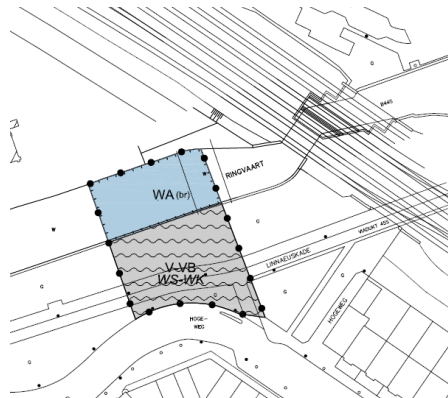
De gronden zijn in het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003” bestemd als “Openbare ruimte” (Vo) en “Waterweg/gracht” (Vw). Bij de bestemming “Waterweg/gracht” is middels een aanduiding aangegeven dat ter plaatse een brug gerealiseerd mag worden. Voor zowel de brug als de “Openbare ruimte” geldt dat geen gemotoriseerd verkeer is toegestaan. De maximale breedte voor de brug is bepaald op 11 m. Binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan wordt momenteel een brug gerealiseerd ten behoeve van langzaamverkeer en hulpdiensten in geval van calamiteiten.

De geplande ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is strijdig ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan aangezien ter plaatse uitsluitend een brug voor langzaamverkeer is toegestaan. Met betrekking tot de bouwbepalingen bestaan geen strijdigheden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.

In onderstaande afbeeldingen is een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan opgenomen alsmede de globale begrenzing van het voorliggende bestemmingsplan.



Vigerende bestemmingsplan “Polderweggebied 2003”



Bestemmingsplangebied voorliggend bestemmingsplan

In het zuiden sluit het voorliggende bestemmingsplan aan op het bestemmingsplan “Watergraafsmeer” (vastgesteld in januari 1989). De aangrenzende gronden zijn in het bestemmingsplan “Watergraafsmeer” bestemd als “Openbare Ruimte” waarbinnen gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Wijziging van dit bestemmingsplan ten behoeve van de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer is daarom niet nodig.

1.4 Inhoud bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels en gaat vergezeld van voorliggende toelichting. In de toelichting zijn de achtergronden van het plan beschreven, worden de resultaten van het verrichte onderzoek verwoord en zullen de resultaten van het gevoerde vooroverleg worden opgenomen.

2. Planbeschrijving

2.1 Huidige verkeersontsluiting

In de huidige situatie heeft de locatie Oostpoort een eenzijdige ontsluiting via de Polderweg op de Linnaeusstraat. Zowel de Polderweg, de Archimedesweg als de Linnaeuskade zijn ingericht als 30 km/uur-straten. De Linnaeusstraat is een 50 km/uur-sstraat.

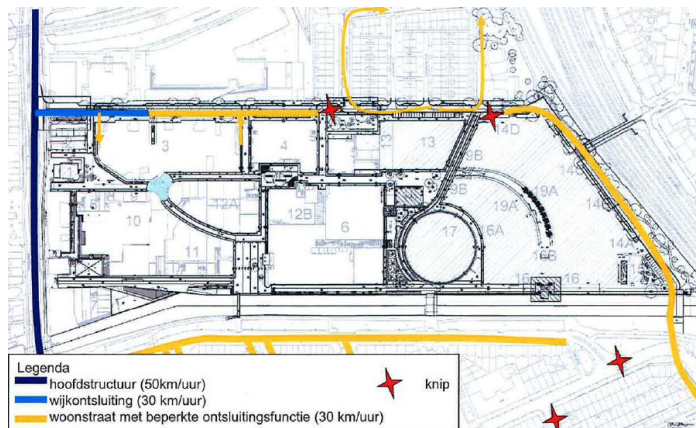


Bestaande verkeersontsluiting en beoogde ontsluiting na realisatie tweede ontsluiting

2.2 Toekomstige verkeersontsluiting

Het voorliggend bestemmingsplan maakt een tweezijdige ontsluiting van het gebied Oostpoort mogelijk waarbij naast de bestaande ontsluiting op de Linnaeusstraat een tweede ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer naar de Hogeweg/Archimedesweg gerealiseerd kan worden middels een verbrede brug over de Ringvaart. Het voormalige stadsdeel Oost-Watergraafsmeer heeft op 12 december 2009 voor een dergelijke tweede ontsluiting gekozen.

Uitgaande van deze tweede ontsluiting heeft verdere besluitvorming plaatsgevonden met betrekking tot de inrichting van de verschillende wegen, de realisatie van een tweede ontsluiting stond hierbij niet ter discussie. Op 28 april 2010 heeft de deelraad besloten tot het aanbrengen van een dubbele verkeersknip op de Polderweg zonder de aanleg van een ventweg alsmede voor een verkeersknip op de Linnaeuskade.



Verkeersstructuur van Oostpoort na realisatie tweede ontsluiting en aanleg van een dubbele verkeersknip op de Polderweg (ter hoogte van de Van der Vijverstraat en de Nic. De Roeverstraat) en één verkeersknip op de Linnaeuskade (ter hoogte van de Hogeweg). De rijsnelheden op de wegen betreffen de bestaande rijsnelheden, deze worden niet gewijzigd.

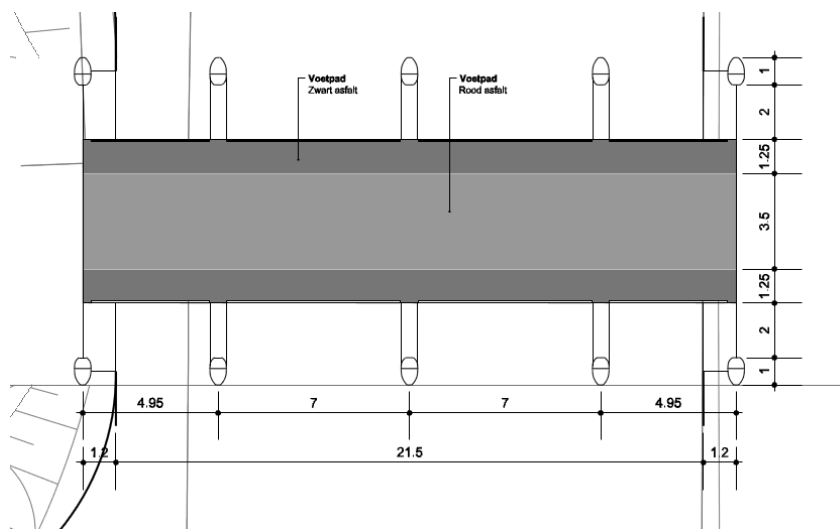
Het aanbrengen van fysieke scheidingen op de verschillende wegen valt buiten het kader van voorliggend bestemmingsplan. Bij het milieuonderzoek dat is verricht in het kader van de voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan is rekening gehouden met meerdere varianten voor de verkeersafwikkeling in het gebied.

2.3 Beschrijving fysieke ingrepen

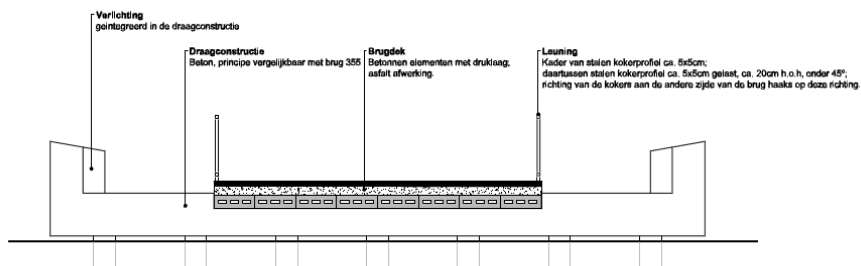
Op basis van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt, is momenteel een brug voor langzaamverkeer gerealiseerd als verbinding tussen de Polderweg en Hogeweg/Archimedesweg. Door de brug te verbreden kan deze geschikt gemaakt worden voor gemotoriseerd verkeer. De verbreding kan opgehangen worden aan de bestaande constructie van de brug.



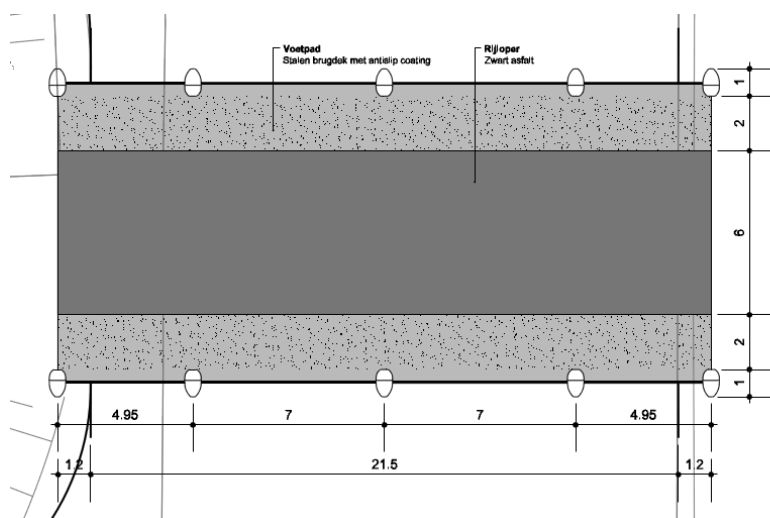
Gerealiseerde brug voor langzaamverkeer en calamiteiten



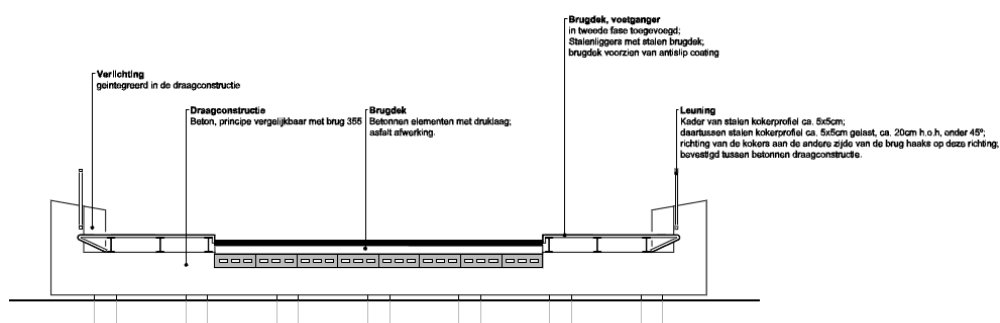
Situatietekening, gerealiseerde brug voor langzaamverkeer en calamiteiten



Dwarsdoorsnede, gerealiseerde brug voor langzaamverkeer en calamiteiten



Indicatieve situatietekening, verbreding van de brug ten behoeve van gemotoriseerd verkeer



Indicatieve dwarsdoorsnede, verbreding van de brug ten behoeve van gemotoriseerd verkeer

3. Toelichting juridische aspecten

3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontsluiting juridisch is vertaald in het bestemmingsplan. Het digitale bestemmingsplan “Tweede ontsluiting Oostpoort” is de verzameling geometrisch bepaalde planobjecten dat is vervat in een GML-bestand (NL.IMRO.0363.M1002BPSTD-OW01) met bijbehorende regels. Dit bestemmingsplan is via elektronische weg uitwisselbaar en raadpleegbaar. Bij de opzet van het plan is aansluiting gezocht bij de richtlijnen zoals verwoord in het SVBP 2008.

