



Toelichting Rangeerterrein Watergraafsmeer

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	3
1.1	<i>Aanleiding</i>	3
1.2	<i>Doel bestemmingsplan</i>	3
1.3	<i>Ligging plangebied en plangrens</i>	3
1.4	<i>Geldend bestemmingsplan</i>	4
1.5	<i>Leeswijzer</i>	4
Hoofdstuk 2	Het plangebied	5
2.1	<i>Historie</i>	5
2.2	<i>Beschrijving huidige situatie</i>	5
2.1.1	<i>Gebruik</i>	5
2.1.2	<i>Bouwen</i>	6
2.2	<i>Ontwikkelingen</i>	7
Hoofdstuk 3	Beleidskader	8
3.1	<i>Rijksbeleid</i>	8
3.1.1	<i>Nota Ruimte</i>	8
3.1.2	<i>Structuurvisie Randstad 2040</i>	8
3.1.3	<i>Ontwerp-AMvB Ruimte</i>	9
3.1.4	<i>Nota Mobiliteit</i>	9
3.1.5	<i>Luchthavenindelingsbesluit</i>	9
3.2	<i>Provinciaal beleid</i>	10
3.2.1	<i>Structuurvisie Noord-Holland 2040</i>	10
3.2.2	<i>Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie</i>	11
3.3	<i>Regionaal beleid</i>	11
3.3.1	<i>Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)</i>	11
3.3.2	<i>Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam</i>	11
3.3.3	<i>Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam. OV-visie 2010-2030 Stadsregio Amsterdam</i>	12
3.4	<i>Gemeentelijk beleid</i>	13
3.4.1	<i>Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam</i>	13
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	15
4.1	<i>Milieuzonering bedrijven</i>	15
4.1.1	<i>Kader</i>	15
4.1.2	<i>Plangebied</i>	15
4.2	<i>Luchtkwaliteit</i>	15
4.2.1	<i>Wettelijk kader</i>	15
4.2.2	<i>Plangebied</i>	17
4.3	<i>Geluidhinder</i>	17
4.3.1	<i>Wettelijk kader</i>	17
4.3.2	<i>Plangebied</i>	18
4.4	<i>Bodemkwaliteit</i>	18
4.4.1	<i>Wettelijk kader</i>	18
4.4.2	<i>Plangebied</i>	18
4.5	<i>Externe veiligheid</i>	19
4.5.1	<i>Wettelijk kader</i>	19
4.5.2	<i>Plangebied</i>	22



Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	23
5.1	<i>Water</i>	23
5.1.1	Beleid	23
5.1.2	Waterparagraaf	23
5.2	<i>Archeologie en cultuurhistorie</i>	25
5.2.1	Archeologie	25
5.3.2	Cultuurhistorie	25
5.4	<i>Flora en fauna en ecologie</i>	25
5.4.1	Wettelijk kader	25
5.4.2	Plangebied	27
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	28
6.1	<i>Algemeen</i>	28
6.1.1	Verbeelding	28
6.1.2	Regels	28
6.1.3	Toelichting	28
6.2	<i>De bestemmingen</i>	28
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	29
7.1	<i>Inleiding</i>	29
7.2	<i>Plangebied</i>	29
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
8.1	<i>Voortraject</i>	30
8.2	<i>Inspraak</i>	30
8.3	<i>Vooroverleg</i>	30
8.5	<i>Zienswijzen</i>	30
Bijlagen		31

Bijlagen

1. Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Rangeerterrein Watergraafsmeer. Stadsdeel Oost. BO 10-108 Amsterdam 2010.
2. Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam (bodem). DMB, dossiernummer AM0363/04897, september 2009.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stadsdeel Oost is bezig met het actualiseren van bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, dienen alle gemeenten te beschikken over actuele bestemmingsplannen voor het *gehele* grondgebied. Een actueel bestemmingsplan is een plan van maximaal 10 jaar oud. Een niet actueel bestemmingsplan betekent dat er geen leges meer geïnd kunnen worden. Met de Wro is er een stimulans ontstaan voor het hebben van bestemmingsplannen, welke maximaal 10 jaar oud zijn.

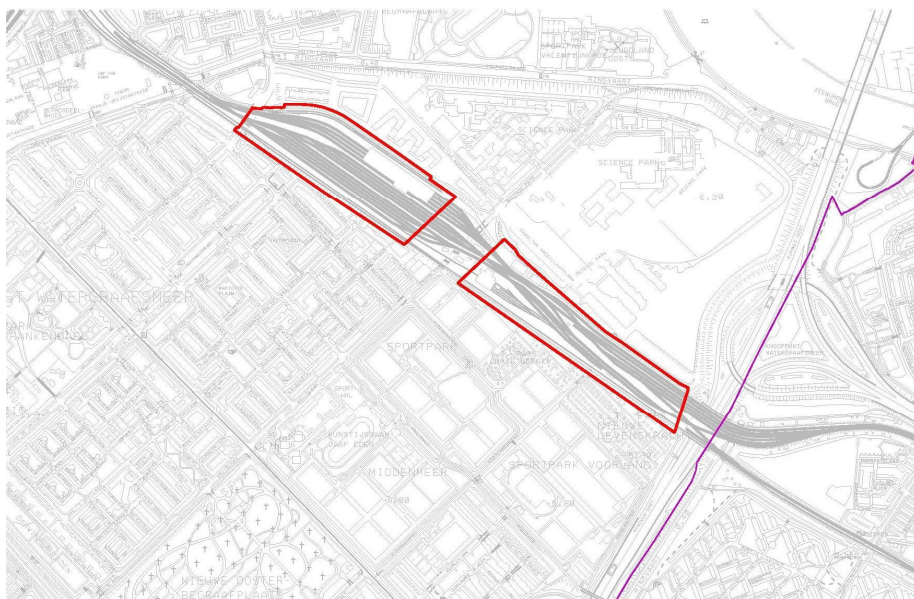
1.2 Doel bestemmingsplan

Met het voorliggende bestemmingsplan streeft het stadsdeel de volgende doelen na:

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik (conserverende bestemmingsplannen) en het eventueel mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen (ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen);
3. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied van het rangeerterrein, gelegen tussen het Science Park (= grootstedelijk), de Archimedeslaan, de sportparken Middenmeer en Voorland en het volkstuintenpark 'Nieuwe Levenskracht'. De gronden van het treinstation Science Park zijn grootstedelijk en vallen daarmee buiten het plangebied voor het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer.



Ligging plangebied



1.4 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied is momenteel het bestemmingsplan 'Wetenschappelijk centrum Watergraafsmeer' van kracht. Dit plan is op 26 juni 1969 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland heeft op 28 juli 1969 het plan goedgekeurd.

1.5 Leeswijzer

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

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

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats. Een toelichting op de juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 is de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.



Hoofdstuk 2 Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen.

2.1 Historie

Het rangeerterrein (emplacement) is in 1938 ontstaan en vervulde toen een belangrijke rol voor het rangeren van goederentreinen. Midden jaren '80 is het een emplacement voor personentreinen geworden.

In 1997 is er een emplacementonderzoek voor heel Amsterdam gestart; welke rangeerterreinen zijn nodig, welke kunnen weg en welke moeten uitgebreid worden? Daaruit is gebleken dat het rangeerterrein in Oost-Watergraafsmeer behouden blijft en deels uitgebreid kan worden. Het onderzoek heeft geresulteerd in 3 interne werkrapporten. De resultaten hiervan (het opnemen van een ruimtelijke reservering ten noorden van het rangeerterrein) zijn verwerkt in de Structuurvisie Amsterdam 2040 (zie paragraaf 3.4). De ruimtelijke reservering ligt in 'grootstedelijk' gebied van het Science Park. Momenteel is er voor het Science Park een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding, waarin de uitbreiding mogelijk wordt gemaakt.

2.2 Beschrijving huidige situatie

2.2.1 Gebruik

Het overgrote deel van het plangebied bestaat uit een rangeerterrein (een emplacement) voor reizigersmaterieel. De meeste functies zijn gericht op het rangeren van reizigerstreinen. Het proces van rangeren is als volgt te beschrijven:

1. een trein komt aan het einde van zijn dienstregeling binnen op het station en wordt uit dienst genomen;
2. de trein wordt afgerangeerd naar een opstelgedeelte op het emplacement;
3. de trein wordt intern en/of extern gereinigd;
4. de trein wordt gecontroleerd (24-uurs, 48-uurs);
5. het dieselmaterieel wordt getankt;
6. de trein staat in overstand;
7. voor het begin van zijn dienstregeling wordt de trein klaargemaakt voor vertrek en worden als nodig de coupés voorverwarmd;
8. de trein wordt naar het station gerangeerd en vertrekt binnen de dienstregeling.

Het terrein wordt door verschillende instanties gebruikt. De huidige gebruikers zijn:

1. Nedtrain is verantwoordelijk voor het onderhoud en service, reiniging en revisie van rollend materieel. Ze onderhouden 24 uur per dag, 7 dagen per week de spoorvoertuigen voor klanten.
2. Prorail is verantwoordelijk voor de aanleg, onderhoud, beheer en veiligheid van het spoorwegnet van Nederland.
3. NS Reizigers (NSR) houdt zich bezig met het vervoeren van passagiers. NSR bezit een kernnet, waarop zij het alleenrecht heeft om met reizigerstreinen te rijden.
4. Euro-Express Treincharter BV (EETC) is een zelfstandig vervoerder, die internationale reizen verzorgt (wintersportreizen naar Oostenrijk, maar ook de zomerse autoslaap trein).
5. Telfort is in 1996 ontstaan uit een samenvoeging van een Britse Telecom maatschappij en de Nederlandse spoorwegen. De NS had langs een groot deel van het spoorwegennetwerk een glasvezelnetwerk liggen, dat nauwelijks gebruikt werd. Een samenwerking lag dus voor de hand. Telfort heeft nog een aantal containers in gebruik, welke op het rangeerterrein aanwezig is (deze worden vermoedelijk gebruikt voor opslag).



Voor het rangeren van treinen zijn de volgende functies aanwezig op het rangeerterrein:

- diverse opstelsporen;
- diverse reinigingsperrons;
- een 'wasstraat' voor treinstellen;
- een tankplaat, waar treinstellen kunnen tanken;
- dieselopslag;
- een milieustraat (opslag van o.a. olie en ruitenvloeistof);
- een transformatiehuisje, welke hoogspanning (10 kV) omzet naar laagspanning (1.500 Volt) (ligt in grootstedelijk gebied);
- een onderhoudshal voor hoge snelheidstreinen;
- een onderhoudshal voor 'gewone' reizigerstreinstellen;
- een wasserette, waar het linnengoed voor de nachttreinen wordt gewassen;
- een reinigingsgebouw, waar schoonmaakartikelen liggen opgeslagen (ligt in grootstedelijk gebied);
- een kantoorpand;
- procesleiding (ligt in grootstedelijk gebied);
- catering gebouw waar de maaltijden voor de internationale treinen worden samengesteld. Het betreft hier uitsluitend het samenstellen van de maaltijden. Er worden hier geen maaltijden bereid. Het gebouw is daarom als distributiecentrum te beschouwen.

Van de hiervoor genoemde functies vallen de 'procesleiding', het reinigingsgebouw en het transformatiehuisje buiten de grenzen van het bestemmingsplan. Deze functies bevinden zich op gronden die als grootstedelijk zijn aangemerkt. Voor deze gronden wordt door de centrale stad een apart bestemmingsplan opgesteld.

Aan de zuid-westkant van het rangeerterrein loopt de doorgaande spoorlijn Amsterdam – Weesp. Ongeveer ter hoogte van de Kruislaan bevindt zich het treinstation Amsterdam Science Park. Het treinstation is grootstedelijk gebied.

2.1.2 Bouwen

Het gehele emplacement ligt verhoogd. Het hoogte verschil met de directe omgeving (o.a. de Carolina MacGillavrylaan, de Kruislaan en de volkstuinten) is circa 6 meter. Op het terrein zijn een aantal gebouwen aanwezig. De meeste gebouwen bevinden zich op het terrein zelf. Alleen het kantoorpand (dienstgebouw) bevindt zich in het talud, waardoor het vanaf de Carolina MacGillavrylaan een gebouw van 4 bouwlagen is. Vanaf het rangeerterrein gezien heeft het pand twee bouwlagen.

Zoals hiervoor is gebleken is er een groot aantal functies en meerdere gebruikers aanwezig op het rangeerterrein. De aanwezige gebouwen verschillen in omvang van elkaar. Bovendien liggen de verschillende gebouwen verspreid over het terrein. Uit onderstaand kaartje blijkt waar de diverse gebouwen gesitueerd zijn.

De gebouwen, welke beperkt in omvang zijn, hebben over het algemeen 1 bouwlaag. De rest van de gebouwen hebben een hoogte van 6 tot 10 meter.



2.2 Ontwikkelingen

In hoofdstuk 3 worden diverse beleidstukken genoemd, welke betrekking hebben op het rangeerterrein. In de verschillende beleidsdocumenten wordt de ontwikkeling van de 'omarmingsvariant' genoemd (zie paragraaf 3.3.5).

Deze genoemde ontwikkeling is nog niet concreet. Bovendien wordt deze naar verwachting pas (ver) na 2020 gerealiseerd. Omdat het niet aannemelijk is dat de ontwikkeling binnen de planperiode worden gerealiseerd, worden deze niet mogelijk gemaakt met het voorliggende bestemmingsplan.

Aan de zuidzijde van het rangeerterrein zijn er bouwplannen voor woningbouw. De centrale stad ontwikkelt deze woningen (= grootstedelijk gebied). Deze ontwikkeling valt buiten het plangebied voor het rangeerterrein.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nota Ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. De vier uitgangspunten van de Nota Ruimte zijn:

- ontwikkelingsplanologie,
- decentralisatie,
- deregulering,
- uitvoeringsgerichtheid.

Door de nota tracht het kabinet bij te dragen aan een versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en de borging van de veiligheid.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Om een eenzijdige samenstelling van de bevolking te voorkomen, stimuleert het rijk meer variatie in het woningaanbod. Om de trek van midden- en hogere inkomens uit de stad te voorkomen zijn volgens de Nota Ruimte meer hoogstedelijke woonmilieus nodig. Tegelijk blijft stedelijke vernieuwing en herstructurering dringend nodig om de leefbaarheid te vergroten. Nieuwe bebouwing ten behoeve van de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten dient grotendeels geconcentreerd tot stand te komen in bestaand bebouwd gebied. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de Nota Ruimte.

3.1.2 Structuurvisie Randstad 2040

Op 5 september 2008 heeft het kabinet de structuurvisie Randstad 2040 vastgesteld. Bij de structuurvisie gaat het om een integraal toekomstperspectief dat richting kan geven aan de integrale rijksinzet in de Randstad met oog voor de lange termijn op het gebied van onder meer wonen, werken, infrastructuur, water, natuur en landschap. De structuurvisie draagt niet alleen bij aan de ambitie een duurzame en concurrerende topregio te ontwikkelen, maar ook aan een 'mooi Nederland'. De lange termijnvisie en de richting die het kabinet (samen met de regio) kiest, focust op fysiek-ruimtelijke onderwerpen, maar beperkt zich niet tot de ruimtelijke ordening alleen. Niet-fysieke onderwerpen die in belangrijke mate bijdragen aan de nagestreefde duurzame en concurrerende Randstad worden geagendeerd in de visie. Het gaat dan bijvoorbeeld om bevordering van de sociale cohesie, vergroting van de arbeidsparticipatie, kennis en innovatie.

In het kader van de structuurvisie moeten strategische keuzes worden gemaakt met betrekking tot:

1. Klimaatbestendigheid van de laaggelegen delta;
2. Ruimtelijke investeringsstrategie;
3. Groenblauwe structuur als raamwerk voor verstedelijking;
4. Verstedelijkingsstrategie;
5. Bereikbaarheid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling;
6. Ruimtelijk-economische typering en structuur;
7. Toekomst van Schiphol.



Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is niet strijdig met de structuurvisie.

3.1.3 Ontwerp-AMvB Ruimte

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Onder de Wro is een sterkere scheiding aangebracht tussen beleid en normstelling. Gemeenten, provincies en rijk leggen hun beleid vast in structuurvisies. Deze binden alleen de eigen bestuurslaag.