Het bestemmingsplan bestaat uit de digitale (plan)kaart en de regels en wordt vergezeld van deze toelichting waarbij de achtergronden van het bestemmingsplan worden toege- licht. Na een uitleg over de algemene aspecten wordt hieronder verder ingegaan op de verbeelding en de regels.

3.2 Juridische methodiek

Voor het plangebied is gekozen voor een gedetailleerde wijze van bestemmen met zoge- noemde “eindbestemmingen” die een directe bouwtitel geven. De keuze van deze me- thodiek is mede ingegeven door het feit dat er in casu ten aanzien van de ruimtelijke as- pecten sprake is van een uitgewerkte situatie en geen bijzondere ontwikkelingen zijn te verwachten, anders dan de voorgestane ontwikkeling. Met de bestemmingsplanmetho- diek en met betrekking tot de inhoud van de bestemmingen wordt aangesloten op de wijze van bestemmen in het vigerende bestemmingsplan “Polderweggebied 2003”.

3.3 Verbeelding

Digitale plankaart

Met de invoering van het digitale bestemmingsplan bestaat de plankaart (zoals die tot 1 juli 2008 bekend stond) formeel niet meer. Het digitale bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand met bijbehorende regels.

Plankaart (analoge verbeelding van het bestemmingsplan)

De papieren plankaart (nu bekend als de analoge verbeelding van het voorliggende be- stemmingsplan) is getekend op een schaal 1:1.000. Bij de opzet van de kaart is gebruik gemaakt van een topgrafische ondergrond gebaseerd op de Grootschalige Basiskaart Nederland (GBKN).

Op de plankaart zijn door middel van coderingen, kleur en (functie-) aanduidingen, de bestemmingen van de gronden aangegeven. De materiële inhoud van de opgenomen bestemmingen zijn weergegeven in de regels. Ook ten aanzien van de betekenis van de onderscheiden aanduidingen wordt verwezen naar de regels.

Bij de opzet van de (plan)kaart is rekening gehouden met de richtlijnen zoals opgenomen in de Standaard Voorschriften Bouwkundige Plannen 2008 (SVBP 2008). De kaart is

volgens IMRO 2008 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan digitaal te raadplegen.

3.4 De regels

3.4.1 Algemeen

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken, namelijk:

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels.

Hieronder worden de onderscheiden hoofdstukken en de daarin opgenomen artikelen besproken.

3.4.2 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat slechts twee artikelen.

In het artikel "**Begrippen**" wordt een aantal in de regels voorkomende begrippen nader omschreven. Door de omschrijving wordt de interpretatie van deze begrippen beperkt, waarmee de duidelijkheid van het plan en daarmee de rechtszekerheid worden vergroot.

In het artikel "**Wijze van meten**" wordt aangegeven hoe de in het plan voorgeschreven maatvoeringen dienen te worden bepaald.

3.4.3 Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat de regels waarin de materiële inhoud van de op de kaart gegeven bestemmingen is opgenomen. Bij de opzet van de artikelen is aansluiting gezocht bij de opzet zoals opgenomen in de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). Ten aanzien van de bestemmingen is een alfabetische volgorde opgenomen. Daarnaast worden eerst de "enkelvoudige bestemmingen" en daarna de zogenoemde "dubbelbestemmingen" opgenomen.

Bij de indeling van de artikelen in hoofdstuk 2 is een vaste volgorde aangehouden:

- Bestemmingsomschrijving
In dit onderdeel worden de functies aangegeven waartoe de gronden zijn bestemd. Naast de hoofdbestemming wordt ook de van toepassing zijnde dubbelbestemming benoemd.
Hiernaast is middels een aanduiding de specifieke functie 'brug' binnen de bestemming 'Water' geregeld.
- Bouwregels

In de bouwregels zijn de regels opgenomen ten aanzien van de toegelaten bebouwing. Het eerste lid bevat in ieder geval regels over toegestane bouwwerken die als “recht” kunnen worden opgericht.

Hieronder wordt een artikelsgewijze toelichting op de onderscheiden bestemmingen gegeven.

Verkeer - Verblijfsgebied

Ter plaatse van de verbinding tussen de brug en de Hogeweg is de bestemming “Verkeer - Verblijfsgebied” opgenomen. Hierin is bepaald dat de gronden bestemd zijn voor onder meer rijwegen, fiets- en voetpaden met inbegrip van bijbehorende ongebouwde parkeervoorzieningen en bermen. Hiermee is inhoudelijk aangesloten op de regeling welke geldt voor de gronden ten noorden van de ontsluiting: de bestemming “Verkeersareaal” (Va) uit het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003”.

Binnen de bestemming is het oprichten van gebouwen niet toegestaan, behoudens vergunningsvrije bouwwerken. Het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is wel toegestaan tot een maximale hoogte van 10 m.

Water

Voor het gedeelte van de verbinding welke is gelegen ter plaatse van de Ringvaart is de bestemming “Water” opgenomen met een aanduiding “brug”. Ook bij deze bestemming is inhoudelijk aangesloten op het bestemmingsplan “Polderweggebied 2003”. Waarbij is geregeld dat er een brug ten behoeve van gemotoriseerd verkeer mag worden gerealiseerd.

Binnen de bestemming is het oprichten van gebouwen niet toegestaan, behoudens vergunningsvrije bouwwerken. Het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde is wel toegestaan tot een maximale hoogte van 10 m.

Waterstaat - Waterkering

Ter bescherming van de boezemkering aan de zuidkant van de Ringvaart hebben de gronden ter plaatse de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterkering” gekregen. De dubbelbestemming “Waterstaat - Waterkering” vereist dat ter bescherming van de waterkering voor het uitvoeren van werkzaamheden een (omgevings)vergunning verplicht is. Alvorens een dergelijke vergunning wordt gegeven wordt advies ingewonnen bij de waterbeheerder.

3.4.4 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bestaat uit een aantal voor het gehele plangebied geldende artikelen.

Anti dubbeltelbepaling

Het artikel "Anti-dubbeltelbepaling" bevat een regel om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot.

Procedureregels

Het artikel "Procedureregels" geeft aan welke procedure dient te worden gevolgd, indien het dagelijks bestuur de aan hen toegekende mogelijkheid om af te wijken wil effectueren.

3.4.5 Hoofdstuk 4 Overgangsrecht en slotregel

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen.

“Overgangsrecht”

Het artikel “Overgangsrecht” regelt de bestaande (legale) situaties die afwijken van de regels van het bestemmingsplan.

Slotregel

De “Slotregel” bepaalt hoe het bestemmingsplan aangehaald kan worden.

DEEL B ONDERZOEK EN VERANTWOORDING

4. Relevante beleidskaders

4.1 Rijksbeleid

Met betrekking tot de verkeerontsluiting van het nieuwe Oostpoort zijn er op rijksniveau geen relevante beleidsstukken waaraan in het kader van voorliggende bestemmingsplan-regeling getoetst hoeft te worden.

4.2 Provinciaal beleid

Met betrekking tot de verkeerontsluiting van het nieuwe Oostpoort zijn er op provinciaal-niveau geen relevante beleidsstukken waaraan in het kader van voorliggende bestemmingsplanregeling getoetst hoeft te worden.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Besluit tweede ontsluiting

Op 12 december 2009 heeft de deelraad van het (voormalige) stadsdeel Oost-Watergraafsmeer besluiten genomen over de plannen voor de verkeersontsluiting van het nieuwe Oostpoortgebied. Die plannen zijn tot stand gekomen naar aanleiding van een uitgebreide inspraakronde (zie ook paragraaf 9.1) en verkeerskundig en milieuonderzoek (Ontsluiting Polderweggebied, Verkeer en Milieu, Goudappel Coffeng, 23 juli 2008).

In de besluiten van december 2009 is onder meer vastgelegd:

- geen doorgaand verkeer door Oostpoort van de ene naar de andere ontsluiting te accepteren middels het aanbrengen van verkeersknippen (hiermee is vastgehouden aan het raadsbesluit van 23 april 2007);
- in te stemmen met een tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via:
 - een geregelde kruising Polderweg- Linnaeusstraat;
 - een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied, zodat deze brug geschikt kan worden gemaakt voor gemotoriseerd verkeer.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan bovengenoemd besluit met betrekking tot het planologisch mogelijk maken van de tweezijdige ontsluiting van Oostpoort.

De uitgangspunten en achtergronden die mede hebben geleid tot bovengenoemd besluit worden hieronder kort beschreven.

4.3.2 Uitgangspunten en achtergrond tweede ontsluiting

Het nieuwe Oostpoort

Het nieuwe Oostpoort wordt ontwikkeld tot een nieuw levendig stadscentrum in stadsdeel Oost. Oostpoort ligt midden in een dicht bebouwd stedelijk gebied, waarbij in de huidige situatie al sprake is van aanzienlijke verkeersdrukke en parkeeroverlast. De Linnaeusstraat is de hoofdontsluiting van Oostpoort. Reeds nu staan er op deze straat in de richting van het centrum regelmatig tijdens de avondspits files tot aan de kruising van de Wijtenbachstraat.

Het binnengebied van Oostpoort wordt autoluw, hoofdzakelijk toegankelijk voor voetgangers en voor fietsers (op een beperkt aantal routes). Voorzieningen voor fietsparkeren bevinden zich overwegend aan de randen van het gebied. Bezoekers die per auto komen, kunnen vanaf de Polderweg de parkeergarage onder het winkelcentrum bereiken en vervolgens te voet het gebied betreden. De woningen aan de oostkant van het gebied hebben ook parkeergarages voor de auto's van de bewoners.

Het programma is als volgt:

Bouwprogramma

Woningen	aantal	m2
Woningen West	350	33779
Woningen Oost	414	46311
Totaal Woningen	764	80090
Bedrijfsoppervlak		
Totaal Winkels OCP		14.423
Horeca OCP		1451
Horeca Overig		550
Totaal Horeca		2001
Totaal Bedrijfsruimte		2163
Voorzieningen OCP		6161
Totaal voorzieningen		6161
Totaal bedrijfsoppervlak		24.748

Overige voorzieningen

MMC		12498
Sporthal		4942
Stadsdeelkantoor		12659
CBK		1330
Sportfondsen		4294
Sportsworld		2800
Brede School		4262
CMA gebouw (horeca)		276
asielgebouw/horeca (p.m.)		274
Totaal voorzieningen overig		43335

Programma per februari 2009

Verder is nog voorzien in de ontwikkeling van de DWI locatie aan de noordkant van de Polderweg. Op deze locatie zullen ca. 80 woningen worden gebouwd. Deze ontwikkeling is in de berekeningen over de verkeersafwikkeling meegenomen. De parkeerbehoefte van de bewoners van deze locatie en die van de woningen aan de oostkant van het gebied wordt opgevangen in parkeergarages onder de gebouwen. Onder het winkelcentrum komt een openbare garage met ca. 860 plaatsen voor de winkels en de publieke voorzieningen.

Momenteel zijn de eerste gebouwen in Oostpoort in gebruik genomen: het nieuwe Stadsdeelhuis, het Centrum voor Beeldende Kunst, de Brede School, de nieuwe Sporthal Wethouder Verhey, Sports World, het Sportfondsenbad en het Muziekmakerscentrum Sports World en het Sportfondsenbad. Genoemde voorzieningen zijn bereikbaar via de Linnaeusstraat en de Oranje-Vrijstaatkade. De overige voorzieningen zijn vanuit het zuiden bereikbaar via de Linnaeuskade en de twee westelijke bruggen. Het gebied zelf is via deze zijde alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Verder kan het verkeer het gebied vanuit het noorden bereiken via de Polderweg.

Notitie 30 september 2008

In de notitie "Bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van verkeersontsluiting Polderweggebied" (zie ook afzonderlijke bijlage bij dit plan) worden de resultaten van onderzoeken van de dienst IVV (DIVV), de dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) en van het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng weergegeven. In deze stukken worden drie varianten beschreven:

- Variant 0: **de referentievariant**, d.w.z. de autonome verkeersontwikkeling (peiljaar 2015) zonder het programma van het nieuwe Polderweggebied;
- Variant 1: **de variant met eenzijdige ontsluiting** volgens de huidige verkeersafwikkeling, maar met het autoverkeer van en naar de nieuwe functies in het gebied.
- Variant 2: **de variant met tweezijdige ontsluiting** via Polderweg en brug over de Ringvaart naar Archimedesweg/Hogeweg.
- Variant 3: **driezijdige ontsluiting**: nl. ook via Tuinwijk richting de Wijtenbachstraat:

In de notitie van 30 september 2008 wordt geconcludeerd dat in de definitieve situatie de verkeersdruk op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg zodanig hoog (1350 motorvoertuigen in de twee-uursavondspit) is dat een tweede ontsluiting van het gebied noodzakelijk is. Dit is in lijn met het door de deelraad aangenomen amendement van 25 april 2007, waarin is opgenomen 'dat een tweede ontsluiting van het gebied voor autoverkeer via een extra ontsluiting van het gebied voor autoverkeer via een extra brug over de Ringvaart naar de Linnaeuskade (die het autoluwe karakter van het gebied niet ten goede komt) mogelijk onvermijdelijk zal zijn'. De notitie van 30 september 2008 kiest in lijn hiermee voor zo'n ontsluiting over een extra brug. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten aangegeven:

- **Verkeersveiligheid**
De verkeersveiligheid staat voorop. De te kiezen ontsluitingswijze moet niet alleen voor het autoverkeer, maar ook voor het langzame verkeer verkeersveilig zijn.

- **Bereikbaarheid en geen onnodige verdringing van bestemmingsverkeer naar omliggende buurten en wijken**

Het nieuwe Polderweggebied moet, als hart van het stadsdeel, goed bereikbaar zijn. Daarbij mag de bereikbaarheid van de omliggende buurten, zoals Tuinwijk en Watergraafsmeer (Middenmeer-Noord), niet achteruit gaan. Voorkomen moet worden dat de omliggende buurten en het Polderweggebied extra (ten opzichte van de huidige situatie) worden belast met mogelijk sluipverkeer, d.w.z. verkeer dat geen herkomst en/of bestemming Polderweg heeft.

- **Effecten op het milieu**

De te kiezen ontsluitingswijze mag niet leiden tot overschrijding van de wettelijke normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

- **Effecten op de leefbaarheid**

Met betrekking tot de leefbaarheid mag het niet zo zijn, dat op één buurt alle negatieve effecten van de toename van het (auto)verkeer, veroorzaakt door de ontwikkeling van Oostpoort, worden afgewenteld.

- **Beheersbaarheid van de kosten**

De kosten van de te kiezen ontsluitingswijze moet binnen de financiële mogelijkheden blijven, die worden bepaald door het resultaat van de grondexploitatie en door de algemene financiële situatie van het stadsdeel.

Vanwege de optimale spreiding van het bestemmingsverkeer Polderweggebied in het stadsdeel is gekozen voor een tweezijdige ontsluiting met optimale doorstroming voor het bestemmingsverkeer, namelijk via (1) een geregelde kruising Polderweg – Linnaeusstraat en (2) een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied (besluit voormalige deelraad 12 december 2009).



Afbeelding: verkeersafwikkeling Oostpoort en omliggende buurten

4.3.3 Besluit fysieke scheidingen Polderweg en Linnaeuskade

Op basis van opmerkingen vanuit de betrokken raadscommissie heeft het dagelijks bestuur tevens aangegeven te kijken naar mogelijkheden om via verkeersbelemmeringen in de Polderweg en de Linnaeuskade het sluipverkeer tegen te gaan.

In de notitie “Vervolg bestuurlijke besluitvorming ten behoeve van verkeersontsluiting Oostpoort” van 3 maart 2009 zijn verschillende varianten met belemmeringen voor het sluipverkeer aan de orde geweest. Op 28 april 2010 heeft de deelraad gekozen voor een variant waarbij een dubbele verkeersknip op de Polderweg wordt aangebracht zonder de aanleg van een ventweg, alsmede voor een verkeersknip op de Linnaeuskade, waarbij de positie van die knip in een nog te publiceren inrichtingsplan wordt bepaald. Hiernaast is besloten twee jaar na uitvoering van alle maatregelen de verkeerscirculatie tussen de Wijtenbachstraat en de wethouder Frankeweg te evalueren.

De realisatie van een tweede ontsluiting stond bij deze besluitvorming niet ter discussie. De inrichting van de wegen en kruisingen en het aanbrengen van fysieke scheidingen valt buiten het kader van voorliggend bestemmingsplan en wordt in voorliggend plan noch geregeld noch belemmerd. Volledigheidshalve worden hieronder de achtergronden van dit besluit kort toegelicht.

4.3.4 Uitgangspunten en achtergrond fysieke scheidingen Polderweg en Linnaeuskade

Uitgangspunten voor de besluitvorming met betrekking de verkeersinrichting worden in de notitie van 3 maart 2009 als volgt omschreven:

- **Goede verkeersafwikkeling in en rond het gebied:**
Het stadsdeel hanteert – en dit is niet meer dan vanzelfsprekend - uitdrukkelijk het uitgangspunt dat de afwikkeling van het verkeer van en naar het nieuwe Oostpoort moet passen in het stadsdeelbeleid. Dit beleid houdt in dat verkeer zo veel mogelijk moet worden afgewikkeld via de hoofdwegen en doorgaand verkeer in woonwijken moet worden beperkt. Voor een goede verkeersafwikkeling is het van belang dat de optredende verkeersintensiteiten afgewikkeld kunnen worden over de betreffende wegen en kruisingen, zonder congestie.
- **Beperken van de verkeersoverlast op de Archimedesweg en de Linnaeuskade:**
In dit kader verdienen de buurten rond de Linnaeusstraat, Tuinwijk en Middenmeer I, grenzend aan Oostpoort, in het bijzonder aandacht. De ontwikkelingen in Oostpoort mogen niet leiden tot een onevenredige toename van de verkeersbelasting van straten in deze omliggende buurten.
- **Ontlasten van de kruising Polderweg – Linnaeusstraat:**
Hierbij geldt onder meer dat op de Linnaeusstraat al sprake is van een zware belasting: files in de richting van de Wijtenbachstraat. In het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het voorjaar van 2008 is geconcludeerd dat een tweede ontsluiting van Oostpoort noodzakelijk is om te voorkomen dat de kruising Linnaeusstraat – Polderweg overbelast raakt. Een verkeersintensiteit van 1350 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits is in dit kader als te hoog beoordeeld. Ook in dit onder-

zoek is een goede afwikkeling van het verkeer op de kruising Polderweg – Linnaeusstraat een voorwaarde voor de te kiezen variant.

- **Parkeeroverlast in Tuinwijk:**

Voor Tuinwijk is van bijzonder belang dat de ontsluiting voor autoverkeer al via de Polderweg verloopt. Verder is het gevaar reëel dat deze wijk parkeeroverlast krijgt van nieuwbouw in Oostpoort. Ook moet worden voorkomen dat verkeer naar en vanuit Oostpoort via de nauwe straten van Tuinwijk wordt geleid. Voor Middenmeer I ligt dit anders, omdat er sprake is van bredere wegen en een reeds bestaande ontsluiting via de Molukkenstraat en Wethouder Frankeweg. De wijze van verkeersontsluiting mag verder niet leiden tot vergroting van parkeeroverlast in omliggende buurten zoveel mogelijk voorkomen te worden.

- **Verkeersveiligheid:**

Verkeer dat de Polderweg inrijdt moet ook kunnen keren en terug kunnen. In het kader van de verkeersveiligheid is het belangrijk dat gemotoriseerd verkeer zo min mogelijk achteruit hoeft te rijden en te steken. Ook hierop worden de varianten beoordeeld.

Bij de besluitvorming zijn verschillende varianten in beeld gebracht. Achtereenvolgens gaat het om:

- **De rechtse knip**

Deze knip gaat uit van de ontsluiting van Oostpoort via twee routes, te weten de Polderweg en via de oostelijke brug over de Ringvaart. In de Polderweg wordt een knip aangebracht ten oosten van de Nicolaas de Roeverstraat. De ontsluiting van Tuinwijk blijft via westelijke richting via de Polderweg lopen. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.