Om de doorwerking van nationale ruimtelijke belangen in provinciale en gemeentelijke plannen te waarborgen is op rijksniveau het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (de AMvB Ruimte) opgesteld. Er is voor gekozen om de 'nationale belangen' zoals genoemd in de Nota Ruimte beleidsneutraal vast te leggen in de eerste tranche AMvB Ruimte.

De AMvB Ruimte kan bepalingen bevatten rondom de verplichte doorwerking in bestemmingsplannen, beheersverordeningen of projectbesluiten. In het ontwerp van de AMvB Ruimte zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige plangebied.

STATUS AMvB Ruimte:

De Raad van State heeft op 22 april 2010 een advies aan de Koningin uitgebracht over het ontwerp voor de AMvB Ruimte. Vaststelling vindt naar verwachting medio 2011 plaats.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan is niet strijdig met het ontwerp AMvB.

3.1.4 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. In de Uitvoeringsagenda staat beschreven hoe uitvoering wordt gegeven aan de Nota Mobiliteit. Het beleid heeft betrekking op aanpassingen aan de hoofdwegenstructuur en het spoor netwerk alsmede landelijke maatregelen als rekeningrijden en de OV chipkaart.

Consequenties voor dit plan

Het voorliggende bestemmingsplan is gericht op beheer en voorziet niet in aanpassingen van het spoorwegnetwerk.

3.1.5 Luchthavenindelingsbesluit

Op 1 november 2002 heeft het kabinet zijn definitieve goedkeuring verleend aan nieuwe milieu- en veiligheidsregels voor Schiphol. De regels zijn vastgelegd in twee uitvoeringsbesluiten, behorend bij de in 2001 goedgekeurde Schipholwet: het luchthavenindelingsbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. Het luchthavenindelingsbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingsbesluit van belang. Dit besluit zal kort worden toegelicht.

In het Luchthavenindelingsbesluit (LIB) is in november 2002 in werking getreden en is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt welk gebied bestemd is voor gebruik als luchthaven en voor welk gebied daarom heen beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van: maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies.



Het LIB geeft regels voor gebruik en bestemming van de grond in deze gebieden. Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

- voorkomen dat het gebruik van de grond en de bebouwing op en rond Schiphol een gevaar zou kunnen vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer;
- beperken van het aantal nieuwe en bestaande door vliegtuiggeluid gehinderde bewoners en gebruikers.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer is in overeenstemming met het Luchthaveninddelingsbesluit. Het plan maakt geen ontwikkelingen mogelijk, welke een gevaar vormen voor de veiligheid van het luchtverkeer.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De provinciale structuurvisie is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben.

In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt in het ontwerp onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemixing zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied. De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de ontwerp verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het 'Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040' zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

Consequenties voor dit plan

In navolging van de provinciale structuurvisie heeft Amsterdam een 'Structuurvisie Amsterdam 2040' opgesteld. Voor een uiteenzetting van de gemeentelijke structuurvisie wordt verwezen naar paragraaf 3.4.1. Het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer is in overeenstemming met de structuurvisie Noord-Holland 2040.



3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. In het belang van een goede ruimtelijke ordening acht de provincie het noodzakelijk dat er algemene regels vastgesteld worden omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Hierdoor heeft de provincie meer invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland.

De Prvs is een van de instrumenten vanuit de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten op hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen. Provinciale Staten hebben de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (Prvs) van Noord-Holland op 21 juni 2010 vastgesteld. Op 1 november 2010 is de verordening in werking getreden. De regels van de Prvs vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. De verordening geldt alleen voor plannen en besluiten die na 1 november 2010 zijn ingediend.

Consequenties voor dit plan

De provinciale verordening voorziet niet in regels die van belang zijn voor het onderhavige plangebied.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Ontwikkelingsplan Economie Regio Amsterdam (OPERA)

Het OPERA (vastgesteld door de Regioraad op 14 december 2004) is opgesteld door 16 ROA-gemeenten. Evenals het RVVP maakt ook OPERA deel uit van de Regionale Agenda. Het doel van het OPERA is het verkrijgen van een evenwichtige en duurzame economie in de regio Amsterdam. De ontwikkeling van Schiphol, de havens en de kenniseconomie spelen hierbij een belangrijke rol.

Het versterken van het internationaal vestigingsmilieu, het vergroten van de samenhang tussen verschillende economische activiteiten en een betere spreiding van verschillende typen bedrijven over de regio moeten een verdere economische groei bewerkstelligen. Het benutten van sterke sectoren als de luchthaven, de haven met bijbehorende industrieën, het toerisme en de zakelijke dienstverlening, moet aan de ambitie bijdragen. Een leidraad hierbij is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de schaarse ruimte en infrastructuur.

Consequenties voor dit plan

Het ontwikkelingsplan zegt niets over het spoorweg emplacement. Het voorliggende bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het ontwikkelingsplan.

3.3.2 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) voor de stadsregio Amsterdam

Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) is vastgesteld door de Regioraad van het ROA op 14 december 2004. Het beschrijft de wijze waarop de stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoerbeleid tot 2015. Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan is opgesteld binnen de ambities die de ROA-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn:

- Het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht;
- Het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners;
- Het zorgen voor een duurzame leefomgeving.

De mobiliteitsgroei wordt hierbij als gegeven geaccepteerd. Het RVVP kent ten opzichte van de bovengenoemde speerpunten van beleid onder andere de volgende prioriteiten:

- Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden.



- Regionale middelen vooral inzetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie. Zodoende worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is de bereikbaarheid en, omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid gediend.
- In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
- Een meer naar plaats en tijd gedifferentieerd prijsbeleid moet voor effectieve prikkels zorgen om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
- Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer is in overeenstemming met het regionale verkeers- en vervoersplan.