- **De linkse knip**

Ook deze mogelijkheid gaat uit van de ontsluiting van Oostpoort via de Polderweg en via de oostelijke brug over de Ringvaart. In de Polderweg wordt een knip aangebracht ten westen van de Van der Vijverstraat. De ontsluiting van Tuinwijk verloopt in oostelijke richting via de brug over de Ringvaart. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.

- **De dubbele knip**

Deze mogelijkheid is door enkele bewoners van Tuinwijk voorgesteld. In deze mogelijkheid worden Oostpoort en Tuinwijk als volgt verdeeld in drie delen met elk een eigen ontsluiting:

- Oostpoort West met ontsluiting via de Polderweg;
- Oostpoort Oost met ontsluiting via de oostelijke brug;
- Tuinwijk met ontsluiting via Oosterspoorplein.

Deze verdeling wordt gerealiseerd door een knip aan te brengen ten oosten van de Nicolaas de Roeverstraat. Daarnaast wordt ter hoogte van Tuinwijk de Polderweg gescheiden in een aparte strook voor Tuinwijk en een strook voor de voorzieningen aan de Polderweg. Tevens wordt een knip aangebracht ter plaatse van de t-splitsing Linnaeuskade – Archimedesweg.

Mede naar aanleiding van inspraak van de bewoners van Tuinwijk is gekozen voor de dubbele knip op de Polderweg waarmee de verbinding voor motorvoertuigen via de Polderweg naar Tuinwijk niet langer mogelijk wordt gemaakt. In deze variant is er geen

directe verbinding tussen Tuinwijk en de woningen in Oostpoort Oost. Deze fysieke scheiding beperkt de verkeers- en parkeeroverlast in Tuinwijk.

Bij deze variant wordt een goede verkeersafwikkeling van het Oostpoortgebied gerealiseerd:

- de verkeersintensiteiten op de Linnaeuskade (200 motorvoertuigen) en op de Archimedesweg (260 motorvoertuigen) zijn gering en zelfs kleiner dan in de autonome ontwikkeling;
- De verkeersintensiteit op de kruising Linnaeusstraat – Polderweg bedraagt circa 1000 motorvoertuigen in de twee-uursavondspits.

Mogelijke nadelige gevolgen van deze variant op het gebied van fysieke inpassing en bereikbaarheid van de voorzieningen wegen hier niet tegen op.

Tevens is gekozen voor een knip op de Linnaeuskade na de kruising met de Hogeweg als verkeersbelemmering voor sluipverkeer op de Linnaeuskade.

5. Verkeersaspecten

5.1 Algemeen

In de afgelopen jaren zijn diverse studies verricht naar de ontsluiting van het gebied Oostpoort. Analyses en bevindingen uit deze studies zijn door Goudappel Coffeng in het rapport “Ontsluiting Polderweggebied Verkeer en milieu” (juli 2008) gebundeld en aangevuld met de effecten voor wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit. Hieronder worden een samenvatting gegeven van het onderzoek uit juli 2008.

5.2 Verkeersonderzoek

In het onderzoek van Goudappel Coffeng uit juli 2008 zijn verschillende varianten en subvarianten onderzocht voor de ontsluiting van Oostpoort (destijds Polderweggebied geheten).

Uit het onderzoek komt naar voren dat bij een eenzijdige ontsluiting van Oostpoort (via de Polderweg op de Linnaeusstraat) het kruispunt met de Linnaeusstraat overbelast raakt. Het kruispunt Polderweg-Linnaeusstraat kan het verkeersaanbod zonder verkeerslichten niet verwerken in de avondsprints. Er is onvoldoende ruimte bij het kruispunt beschikbaar om een verkeersregeling te ontwerpen waarmee het verkeersaanbod wel goed kan worden verwerkt, dat wil zeggen binnen de maximaal aanvaarbare cyclustijd (de tijd waarbinnen alle richtingen ten minste eenmaal groen krijgen) van 100 seconden.

Op grond van de verkeerskundige analyse wordt geconcludeerd dat een tweezijdige ontsluiting (Polderweg/Linnaeusstraat en Polderweg via een brug over de Ringvaart naar Archimedesweg/Hogeweg) verkeerskundig gezien de beste variant is voor de ontsluiting van Oostpoort. Een tweezijdige ontsluiting leidt tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de beschikbare wegen en een goede bereikbaarheid van het gebied. Geconcludeerd wordt dat de intensiteiten op de Polderweg, Linnaeuskade, Archimedesweg en Domselaerstraat zijn vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aanvaardbaar.

Aangegeven wordt dat subvarianten met een fysieke scheiding of eenrichtingsverkeer in het Oostpoortgebied en/of ter plaatse van de Linnaeuskade verkeerskundig geen meerwaarde hebben maar op termijn alsnog getroffen kunnen worden.

5.3 Conclusie

Verkeerskundig onderzoek van Goudappel Coffeng uit 2008 laat zien dat de variant waarbij een tweezijdige ontsluiting via Polderweg en brug over de Ringvaart naar Archimedesweg/Hogeweg/Linnaeuskade wordt gerealiseerd verkeerskundig gezien een belangrijke verbetering is voor de ontsluiting van Oostpoort. In het besluit van het (voormalige) stadsdeel Oost-Watergraafsmere (12 december 2009) is mede op basis van beschreven onderzoek besloten tot deze tweezijdige ontsluiting.

6. Milieuaspecten

6.1 Geluidhinder

6.1.1 Kader

De nieuwe verbindingsweg (de Tweede ontsluitingsweg Oostpoort) wordt uitgevoerd als 30 km/u-weg. Dit snelheidsregime geldt ook op de aansluitende wegen: de Polderweg in de noordelijke richting, de Linnaeuskade in westelijke richting en de Archimedesweg in zuidelijke richting. Omdat de Wet geluidhinder niet van toepassing is op 30 km/u wegen is een formele toetsing aan de normen uit de Wgh niet aan de orde. Gedoeld wordt op de normen die gelden bij de aanleg van nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen.

De aanleg van de genoemde nieuwe verbindingsweg kan in de omgeving een significante verandering geven van de geluidsbelasting ter plaatse van de langs deze wegen gelegen woningen. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening voor de ontwikkelingen in dit plan wel onderzoek naar de geluidssituatie te worden uitgevoerd om aannemelijk te maken dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Daarnaast dient ook bij 30 km/u-wegen conform het Bouwbesluit te worden voldaan aan de maximale binnenwaarde van 33 dB.

In het onderzoek is de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg bepaald ter plaatse van de nieuwe woningen in het plan Oostpoort en de bestaande woningen nabij de aansluiting van deze nieuwe weg op de Archimedesweg. Bij de resultaten is een vergelijking gemaakt met de normen die gelden voor wegen die in het kader van de Wgh wel een geluidszone kennen. Voor bestaande/ geprojecteerde bebouwing langs nieuwe wegen geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB. Langs 30 km/u – wegen bevinden zich geen geluidzone. Wegens dat aspect is de Wgh niet van toepassing. Dit blijkt uit artikel 74, tweede lid, Wgh. Vorenstaande betekent dat het vaststellen van hogere grenswaarden op basis van de Wgh voor 30 km/u – wegen niet aan de orde is.

Ten gevolge van de voorgenomen wijzigingen in de ontsluitingsstructuur kunnen de verkeersbelastingen in de omgeving van het plangebied wijzigen. In hoeverre deze gewijzigde verkeersstromen effect hebben op de geluidssituatie is onderzocht. Opgemerkt wordt dat de meeste in het onderzoek betrokken relevante wegen zijn ingericht als 30 km/u weg. Gezien de relatief lage verkeersintensiteit op die wegen kan juist op deze wegen een significant akoestische verandering optreden omdat de relatieve toename van de verkeersintensiteit op die wegen groot is. Een uitzondering hierop betreft de route Linnaeusstraat - Middenweg waar een maximum rijsnelheid geldt van 50 km/u. Omdat op die route de verkeersintensiteit hoog is zal het akoestisch effect daar klein is.

Daarnaast is het van belang dat inzicht wordt geboden in het akoestisch effect als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en de daarmee gepaard gaande veranderende verkeersstromen. In de akoestisch onderzoek wordt deze situatie omschreven als *gevolgen elders*. Het betreft in deze gevallen ook niet de gevolgen van de verkeersbewe-

gingen op de nieuw aan te leggen weg of de akoestische effecten van de wijzigingen aan bestaande wegen als gevolg van de aantakking van de nieuwe verbindingsweg op deze bestaande wegen. In deze gevallen is ook het normenstelsel van de Wgh niet van toepassing en is het vaststellen van een hogere waarde niet aan de orde.

Voor een aantal maatgevende locaties in de omgeving is de geluidssituatie voor de verschillende varianten onderzocht. De planvarianten voor het toekomstjaar 2021 zijn vergeleken met de autonome situatie (zonder voorgenomen maatregelen), voor eveneens het toekomstjaar. Op deze manier kan een goede vergelijking worden gemaakt van het effect van de voorgenomen maatregelen.

De Wgh stelt dat indien er door de onderzochte maatregelen mogelijke gevolgen elders zullen optreden, deze in het onderzoek dienen te worden betrokken. In het kader van goede ruimtelijke ordening dient in dat geval door het bevoegd gezag een afweging te worden gemaakt of de toepassing van geluidsreducerende maatregelen mogelijk is.

6.1.2 Onderzoek

Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de toename van de geluidbelasting als gevolg een tweede ontsluiting van Oostpoort (Milieuonderzoek tweede ontsluiting Oostpoort; d.d. 3 september 2010). In het onderstaande gedeelte zijn in het kort het kader, het onderzoek en de conclusies van het onderzoek beschreven.

Voor drie verkeersvarianten is de geluidssituatie ter plaatse van woningen langs de Archimedesweg, de Linnaeuskade en de (geprojecteerde woningen langs de) Polderweg beschouwd. Het betreft de volgende situaties:

- autonome situatie inclusief de ontwikkelingen in Oostpoort;
- tweede ontsluiting Oostpoort over de Ringvaart;
- tweede ontsluiting Oostpoort over de Ringvaart met 2 knips in de Polderweg en 1 knip in de Linnaeuskade.

In de genoemde situaties is eveneens rekening gehouden met verschuivingen in het programma van Oostpoort zoals mogelijk wordt gemaakt in gevoerde en nog te voeren vrijstellingsprocedures.

Het verkeer op de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg leidt tot een geluidsbelasting van maximaal 59 dB exclusief reductie artikel 110g Wgh ter plaatse van de nieuwe bebouwing (het zogenoemde blok 14) langs de Polderweg in Oostpoort, indien geen knips worden gerealiseerd. De aanleg van de knips in de Polderweg en de Linnaeuskade (waartoe op 28 april 2010 door de stadsdeelraad is besloten) leidt op deze nieuwe bebouwing tot een verlaging van de geluidsbelasting met 4 dB tot maximaal 55 dB exclusief reductie artikel 110g Wgh. Omdat de geluidsbelasting als gevolg van het railverkeer op de spoorlijn ten oosten van het plan dominant is ten opzichte van het wegverkeer is een geluidsbelasting tot maximaal 59 dB exclusief reductie artikel 110g Wgh aanvaardbaar. De geluidsmaatregelen die als gevolg van het railverkeer moeten worden getroffen zijn zodanig dat ook als gevolg van het wegverkeer kan worden voldaan aan de eisen uit het Bouwbesluit.

Ter plaatse van de bestaande bebouwing langs de Archimedesweg leidt het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg zonder knips tot een 2 dB hogere geluidsbelasting ten opzichte van de autonome situatie. Nadat de knips in de Polderweg en de Linnaeuskade zijn aangebracht treedt een verlaging van de geluidsbelasting op van 3 dB ten opzichte van de autonome situatie. In de autonome situatie is langs de Archimedesweg een geluidsbelasting berekend van 60 dB exclusief reductie artikel 110g Wgh. In de variant met knips bedraagt de geluidsbelasting na afronding 58 dB.

Het aanbrengen van de knips in de Polderweg en de Linnaeuskade leidt in het algemeen tot een gelijke of betere geluidssituatie ten opzichte van de autonome situatie. Op de Linnaeusstraat neemt de geluidsbelasting niet toe ten opzichte van de autonome situatie. Alleen de toename van het verkeer op de Domselaerstraat (ten noorden van Oostpoort), als gevolg van de knips in de Polderweg, leidt tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB langs deze weg. De geluidsbelasting langs deze weg bedraagt, na het aanbrengen van de knips in de Polderweg, maximaal 59 dB exclusief reductie artikel 110g Wgh. De verhoging van de geluidsbelasting is volledig toe te kennen aan de toename van de verkeersintensiteit op de Domselaerstraat (van 550 motorvoertuigen per etmaal autonoom naar 800 na het aanbrengen van de knip in de Polderweg). In relatie de geringe verkeersintensiteit op de Domselaerstraat zijn geluidsreducerende maatregelen niet doelmatig.

In het genoemde onderzoek van Goudappel Coffeng is eveneens inzicht gegeven in de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwbouw langs de Linnaeusstraat in de verschillende ontsluitingsvarianten. Uit dat onderzoek blijkt dat de verschillende varianten relatief gezien nauwelijks invloed hebben op de verkeersintensiteit en daarmee de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuwbouw in Oostpoort.

Verkeersmodel

De in de genoemde onderzoeken gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Het betreft het zogenaamde GENMOD-model. Dit verkeersmodel is recent geactualiseerd. Eén van de belangrijkste wijzigingen in de uitgangspunten betreft de beleidsmaatregel Anders Betalen voor Mobiliteit. In de huidige uitgangspunten is deze maatregel in de verkeersstudies opgenomen. In de nieuwe uitgangspunten niet meer. De invloed van prijsmaatregelen op de mobiliteitsontwikkeling is in de notitie "Daling groei mobiliteit Polderweggebied en omgeving tussen 2015 en 2020" van DIVV (2 juni 2010) beschreven als een dempend effect 2%.

Door DIVV is op grond van het verkeersmodel bepaald wat de gevolgen zijn van het niet meenemen van een kilometerheffing (Memo "Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken" (30 september 2010)). Voor berekeningen kan op grond van een worstcase benadering worden uitgegaan van een toename van het verkeer van 6,3% in 2020 voor wegen in het overig stedelijk netwerk.

Een dergelijke toename van het verkeer leidt tot een verhoging van de geluidsbelasting van afgerond 0,3 dB. Een dergelijke toename valt binnen de marges van de geluidsbere-

keningen. Hiermee is een actualisatie van het verrichte geluidsonderzoek niet aan de orde.

6.1.3 Conclusies

Voor de verschillende varianten is gekeken naar de effecten voor geluidhinder in het studiegebied. Uit het onderzoek komt naar voren dat als gevolg van de voorgenomen activiteit, de geluidsbelasting op een aantal geluidgevoelige bestemmingen in het gebied zal toenemen.

In de situatie dat de nieuwe ontsluitingsweg wordt aangelegd zonder de knips in de Polderweg en de Linnaeuskade leidt dit tot een toename van de geluidsbelasting van 2 dB langs de wegen ten zuiden van deze nieuwe ontsluiting. Langs andere wegen treedt een verlaging van de geluidsbelasting op (Polderweg) of is sprake van eenzelfde geluidssituatie.

Na het aanbrengen van de knips is sprake van een afname van de geluidsbelasting van 3 dB langs de Archimedesweg. Een toename van 2 dB treedt op uitsluitend langs de Domselaerstraat als gevolg van de knips in de Polderweg.

Geluidsreducerende maatregelen zijn gewenst (maar niet wettelijk verplicht) om een aantrekkelijk woon- en leefklimaat te garanderen. Als geluidsreducerende maatregel is op de Polderweg voorzien in de aanleg van een stille klinkerverharding. Voor de Domselaerstraat zijn geluidsreducerende maatregelen gezien de geringe verkeersintensiteit niet doelmatig.

6.2 Luchtkwaliteit

6.2.1 Kader

De kern van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer) is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren.

Het doel van het NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen, waarvan stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de belangrijkste zijn. Met het van kracht worden van het NSL per 1 augustus 2009 zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ van 40 µg/m³ aangepast. Het tijdstip waarop aan de normen voor NO₂ moet worden voldaan is voor Nederland 1 januari 2015 tot die tijd geldt een plandrempel van 60 µg/m³. Het tijdstip waarop aan de normen voor PM₁₀ moet worden voldaan is uitgesteld tot 11 juni 2011 tot die tijd geldt een plandrempel van 48 µg/m³.

Naast de introductie van het NSL is de invoering van het begrip “niet in betekenende mate bijdrage” (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project

draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit als zowel de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ als PM₁₀ niet meer toeneemt dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde van die stof. Dit betekent, kortweg, dat als de toename van de beide jaargemiddelde concentraties kleiner is of gelijk is aan 1,2 µg/m³ (3% van 40 µg/m³) een ontwikkeling kan worden beschouwd als een project die NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

6.2.2 Onderzoek

Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van de tweede ontsluiting van Oostpoort (Milieuonderzoek tweede ontsluiting Oostpoort, d.d. 3 september 2010). In het onderstaande gedeelte zijn in het kort het kader, het onderzoek en de conclusies beschreven.

Om een toetsing aan de grenswaarde uit te voeren zijn berekeningen uitgevoerd voor de jaren 2011 (jaar van ingang normen PM₁₀) en 2015 (jaar van ingang normen NO₂). Daarnaast zijn berekeningen uitgevoerd naar de planbijdrage.

Uit de resultaten blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden voor zowel NO₂ als PM₁₀ niet worden overschreden in en na het jaar waarin aan de grenswaarde moet worden voldaan. De maximaal berekende concentratie NO₂ bedraagt in het jaar 2015 38 µg/m³ voor de Linnaeusstraat Zuid. De maximaal berekende concentratie PM₁₀ bedraagt in het jaar 2011 29 µg/m³ eveneens langs de Linnaeusstraat Zuid. Daarnaast blijkt dat de normen van de 24-uursgemiddelde concentratie voor PM₁₀ op de niet wordt overschreden.

Het maximale effect van het plan is een toename van de concentratie NO₂ met 0,9 µg/m³. Deze toename wordt berekend op de Polderweg Oost bij de planvariant waarin is uitgegaan van een tweede ontsluiting zonder knips (planvariant 1) en is bepaald ten opzichte van de autonome situatie. De maximale bijdrage voor PM₁₀ bedraagt 0,3 µg/m³ ook deze toename is berekend voor de Polderweg Oost bij planvariant 1.

Naast NO₂ en PM₁₀ komen er ook nog andere stoffen voor als gevolg van het aanwezige motorverkeer. De concentraties van deze stoffen (koolmonoxide, zwaveldioxide, nikkel, arseen, cadmium, ozon, lood en benzeen) zijn ook berekend. Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor deze stoffen niet worden overschreven.

Verkeersmodel

De in de genoemde onderzoeken gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Het betreft het zogenaamde GENMOD-model. Dit verkeersmodel is recent geactualiseerd. Eén van de belangrijkste wijzigingen in de uitgangspunten betreft de beleidsmaatregel Anders Betalen voor Mobiliteit. In de huidige uitgangspunten is deze maatregel in de verkeersstudies opgenomen. In de nieuwe uitgangspunten niet meer. De invloed van prijsmaatregelen op de mobiliteitsontwikkeling is in de notitie "Daling groei mobiliteit Polderweggebied en omgeving tussen 2015 en 2020" van DIVV (2 juni 2010) beschreven als een dempend effect 2%.

Door DIVV is op grond van het verkeersmodel bepaald wat de gevolgen zijn van het niet meenemen van een kilometerheffing (Memo "Effecten wijziging uitgangspunt kilometerheffing in verkeersonderzoeken" (30 september 2010)). Voor berekeningen kan op grond van een worstcase benadering worden uitgegaan van een toename van het verkeer van 3,7% in 2015 en 6,3% in 2020 voor wegen in het overig stedelijk netwerk.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is aangegeven dat een toename van 1% verkeer leidt tot een toename van $0,2 \text{ ugr/m}^3$. Een toename van 3,7% in 2015 leidt derhalve tot een toename van $0,74 \text{ } \mu\text{g/m}^3$. Een toename van 6,3% van het verkeer in 2020 leidt tot een toename van $1,26 \text{ } \mu\text{g/m}^3$.

Gezien de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek zullen de grenswaarden inclusief deze extra bijdrage (als gevolg van het niet meenemen van de kilometerheffing) niet worden overschreden.