3.3.3 Regionaal OV als impuls voor de Metropoolregio Amsterdam. OV-visie 2010-2030 Stadsregio Amsterdam

De OV-visie 2010-2030 'Regionaal OV als impuls voor de Metropool Amsterdam' (vastgesteld door de Regioraad op 24 juni 2008) onderbouwt de ambities van de Stadsregio Amsterdam. Dat gebeurt op basis van demografische en ruimtelijke ontwikkelingen. De Noordvleugel van de Randstad groeit uit tot Metropoolregio die concurreert met andere Europese metropolen. Dat vraagt ruimtelijke en economische kwaliteiten. Maatschappelijke trends en ontwikkelingen veranderen de verplaatsingspatronen van mensen. Op verschillende verbindingen van, naar en binnen de Metropoolregio Amsterdam ontstaan zwaardere stromen, waardoor wegen en openbaar vervoer soms structureel overbelast raken.

OV in de hoofdrol

Om de Metropoolregio Amsterdam duurzaam te laten functioneren is een robuust en flexibel verkeer en vervoer van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer speelt daarbij de hoofdrol omdat het:

- mensen flexibiliteit en keuze biedt om activiteiten te ontplooiën;
- de aantrekkingskracht vergroot van de Metropoolregio als vestigingsplaats voor bewoners bedrijven en voorzieningen: openbaar vervoer als ruimtelijke kwaliteit;
- vervoersstromen bundelt en structureert en zo ruimtelijke ontwikkelingen stuurt;
- een serieus alternatief biedt voor de auto op drukke tijden en zwaarbelaste verbindingen;
- zorgt voor een schoon en efficiënt alternatief voor de auto in intensieve verblijfsgebieden;
- een basisbehoefte vervult voor mensen die geen auto kunnen, willen of mogen rijden.

Om deze functies adequaat te vervullen, gaat de Stadsregio Amsterdam – samen met regionale partners en het Rijk – het regionaal openbaar vervoer de komende twee decennia verbeteren én uitbreiden. Zodat dat openbaar vervoer gaat functioneren als drager van de Metropoolregio. Vanuit duurzaamheid is het niet de bedoeling dat het openbaar vervoer concurreert met de fiets. Als ambitie geldt daarom dat in 2030 het gezamenlijk spitsaandeel van fiets en openbaar vervoer in hoogstedelijke gebieden naar 70 procent moet groeien, in grote kernen naar 50 procent en in kleine kernen naar 30 procent.

Basisprojecten

In deze bijlage staan de regionale OV-infrastructuurprojecten waarvan aangenomen wordt dat ze in 2020 klaar zijn. Het gaat om de huidige infrastructuur plus de projecten in het RVVP (regio) of MIRT (Rijk) die nu worden uitgewerkt of uitgevoerd. In het overzicht staat alleen de regionale hoofdinfrastructuur. Uiteraard zijn er ook veel kleinere OV-projecten in uitwerking of uitvoering. Als basis project



wordt genoemd de realisatie van 4 sporen Muiderpoort - aansluiting Gaasperdam (2 sporen van Amsterdam af aan de zuidkant van het emplacement en 2 sporen naar Amsterdam toe aan de noordkant van het emplacement; een 'omarming' van het emplacement Watergraafsmeer).

Consequenties voor dit plan

De visie geeft aan dat de omarmingvariant in 2020 gerealiseerd wordt. Inmiddels is gebleken dat dit zeer waarschijnlijk niet gehaald wordt. Hiermee is het niet aannemelijk dat de realisatie gedurende de planperiode van het voorliggende bestemmingsplan plaats vindt. Het voorliggende bestemmingsplan houdt daarom *geen* rekening met de omarmingvariant.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam

De Structuurvisie is opgesteld in opdracht van het gemeentebestuur van Amsterdam. Na instemming van het college van B&W op 12 oktober 2010 heeft de gemeenteraad de structuurvisie in december 2010 vastgesteld. De structuurvisie vormt de basis van alle ruimtelijke plannen die de komende jaren tot ontwikkeling komen. Vandaar dat juridisch planologische plannen (waaronder bestemmingsplannen) en stedenbouwkundige plannen (plannen in het kader van het Plaberum) van stad en stadsdelen aan de Structuurvisie zullen worden getoetst. De structuurvisie bestaat uit een visie, een hoofdstuk 'uitvoering' en een hoofdstuk 'instrumentarium'.

Visie

In het eerste deel van de Structuurvisie, de visie, worden ruimtelijke ontwikkelingen beschreven: sterke groeiprocessen vanuit de kracht van het hart van de metropool Amsterdam. De visie geeft aan welke ontwikkelingen gewenst zijn en worden gestimuleerd.

Uitvoering

Nadat de ontwikkelingsrichting van de stad is verwoord, wordt in het hoofdstuk 'uitvoering' de vraag gesteld hoe, waar en wanneer de opgaven die uit de Structuurvisie volgen, te realiseren zijn. Daartoe wordt de Structuurvisie vertaald in 'plannen' of 'projecten'. Voor deze plannen wordt een globale raming gemaakt van het te realiseren programma en er wordt een indicatie gegeven van de financiële opgaven die ermee gemoeid zijn. Tot slot wordt bepaald in welke tijdsvolgorde deze plannen aan de orde kunnen zijn. Hiermee wordt ook duidelijk in welke delen van de stad welk deel van de realisatie van de Structuurvisie ter hand wordt genomen.