6.2.3 Conclusie

Op basis van de berekeningsresultaten wordt geconcludeerd dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden in en na het jaar waarin aan de grenswaarde moet worden voldaan. De grenswaarde van de verschillende stoffen wordt niet overschreden, daarnaast kan de aanleg van de tweede ontsluiting in de zin van luchtkwaliteit als NIBM worden beschouwd. Het aspect luchtkwaliteit leidt daarom niet tot belemmeringen voor de ontwikkelingen in het plan.

6.3. Externe veiligheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplannen als bedoeld in Afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met het aspect externe veiligheid. Op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) dient bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico met de eventuele toename hiervan berekend te worden. Het groepsrisico dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord. Eenzelfde aanpak dient gevolgd te worden voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door de lucht en door buisleidingen. Het kader hiervoor wordt gegeven in circulaire en ontwerp "Nota Risicozonering Vervoer Gevaarlijke Stoffen" (RNVGS).

De Gasunie geeft in het kader van het gevoerde vooroverleg ex. artikel 3.1.1. aangegeven het plan getoetst te hebben aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van VROM ten aanzien van de aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen.

Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de door de dichtst bij gelegen, door de Gasunie beheerde leiding valt. Daarmee heeft deze leiding geen invloed op de verdere planontwikkeling.

De voorgestane bestemmingswijziging betreft uitsluitend het toestaan van gemotoriseerd verkeer. In het bestemmingsplan worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functies mogelijk gemaakt. De route over de brug is niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiermee vormt externe veiligheid geen belemmering voor voorgestane ontwikkeling en is een verdere beoordeling niet noodzakelijk.

6.4 Bodem

Het is wettelijk geregeld dat ontwikkelingen pas kunnen plaatsvinden als de bodem waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij iedere nieuwbouwactiviteit of bestemmingswijziging dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek voor vaststelling van het bestemmingsplan in beeld te zijn gebracht. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op een schone bodem te worden gerealiseerd.

Conform de “Regeling locatiespecifieke omstandigheden” wordt gewerkt met een viertal bodemgebruiksvormen:

- categorie 1: wonen en intensief gebruikt openbaar groen;
- categorie 2: extensief gebruikt openbaar groen;
- categorie 3: bebouwing en verharding (inclusief bedrijven);
- categorie 4: landbouw en natuur.

De kwaliteit van verontreinigde bodem moet ten behoeve van realisatie van de nieuwe bestemming voldoen aan doelstellingen uit het BEVER beleid (beleidsvernieuwing bodemsanering). Uitgangspunt is dat functioneel wordt omgegaan met eventueel aanwezige verontreinigingen. Tevens introduceerde de commissie Welschen in het begin van de jaren negentig het begrip “actief bodembeheer”. Het doel hiervan is om op verstandige, doelmatige wijze om te gaan met de structurele aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Op grond van artikel 8 vierde lid van de Woningwet en artikel 2.15 Bouwverordeningen dient voor elke individuele bouwlocatie aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de beoogde bebouwing, alvorens een bouwvergunning verleend kan worden.

Voor het gehele gebied Oostpoort is een Integraal SaneringsPlan (ISP) opgesteld. De gronden welke zijn gelegen in voorliggend bestemmingsplangebied vallen buiten het gebied waarvoor het saneringsplan is opgesteld.

Bij de realisatie van voorliggend bestemmingsplan zijn beperkte grondwerkzaamheden te verwachten. Deze zullen zowel ten noorden als ten aan de zuidkant van de brug plaatsvinden.

Het gebied ten noorden van de brug (gelegen buiten het bestemmingsplangebied) maakt onderdeel uit van het gebied Oostpoort. In het kader van het Integraal SaneringsPlan is

gekeken naar mogelijk bodemvervuiling ter plaatse en zijn/worden indien noodzakelijk maatregelen getroffen.

Voor de gronden ten zuiden van de brug is er, mede gelet op het (voormalig) gebruik, geen aanleiding te veronderstellen dat er sprake is van bodemverontreiniging. Aangezien het hier beperkte grondwerkzaamheden betreft en het feit dat ter plaatse geen gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, wordt verder onderzoek in dit kader niet noodzakelijk geacht. Mocht er toch sprake zijn van enige verontreiniging dan zal een melding op basis van Besluit Uniforme Saneringen (BUS-melding) gedaan worden.

7. Overige aspecten

7.1 Archeologie

7.1.1 Inleiding

In 1992 heeft Nederland het Verdrag van Malta (Valletta) ondertekend. Doel van dit verdrag is om op een verantwoorde wijze om te gaan met archeologische belangen in de ruimtelijke ordening. Het behoud van het archeologisch erfgoed staat hierbij voorop en dient bij ruimtelijke ordeningsprocessen te worden meegewogen, zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen een rol spelen. Het verdrag heeft zijn weerslag gevonden op de nieuwe “Wet op de archeologische monumentenzorg” (vanaf september 2007 in werking getreden).

Belangrijke onderdelen van deze wet zijn:

- Het behoud in situ (op de oorspronkelijke plaats) gaat voor behoud ex situ (opgraven en bewaren in depot).
- Zorgplicht voor alle overheidslagen, zo ook gemeenten.
- Het bestemmingsplan is het instrument waarbinnen de archeologische monumentenzorg kan worden geregeld. Via het bestemmingsplan kunnen voorwaarden en voorschriften worden verbonden aan bouw- en aanlegvergunningen en ontheftingsbesluiten. In het belang van de archeologische monumentenzorg kan een vergunning ook niet verleend worden.

Aangegeven moet worden hoe eventuele verwachtingen worden omgezet in waarden, hoe wordt omgegaan met mogelijke verstoringen van het archeologisch bodemarchief en hoe in de financiering wordt voorzien van de archeologische onderzoeken. De bescherming van de bekende en te verwachte waarden dienen geregeld te worden in de voorschriften.

Belangrijke toetsings- en referentiekaders op rijks- en provinciaal niveau zijn de volgende.

- Monumentenwet 1988/Wet op de archeologische monumentenzorg
- IKAW-Indicatieve Kaart Archeologische Waarden
- Nota Belvedere
- Archeologische Monumentenkaart van de provincie Noord-Holland
- Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur provincie Noord-Holland

7.1.2 Onderzoek

In het kader van de voorbereiding van voorliggend bestemmingsplan heeft Bureau Monumenten & Archeologie van de Gemeente Amsterdam een quickscan uitgevoerd ten behoeve van de archeologische waardestelling van de planlocatie. Deze quickscan is opgenomen in een afzonderlijke bijlage bij dit plan. In de quickscan wordt geconcludeerd dat gezien de bodemverstoring van beperkte omvang geen archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

7.1.3 Conclusie

Gezien de beperkte omvang van de voorgestane ontwikkeling waarbij de bodemverstoring beperkt blijft is een archeologisch vervolg onderzoek niet noodzakelijk. Wel geldt conform de Monumentenwet een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie van de gemeente gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

7.2 Ecologie

7.2.1 Kader

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet (hierna: Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismuis, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stringente) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen van soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en / of zijn leefgebied moet een ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën.

- Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).
- Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel

3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State in augustus 2009.

- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS)¹ geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat 'voldoende zorg' in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Gebiedsbescherming

LNV heeft in 1990 de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geïntroduceerd. De EHS bestaat uit een netwerk van natuurgebieden. Het doel van de EHS is de instandhouding en ontwikkeling van deze natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan.

Bescherming van (natuur)gebieden heeft daarnaast ook plaats middels de Natuurbeschermingswet 1998. Daaronder vallen de volgende typen gebieden:

- Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden);
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Wetlands.

Binnen beschermde natuurgebieden gelden (strengere) restricties voor ruimtelijke ontwikkelingen. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht.

7.2.2 Onderzoek

Plangebied en ontwikkeling

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Oost (Amsterdam). Het bestaat uit een minder dan 40 m lange strook van de Ringvaart, alsmede de (oever)zone ten zuidoosten daarvan, tussen de Ringvaart en de Hogeweg. Op een deel van de oever staan enkele struiken en bomen. Verder bestaat het gebied uit gras en verharding. In het plangebied ligt een brug over de Ringvaart, die in de huidige situatie is bedoeld voor langzaamverkeer en voor gebruik bij calamiteiten. Ter hoogte van de brug is op de zuidoostoever geen

¹ Zie ABRS 21 januari 2009, zaak nr. 200802863/1 en ABRS 13 mei 2009 200802624/1

opgaande beplanting (meer) aanwezig. De noord(west) oever maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

De ruimtelijke ontwikkeling betreft de verbreding van de brug, waardoor de brug ook door gemotoriseerd verkeer te gebruiken zal zijn. De verbreding wordt aan de huidige constructie geplaatst, waardoor geen werkzaamheden in het water plaats hoeven te hebben. De doorvaarhoogte verandert evenmin. Voorts wordt een ontsluitingsweg aangelegd van ongeveer 10 m breed en 27 m lang tussen de brug en de Hogeweg, op de plek waar in de huidige situatie geen opgaande beplanting aanwezig is.

Soortenbescherming

De Toets Ffw start met een globaal onderzoek (*quick scan*), waarin gekeken wordt of er een reële kans is op het al dan niet voorkomen van beschermde soorten in of net buiten het plangebied. Indien blijkt dat die kans aanwezig is, zal een uitgebreid veldonderzoek moeten plaatshebben. Als daarbij wordt aangetoond dat inderdaad beschermde soorten aanwezig zijn, zal een effectenstudie moeten worden gedaan. Indien daaruit blijkt dat er handelingen gaan plaatshebben die nadelige gevolgen hebben voor de aanwezige beschermde soorten, is mogelijk een aanvraag / ontheffing ex artikel 75 van de Ffw aan de orde. Daarbij moet in beeld worden gebracht hoe de voorgenomen werkzaamheden zodanig worden aangepast dat dergelijke gevolgen niet of in mindere mate zullen optreden.

Ten behoeve van de *quick scan* naar het voorkomen van beschermde soorten is een bureauonderzoek uitgevoerd. Aan de hand van verspreidingsgegevens (internet, inventarisatieatlassen) en habitateisen van beschermde flora en fauna, in combinatie met terreinkenmerken (op basis van recente foto's) en de ligging van het plangebied in zijn omgeving, is een inschatting (*expert judgement*) gemaakt van het voorkomen van beschermde soorten.

In het plangebied komen mogelijk enkele algemeen voorkomende soorten voor (tabel 1 Ffw), waarbij het kan gaan om soorten zoals Huisspitsmuis, Egel, Mol, Konijn, Bosmuis, Gewone pad, Bruine kikker en/of Middelste groene kikker.

Mogelijk komen in de opgaande beplanting en in/langs het water in het plangebied ook broedvogels voor. Vaste verblijfplaatsen van een beperkt aantal vogelsoorten is jaarrond beschermd; deze zijn echter niet te verwachten in het plangebied.

Er is een zeer geringe kans op het voorkomen van juridisch zwaarder beschermde soorten in het plangebied, zoals Rugstreeppad (tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR), Ringslang (tabel 3 Ffw), verschillende soorten vleermuizen (alle tabel 3 Ffw / Bijlage IV HR) en/of vissen (zoals Kleine modderkruiper - tabel 2 Ffw - en/of Bittervoorn - tabel 3 Ffw). Vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn niet aanwezig.

Andere juridisch zwaarder beschermde soorten (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR) zijn niet te verwachten in het plangebied.

Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de (provinciale) EHS. Het plangebied is evenmin onderdeel van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet 1998 valt. Ook in de directe omgeving zijn dergelijke gebieden niet aanwezig.

7.2.3 Conclusie

Soortenbescherming

In het plangebied komt waarschijnlijk een aantal door de Ffw beschermde soorten voor. Het betreft waarschijnlijk vooral algemene beschermde soorten (tabel 1 Ffw). Voor deze soorten geldt echter een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling.

In de opgaande beplanting en in/langs het water in het plangebied komen mogelijk vogels broeden. Alle inheemse vogels zijn beschermd door de Ffw. Er mag niet met versturende werkzaamheden worden begonnen in het broedseizoen, dat ongeveer van half maart tot half juli loopt (soortspecifiek), tenzij door een ter zake kundige is vastgesteld dat op dat moment ter plaatse van de werkzaamheden geen vogels broeden. Vaste verblijfplaatsen van een beperkt aantal vogelsoorten is jaarrond beschermd; deze zijn echter niet te verwachten in het plangebied.

Daarnaast bestaat een zeer geringe kans dat in het plangebied enkele juridisch zwaarder beschermde soort(groep)en voorkomen (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR): Rugstreep-pad, Ringslang, verschillende soorten vleermuizen en/of vissen (zoals Kleine modderkruiper en/of Bittervoorn). Als één of meer van deze soorten al in het plangebied voorkomt/voorkomen, is het plangebied hooguit van marginaal belang voor de soort(en) en zal de ruimtelijke ontwikkeling niet of nauwelijks (negatieve) invloed hebben op het voorkomen van deze soort(en) in en rond het plangebied. Verplichtingen vanuit de Ffw zijn voor deze soorten niet aan de orde. Andere juridisch zwaarder beschermde soorten (tabellen 2 en 3 Ffw / Bijlage IV HR) zijn niet te verwachten in het plangebied.

Gebiedsbescherming

Daar het plangebied geen onderdeel uitmaakt van de (provinciale) EHS, is een zogenaamde Planologische Natuurtoets niet aan de orde. Omdat het plangebied evenmin onderdeel is van een gebied dat onder de Natuurbeschermingswet 1998 valt en ook in de directe omgeving dergelijke gebieden niet aanwezig zijn, is een Habitattoets niet aan de orde.

7.3 Water

7.2.1 Kader

Rijksbeleid

Het *Nationaal Waterplan* is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en is opgesteld voor de planperiode 2009-2015. Het Nationaal Waterplan is in december 2009 door de ministerraad vastgesteld. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Het rijk streeft naar een duurzaam en klimaatbestendig waterbeheer en heeft de ambitie om de komende decennia te investeren in bescherming

tegen overstromingen en in de zoetwatervoorziening. Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op de korte en de lange termijn. Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken moet het water meer bepalend zijn bij de besluitvorming over grote ruimtelijke opgaven dan voorheen. De mate van bepalendheid wordt afhankelijk gesteld van, onder meer, de omvang en de aard van de ingrepen, bestaande functies, nieuwe andere ruimteclaims en de bodemgesteldheid van een gebied. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan vervangt daarmee op onderdelen het beleid uit de Nota Ruimte. Specifiek gaat het over de gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijke hoofdstructuur, het IJsselmeer, de Noordzee en de rivieren. Hiervoor geldt de AMvB Ruimte. Ook de bescherming van vitale functies en kwetsbare objecten is een onderwerp van nationaal belang. Hiervoor wordt een afzonderlijke AMvB opgesteld.

In de *Waterwet* (2009) zijn acht oude waterwetten samengebracht. De *Waterwet* regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De *Waterwet* dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW; zie onder) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen. De waterschappen krijgen een nieuwe bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude- en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m³/jaar. Gemeenten krijgen verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

In het *Nationaal Bestuursakkoord Water* (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is overgenomen in het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, vooral op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Op 22 december 2000 is de Europese *Kaderrichtlijn Water* (KRW) van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater.

In september 2000 heeft de commissie *Waterbeheer 21^e eeuw* (WB21) advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatshebben; berging moet binnen het stroomgebied plaatshebben. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in stand houden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Beleid Provincie Noord-Holland

Het *Provinciaal Waterplan 2006-2010* (vastgesteld op 16 november 2009 door Provinciale Staten) beschrijft de kaders voor waterbeheer in Noord-Holland. Binnen deze kaders nemen hoogheemraadschappen, waterleidingbedrijven en gemeenten maatregelen om inwoners te beschermen tegen wateroverlast, de kwaliteit van het water te verbeteren en te zorgen voor voldoende wateraanvoer en -afvoer. Het Waterplan heeft het motto 'beschermen, benutten, beleven en beheren'. Klimaatbestendig waterbeheer speelt een centrale rol in het Waterplan. De klimaatverandering, het steeds intensievere ruimtegebruik in Noord-Holland en de toenemende economische waarde van wat beschermd moet worden, vragen om een herbezinning hoe met water omgaan dient te worden, voornamelijk bij ruimtelijke ontwikkeling.

Beleid Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft drie hoofdtaken: zorg voor veilige dijken, zorg voor voldoende water en de zorg voor schoon water. Daarnaast zorgt het Hoogheemraadschap in het beheergebied voor: vaarweg- en nautisch beheer, faciliteren van het recreatief medegebruik van wateren en dijken, zorg voor natuurwaarden en bevordering van cultuurhistorische en landschappelijke waarden. In het ontwerp *Waterbeheerplan Amstel, Gooi en Vecht (AGV) 2010-2015* is het beleid voor al deze taken voor de periode tot en met 2015 opgenomen. Dit beleid vormt tevens het uitgangspunt voor de watergebiedsplannen en voor de stedelijke waterplannen die gemeenten in afstemming met het Hoogheemraadschap maken.

7.3.2 Onderzoek

Hieronder wordt een korte beschrijving gegeven van het plangebied in de huidige situatie, alsmede een beschrijving van het plan. Vervolgens is het plan inhoudelijk getoetst aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de "Handreiking Watertoets". Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Oost (Amsterdam). Het bestaat uit een minder dan 40 m lange strook van de Ringvaart, alsmede de (oever)zone ten zuidoosten daarvan, tussen de Ringvaart en de Hogeweg. Op een deel van de oever staan enkele struiken en bomen; het overige deel bestaat uit gras of ligt braak. In het plangebied ligt een brug over de Ringvaart, die in de huidige situatie is bedoeld voor langzaamverkeer en

voor gebruik bij calamiteiten. Tussen de brug en de Hogeweg ligt parallel aan de Ringvaart een fiets-/voetpad. De noord(west)oever maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

Beschrijving plan

De ruimtelijke ontwikkeling betreft de verbreding van de brug, waardoor de brug ook door gemotoriseerd verkeer te gebruiken zal zijn. De verbreding wordt binnen de huidige constructie geplaatst; er hoeven geen werkzaamheden in het water te worden verricht en de doorvaarhoogte blijft hetzelfde. Tevens wordt een ontsluitingsweg aangelegd van ongeveer 10 m breed en 27 m lang tussen de brug en de Hogeweg.

Veiligheid

Langs de zuidkant van de Ringvaart ligt een 'direct secundair/regionaal dijklichaam'. Ter bescherming van deze boezemkering zijn de gronden ten zuiden van de Ringvaart (mede) bestemd als waterkering. Het is verboden werkzaamheden uit te voeren welke negatieve gevolgen kunnen hebben voor de waterkering. Hiervan kan worden afgeweken door het dagelijks bestuur. Alvorens het dagelijks bestuur beslist over de afwijking wordt advies ingewonnen bij de waterbeheerder.

Wateroverlast

De oppervlakte verharding in het plangebied neemt toe door het plan. De oppervlakte van de ontsluitingsweg bedraagt ongeveer 270 m². Een deel van die 270 m² is in de huidige situatie echter al verhard door het 7 m brede fiets-/wandelpad dat de nieuwe ontsluitingsweg kruist, alsmede door een bestaande verbinding tussen dit fiets-/wandelpad en de Hogeweg. Hierdoor zal de toename aan verharding in het plangebied slechts ongeveer 175 m² bedragen. De verbreding van de brug is hier niet in inbegrepen, omdat het wateroppervlak onder het brugdek aanwezig blijft. De totale toename aan verharding in het plangebied is derhalve zo gering, dat compensatie niet noodzakelijk is.

Riolering

Het plan heeft geen invloed op de riolering.

Watervoorziening

Het plan heeft geen invloed op de watervoorziening.

Volksgezondheid

Het plan heeft geen invloed op de volksgezondheid.

Bodemdaling

Er is geen kans op bodemdaling als gevolg van het plan, want er worden in principe geen waterpeilen aangepast.

Grondwateroverlast

Aanpassing van het peil is in principe niet nodig ten behoeve van deze ontwikkeling. Er worden geen ondergrondse constructies gebouwd.

Grondwaterkwaliteit

Het ontstaan van vervuilingsbronnen dient zoveel mogelijk voorkomen te worden om vervuiling van water te beletten. Het toepassen van niet-uitloogbare materialen voorkomt dat hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee dienen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood en zink te worden gebruikt op delen die met hemelwater in contact komen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitloggen.

Verdroging

De ontwikkeling heeft geen invloed op grondwaterafhankelijke ecologische waarden.

Natte natuur

Het plangebied is geen onderdeel van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De ontwikkeling doet geen afbreuk aan aquatische natuurwaarden.