Instrumentarium

In het visiedeel zijn de ambities van de gemeente Amsterdam neergelegd en wordt uiteengezet welk beleid voor de komende jaren wordt ingezet om die ambities waar te maken. In samenhang daarmee is de regelgeving ondergebracht in deel drie: het instrumentarium.

In de structuurvisie noemt de volgende aspecten, die mogelijk gevolgen hebben voor het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer: de ligging van de hoofd groenstructuur en een ruimtelijke reservering.

Hoofdgroenstructuur:

De hoofdgroenstructuur omvat de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie. Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

In de hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werkgerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie.



Plannen in de hoofdgroenstructuur vragen om een afgewogen oordeel. Om dit mogelijk te maken, is een deskundigenadvies geïntroduceerd, dat specifiek betrekking heeft op de inpasbaarheid van een initiatief. Hiertoe is de Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (tac) ingesteld.

De tac toetst alle plannen van de stad die aan burgemeester en wethouders ter besluitvorming of ter advisering worden voorgelegd aan onderstaande beleidsregels voor de hoofdgroenstructuur en adviseert burgemeester en wethouders, wanneer zij dit nodig acht (zie ook paragraaf 5.4.1 en 5.4.2).

De volkstuinen aan de zuidkant van het rangeerterrein zijn aangemerkt als hoofdgroenstructuur. De volkstuinen liggen buiten het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer.

Ruimtelijke reserveringen:

De belangrijkste twee functies van de reserveringen zijn het handhaven van het bestaande infrastructuurnetwerk en het waarborgen van mogelijkheden voor uitbreidingen van het bestaande netwerk. De reserveringen zijn van vitaal belang voor het functioneren en verder ontwikkelen van Amsterdam en de regio. Met het instrumentarium van de planologische reserveringen infrastructuur is het mogelijk de infrastructuur uitbreidingen te reserveren en formeel vast te leggen in de Structuurvisie en andere gemeentelijke plannen. Hiermee probeert de gemeente Amsterdam te voorkomen dat met het uitvoeren van projecten, die op korte termijn spelen, ten koste gaan van lange termijn reserveringen.

Er wordt onderscheid gemaakt in korte termijn projecten (tot 2015), middellange termijn projecten (tot en met 2020) en lange termijn projecten (na 2020).

Aan de noordzijde van het emplacement is een ruimtelijke reservering opgenomen om op termijn nieuwe opstelsporen te ontwikkelen voor reizigersmaterieel. De realisatie hiervan zal op lange termijn, dus na 2020, plaats vinden.

Consequenties voor dit plan

Het bestemmingsplan Rangeerterrein Watergraafsmeer maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Daarmee zijn er geen consequenties voor de hoofdgroenstructuur aan de zuidkant van het emplacement.

Tevens wordt geconcludeerd dat een uitbreiding van het emplacement pas na 2020 wordt gerealiseerd. De ruimtelijke reservering ligt buiten de bestemmingsplangrens van het rangeerterrein. In het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor Science Park is deze ruimtereservering opgenomen. Voor het voorliggende bestemmingsplan heeft dit geen consequenties.



Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieuzonering bedrijven

4.1.1 Kader

Bedrijven zijn milieubelastende bestemmingen die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen (waaronder wonen) kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een bestemmingsplan(wijziging) waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies. Daartoe zijn in de VNG-brochure *Bedrijven en Milieuzonering* (2009; hierna te noemen *B&M*) richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer fijne afstemming voor de voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.

Deze afstanden in B&M zijn naast de factoren aard en omvang van het bedrijf mede afhankelijk van de omgeving. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. Het bestemmingsplangebied kan door de aanwezigheid van een spoorlijn en drukke wegen worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied. Een overschrijding van de wettelijke normen (qua geluidsbelasting, stof, geur en gevaar), zoals besproken in voorgaande en volgende hoofdstukken, is echter niet toelaatbaar.

De betreffende VNG-brochure vormt *geen* wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

4.1.2 Plangebied

Gezien het beheer karakter van het voorliggende bestemmingsplan levert het bestemmingsplan geen belemmering op voor bedrijven in de omgeving en leveren bedrijven in de omgeving ook geen belemmering op voor het bestemmingsplan.

4.2 Luchtkwaliteit

4.2.1 Wettelijk kader

Wet luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Omdat titel 5.2 handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

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

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de



concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

Een bestemmingsplan is in overeenstemming met de Wet milieubeheer als het bestemmingsplan niet leidt tot een overschrijding of een verdere overschrijding van de normen.

AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Een verslechtering van maximaal 3% komt ongeveer overeen met een nieuwbouwproject van 1.500 woningen. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSL-programma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

De AMvB en Regeling “niet in betekenende mate” bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als “in betekenende mate” moet worden beschouwd. Deze AMvB is gelijktijdig met het NSL in werking getreden. NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam

Op 1 maart 2006 is de gemeenteraad akkoord gegaan met het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam 2005. Dit actieplan kent als doel het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De drie centrale uitgangspunten van dit actieplan zijn:

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

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

Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam

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

Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft.



4.2.2 Plangebied

Het bestemmingsplan is op beheer van de bestaande situatie gericht en staat geen nieuwe ontwikkelingen toe die bij kunnen dragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan is derhalve in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

Gezien het conserverende karakter van dit bestemmingsplan is er geen aanleiding, vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening, maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit in dit kader te verbeteren.