Beheer en onderhoud

Het beheer van de Ringvaart is in handen van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG); het AVG is het bevoegd gezag voor de regelgeving en het beleid, de algemene waterschapsverordening (de Keur) met geboden en verboden die gelden voor het beheergebied van dat waterschap en in dit geval de Ringvaart. Alle uitvoerende taken van het waterschap worden verricht door Waternet. Werkzaamheden die aan de Ringvaart verricht worden vallen onder de regels van de Keur. In verband met het beheer van de Ringvaart zullen de Keurmelding en/of een watervergunning onderdeel uitmaken van de vergunningaanvraag voor uitvoering van werken.

In verband met het onderhoud heeft het waterschap onder andere als taak het op diepte houden en het vrijhouden van plantengroei van het stromingsprofiel van de Ringvaart. Het stadsdeel Oost is verantwoordelijk voor het vrijhouden van vuil. De uit te voeren werken (civiele constructies) dienen rekening te houden met de voorwaarden die de beheerder hier aan stelt.

Keur

Alle handelingen en werkzaamheden in de nabijheid van watergangen vallen onder de regels van de Keur. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

7.3.3 Conclusie

Een concept van voorliggende waterparagraaf is voorgelegd aan Waternet. De resultaten van het overleg zijn verwerkt in bovenstaande waterparagraaf.

7.4 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen kabels en leidingen aanwezig welke een belemmering vormen voor de realisatie van de voorgestane ontwikkeling. Aanwezige kabels en leidingen welke beheerd worden door Liander zijn in de bijlage 'Overzicht ingediende reacties uit het vooroverleg' bij deze toelichting opgenomen.

DEEL C UITVOERBAARHEID

8. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

8.1 Algemeen

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (2008) is bepaald dat in de toelichting van het plan inzicht dient te worden geboden in de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Ten aanzien van de uitvoerbaarheid kan een onderscheid worden gemaakt in de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de economische of financiële uitvoerbaarheid. Hieronder wordt op beide aspecten ingegaan.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de voorbereiding op het besluit betreffende de verkeersontsluiting Oostpoort (d.d. 12 december 2009) heeft inspraak plaatsgevonden. Van 1 mei tot en met 6 juni 2009 hebben de relevante stukken ter inzage gelegen. In het kader van het inspraakproces heeft het (voormalige) stadsdeel op 19 mei 2009 een inspraakavond georganiseerd.

In de reactienota "Inspraaktraject Verkeerssituatie Oostpoort" (19 november 2009) zijn de binnengekomen reacties en het verslag van de inspraakavond behandeld.

Het Dagelijks Bestuur trekt op basis hiervan allereerst de conclusie dat een tweezijdige ontsluiting van Oostpoort nauwelijks op bezwaren stuit. Insprekers erkennen dat het aantal woningen en voorzieningen in de huidige plannen zodanig hoog is, dat een eenzijdige ontsluiting tot een onwenselijke situatie zou leiden.

Daarnaast kan geconcludeerd worden dat het grootste deel van de insprekers het streven van het stadsdeel om geen doorgaande routes door woonbuurten te creëren, ondersteunt. Hierbij is geen eenduidige voorkeur voor één van de varianten. Zo hechten bewoners sterk aan het aanbrengen van meerdere knips om de verkeers- en parkeeroverlast te beperken. Belanghebbenden (Politie, Brandweer en Ontwikkelaar) willen daarentegen juist geen knips omdat deze de bereikbaarheid beperken en leiden tot onveilige situaties.

Voorliggend bestemmingsplan betreft alleen de tweede ontsluiting. De verschillende inrichtingsvarianten worden niet met voorliggend plan geregeld noch in de weg gestaan. Gezien de resultaten van de gevoerde inspraak, waaruit blijkt dat de tweede ontsluiting zelf op weinig bezwaren stuit, wordt het bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

8.3 Economische uitvoerbaarheid

Het oostelijk deel van het Polderweggebied wordt gezamenlijk herontwikkeld door de gemeente Amsterdam het stadsdeel Oost - Projectbureau Oostpoort (v.h. Projectbureau Polderweggebied) en de Ontwikkelingscombinatie Polderweggebied (OCP). In dit kader zijn afspraken gemaakt over de kosten van de voorgestane ontwikkeling tussen het stadsdeel en OCP. Voor het stadsdeel vormt de Grondexploitatie Polderweggebied de

basis voor ontwikkeling en uitvoering inclusief de verharding en de civiele constructies. De kosten voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn hiermee 'anderszins' verzekerd, het opstellen van een exploitatieplan is niet aan de orde.

9. INSPRAAK EN OVERLEG

9.1 Inspraak

In het kader van de besluitvorming ten aanzien van de verkeersontsluiting heeft inspraak plaatsgevonden (zie onder paragraaf 8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid).

Op basis van de gevoerde inspraakprocedure heeft het (voormalige) stadsdeel op 12 december 2009 besloten in te stemmen met een tweezijdige ontsluiting van Oostpoort, waarbij een verbrede versie van de nieuwe brug over de Ringvaart aan de oostzijde van het gebied geschikt kan worden gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Voorliggende regeling voorziet in het juridisch/planologische regeling voor dit besluit.

9.2 Overleg ex art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan wordt, in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), overleg gevoerd met de diensten van rijk, provincie en gemeente die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn alsmede met overige instanties die betrokken zijn bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan aan onderstaande instanties toegezonden of is medegedeeld dat het plan kon worden gedownload van de gemeentelijke website:

1. VROM Inspectie, Regio Noord-West;
2. Provincie Noord-Holland, Directie SHF;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening, Burgemeester en Wethouders Amsterdam;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Bureau Monumenten & Archeologie;
6. DMB, Milieu Advies;
7. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
8. Liander, Assetmanagement Regio Randstad;
9. N.V. Nederlandse Gasunie, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
10. KPN Telecom, [Back Office Noord](#);
11. Pro Rail, Grondverwerving en Juridische Zaken;
12. Brandweer Amsterdam – Amstelland, Veiligheid en Vergunningenadvies;
13. Kamer van Koophandel, Regio Stimulering;
14. Dro, TAVGA (adviescommissie geluid);
15. Dro, TAC (adviescommissie groen).

In het kader van dit overleg is een aantal inhoudelijke reacties ontvangen. Deze reacties zijn (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar. De samenvatting en het commentaar zijn opgenomen in de bijlage bij deze toelichting “Overzicht ingediende reacties uit het vooroverleg”.

De ontvangen overlegreacties hebben niet geleid tot een bijstelling van het bestemmingsplan. Wel is naar aanleiding van de ontvangen reacties de toelichting van het bestemmingsplan op een aantal punten aangevuld.

BIJLAGE
Overzicht ingediende reacties uit het vooroverleg

OVERZICHT INGEDIENDE REACTIES UIT HET VOOROVERLEG

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan wordt, in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), overleg gevoerd met de diensten van rijk, provincie en gemeente die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of die belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn alsmede met overige instanties die betrokken zijn bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. In dat kader is het voorontwerpbestemmingsplan aan onderstaande instanties toegezonden of is medegedeeld dat het plan kon worden gedownload van de gemeentelijke website:

1. VROM Inspectie, Regio Noord-West;
2. Provincie Noord-Holland, Directie SHF;
3. Dienst Ruimtelijke Ordening, Burgemeester en Wethouders Amsterdam;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Bureau Monumenten & Archeologie;
6. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, Milieu Advies;
7. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
8. Liander, Assetmanagement Regio Randstad;
9. N.V. Nederlandse Gasunie, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
10. KPN Telecom, Back Office Noord;
11. Pro Rail, Grondverwerving en Juridische Zaken;
12. Brandweer Amsterdam – Amstelland, Veiligheid en Vergunningenadvies;
13. Kamer van Koophandel, Regio Stimulering;
14. Dro, TAVGA (adviescommissie geluid);
15. Dro, TAC (adviescommissie groen).

In het kader van dit overleg is een aantal inhoudelijke reacties ontvangen. Deze reacties zijn hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar. Voor zover de overlegreacties aanleiding hebben gegeven tot aanpassingen is dat bij de reacties aangegeven. De ontvangen overlegreacties hebben niet geleid tot een bijstelling van het bestemmingsplan. Wel is naar aanleiding van de ontvangen reacties de toelichting van het bestemmingsplan op een aantal punten aangevuld.

Van onderstaande overleginstanties is een reactie ontvangen:

- A. VROM Inspectie, Regio Noord-West;
- B. Provincie Noord-Holland, Directie SHF;
- C. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, Milieu Advies;
- D. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen;
- E. Liander, Assetmanagement Regio Randstad;
- F. N.V. Nederlandse Gasunie, Afdeling Planadvies & Vergunningen;

A. VROM Inspectie, Regio Noord-West

De VROM Inspectie geeft aan geen aanleiding te zien voor het maken van opmerkingen.

Commentaar stadsdeel

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

B. Provincie Noord-Holland, Directie SHF

De provincie geeft aan dat voorliggend plan geen provinciale belangen raakt.

Commentaar stadsdeel

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

C. Dienst Milieu- en Bouwtoezicht, Milieu Advies

De Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) geeft aan dat omdat de DMB opereert namens B&W van Amsterdam de gegeven reactie opgevat kan worden als een advies van de DMB en niet als een formele vooroverleg-reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Commentaar stadsdeel

Aangezien de reactie niet als een formele vooroverlegreactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt aangemerkt wordt in dit kader verder niet ingegaan op bedoelde reactie. De gegeven reactie is wel, voor zover deze hier aanleiding toe heeft gegeven, verwerkt in het plan.

D. Waternet, Afdeling Planadvies & Vergunningen;

Waternet geeft aan geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen.

Commentaar stadsdeel

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

E. Liander, Assetmanagement, Regio Randstad

Liander geeft op twee bijgevoegde kaarten aan waar de gasleidingen en kabels van Liander zijn gelegen, dit ter verduidelijking van paragraaf 7.4 Kabels en leidingen van de toelichting. Voor het overige wordt aangegeven dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Commentaar stadsdeel

Deze kaarten zijn als bijlage opgenomen bij het overzicht van de ingediende overlegreacties.

F. N.V. Nederlandse Gasunie, Afdeling Planadvies & Vergunningen

De Gasunie geeft in haar overlegreactie aan het plan getoetst te hebben aan het toekomstig externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van VROM ten aanzien van de aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De circulaire "Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen uit 1984" zal dan komen te vervallen.

Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de door de dichtstbij gelegen, door de Gasunie beheerde, leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. Voor het overige worden geen opmerkingen gemaakt.

Commentaar stadsdeel

In de toelichting van het bestemmingsplan is de paragraaf Externe veiligheid naar aanleiding van bovenstaande aangevuld.

Ligging Gasleiding Liander