4.3 Geluidhinder

4.3.1 Wettelijk kader

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn sinds het eind van de jaren '70 de wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidhinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie vastgelegd. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer de geluidbelasting moet worden getoetst. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties zijn toegestaan. Wanneer een overschrijding van de norm wordt geconstateerd bij de toetsing, moeten er maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen. De akoestische berekeningen moeten voldoen aan de regels die zijn vastgelegd in Reken- en Meetvoorschriften.

Indien een bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige functies of nieuwe infrastructuur mogelijk maakt, dient in principe akoestisch onderzoek verricht te worden. Bestaande spoorwegen en wegen, die niet zijn aangewezen als woonerf of 30 km-zone, hebben een wettelijke onderzoekszone. Indien binnen deze zone nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient met een akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van de Wgh.

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel van geluidsgevoelige functies wordt overschreden, zal er een hogere grenswaarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

Railverkeerslawaai

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. De doorgaande spoorlijn, gelegen aan de zuidkant van het plangebied, valt onder de werking van de Wgh. Eventueel nieuw te realiseren woningen mogen maximaal 55 dB geluidbelasting als gevolg van het treinverkeer hebben. Tot een waarde van 68 dB kan het Dagelijks Bestuur besluiten een hogere grenswaarde vast te stellen.

Ten noorden van het spoorweg-emplacement worden nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Te denken aan woningen, studentenwoningen en een ziekenhuis. Al deze functies worden juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Sciencepark (waarvan het wettelijke vooroverleg op het voorontwerpbestemmingsplan eind 2010 heeft plaats gevonden). In het kader van dat bestemmingsplan wordt er ook een hogere grenswaarde vastgesteld en zijn er maatregelen genomen, in de vorm van geluidsschermen.

Aan de zuidkant van het station worden in de toekomst woningen gerealiseerd. Hiervoor wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. In dat kader wordt akoestisch onderzoek naar railverkeerslawaai uitgevoerd (en wordt er eventueel een hogere grenswaarde vast gesteld).

Het bestemmingsplan voor het Rangeerterrein Watergraafsmeer maakt geen nieuwe ontwikkeling mogelijk. Het verrichten van akoestisch onderzoek is daarmee niet nodig.



Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening

Het rangeerterrein (het emplacement) valt niet onder de Wgh, maar onder de 'Wet milieubeheer'. Daarmee is het rangeerterrein aan te merken als inrichting. Om de hinder door 'industrielawaai' te voorkomen, zijn er richtwaarden vastgelegd in de 'Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening'.

De directe omgeving van de inrichting kan getypeerd worden als 'woonwijk in de stad'. In een dergelijke omgeving beveelt de handreiking de richtwaarden aan van 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

4.3.2 Plangebied

Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt met het voorliggende bestemmingsplan. Daarmee is er geen wettelijke verplichting om akoestisch onderzoek te verrichten. Op grond van de verleende milieuvergunning is bepaald wat de geluidsbelasting op nabijgelegen gevels van woningen mag zijn, als gevolg van de activiteiten van het rangeerterrein. Woningbouwprojecten in de directe nabijheid van het rangeerterrein, dienen hier rekening mee te houden.

De geluidsbelasting voor geluidsgevoelige functies in de directe nabijheid van het emplacement mag conform de milieuvergunning 45, 42 en 40 dB(A) zijn, voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. De waarden voor de dag- en avondperiode liggen daarmee *lager* dan de richtwaarden uit de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening.

De geluidsbelasting op de gevels van woningen van het doorgaande treinverkeer mag maximaal 55 dB zijn. Woningbouwprojecten in de directe nabijheid van het spoor, dienen hier rekening mee te houden.

4.4 Bodemkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

De bodemkwaliteit is in het kader van een bestemmingsplan van belang indien er sprake is van functieveranderingen of een ander gebruik. De bodem moet geschikt zijn voor de nieuwe functie.

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan.

4.4.2 Plangebied

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen toegestaan. Er is daarmee geen noodzaak voor het verrichten van bodemonderzoek. Dit laat onverlet dat in 2009 een archiefonderzoek¹ is verricht voor de locatie Science Park Amsterdam. Uit dat onderzoek blijkt er sprake is van verontreinigde grond en verontreinigd grondwater ten zuid-oosten van de Kruislaan. Deze locaties zijn in dat onderzoek ook aangewezen als saneringslocaties. Momenteel (voorjaar 2011) vinden de saneringswerkzaamheden plaats.

¹ Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam. DMB, dossiernummer AM0363/04897, september 2009.



4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Wettelijk kader

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording.

Voor een (toename van) het groepsrisico of ingeval van overschrijding van de oriëntatiewaarde (1) als gevolg van ruimtelijke - en vergunningsbesluiten schrijft de regelgeving een verantwoording voor. In een verantwoording bij een besluit wordt, naast de hoogte van het groepsrisico, ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op een ramp of zwaar ongeval voordoet. Hierbij moet de brandweer in gelegenheid worden gesteld om advies te geven.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Besluit externe veiligheid Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb bevat regels voor de exploitant, regels voor gemeenten over het opnemen van buisleidingen in bestemmingsplannen en regels voor het melden van ongewone voorvallen. De afweging van de externe veiligheidssituatie van buisleidingen heeft op deze manier een grondslag in de Wet milieubeheer (Wm) en in de Wro. Daarnaast vervangt het Bevb de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991).

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buis-



leidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Indien het belang van de functie van de dubbelbestemming Leiding zo zwaarwegend is dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor een ander gebruik van de grond, dan kan worden afgezien van een dubbelbestemming en gekozen worden voor een 'gewone' bestemming. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een leidingstrook of leidingstraat. Dit is een strook grond die in gebruik is (of gereserveerd) voor meerdere leidingen. Dan kan gekozen worden voor een bestemming Leiding - Leidingstrook. Bij een specifieke leiding kan dit ook voorkomen. Dit is de *belemmeringstrook*.

Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bij de toepassing van het bestemmingsplan specifieke regels gelden of waar nadere afwegingen moeten worden gemaakt. Binnen een dergelijk gebied spelen dan belangen die het nodig maken dat eerst een onderzoek of een nadere afweging plaatsvindt, voordat een functiewijziging of omgevingsvergunning kan worden verleend. In dat geval zal de tussenstap van een wijziging of vergunning nodig zijn. Een gebiedsaanduiding is geen bestemming. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en (deel-) gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In alle gevallen gaan gebiedsaanduidingen vergezeld van een daarop betrekking hebbende regeling in de planregels. Er worden geen gebiedsaanduidingen opgenomen louter als signalering voor bijvoorbeeld een bepaalde milieucontour. Het bestemmingsplan is hiervoor niet bedoeld. Bij de buisleidingen gaat het om de veiligheidscontouren (PR-contour).

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringstrook, maar om de zone aan beide zijden van de belemmeringstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen. Uitgangspunt in het Bevb is dat het PR voor (beperkt) kwetsbare objecten binnen de belemmeringstrook ligt. Indien de PR-contour voor (beperkt) kwetsbare objecten buiten de belemmeringstrook ligt, kan voor dat deel van de contour buiten de belemmeringstrook een gebiedsaanduiding worden toegepast.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Het wettelijk kader voor de wijze van transport over het land en routing is geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. In deze wet is vastgelegd dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. De normen voor risicotetsing van vervoers- en ruimtelijke besluiten liggen vast in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS).

Voor spoor, water en weg werkt het ministerie van I&M aan een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het doel van het Basisnet is het creëren van een duurzaam evenwicht tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Het Basisnet moet de bereikbaarheid van de zeehavens, de belangrijkste industriële locaties in Nederland en het aangrenzende buitenland voor het vervoer van gevaarlijke stoffen garanderen en ruimtelijke ontwikkeling rond de infrastructuur mogelijk maken.

Met het Basisnet worden door middel van risicoplafonds grenzen gesteld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Basisnet wordt in 2012 juridisch verankerd in zowel het op grond van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) als in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Vooruitlopend daarop zijn voor de ruimtelijke besluiten de basisnetten weg en water reeds opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Tweede helft 2011 wordt ook het basisnet spoor opgenomen in de Circulaire.

Naast risicoplafonds zullen uiteindelijk worden grenzen gesteld aan de bouw mogelijkheden door middel van veiligheidszones en zogenoemde plasbrandaandachtsgebieden (PAG), die in acht moeten worden genomen. In een nieuwe versie van het Bouwbesluit zullen maatregelen verplicht worden



gesteld voor bebouwing in nabijheid van transportassen waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd.

Na invoering van het basisnet hoeft het plaatsgebonden risico niet meer te worden berekend, dit ligt immers vast op basis van de risicoplafond. Een groepsrisicotoets en bijbehorende verantwoording bij een besluit blijft gelden indien een plangebied is gelegen binnen 200 meter van een transportas waar gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het Basisnet wordt ontwikkeld door de rijksoverheid, provincies en gemeenten, producenten van chemische stoffen, zeehavens, ProRail en spoorvervoerders. Het Basisnet moet in 2012 in werking treden. Het zal in elk geval voldoende ruimte bieden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen de grote zeehavens, de grote chemische industrieën (Rotterdam, Moerdijk, Sittard-Geleen en Delfzijl) en het buitenland via meerdere grensposten.

Op sommige spoorlijnen wordt in het Basisnet het vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt. Het Basisnet schrijft tevens voor welke ruimtelijke ontwikkelingen wel en niet zijn toegestaan in de omgeving van een spoorlijn, in relatie tot de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn.

Zodra het Basisnet in 2012 van kracht is, moeten gemeenten in hun bouwplannen rekening houden met het Basisnet:

- Woningen, scholen, zorginstellingen, kantoren en dergelijke mogen niet te dicht bij het spoor worden gebouwd. De afstand die gemeenten moeten aanhouden verschilt per spoorlijn en is afhankelijk van de vastgestelde risicoplafonds.
- Voor nieuwe gebouwen die worden gebouwd binnen 30 meter van een spoorlijn waarover veel brandbare vloeistoffen worden vervoerd, gaan extra bouwvoorschriften gelden (= plasbrandaandachtsgebied).
- Voor nieuwe bestemmingsplannen binnen 200 meter van het spoor moeten aanvullende maatregelen worden genomen. Mensen moeten zich bij een ongeluk zelf kunnen redden (bijvoorbeeld door voldoende vluchtwegen) en hulpdiensten moeten hun werk goed kunnen door (bijvoorbeeld door aanwezigheid van voldoende bluswater).

Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)

In 2012 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. In november 2008 is een ambtelijk concept van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) gepubliceerd. Hierin staan regels op het gebied van externe veiligheid voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijvoorbeeld verplichte veiligheidsafstanden tot deze transportroutes.



4.5.2 Plangebied

Risicovolle bedrijven

Het emplacement is een inrichting, welke niet aangemerkt kan worden als Bevi-bedrijf. In de directe nabijheid van het emplacement is ook geen Bevi-bedrijf aanwezig.

Buisleiding

Ten zuidoosten van het plangebied ligt een hogedruk gasleiding (16^{mm}-40bar) van de Nederlandse Gasunie. Navraag bij de gasleidingbeheerder en berekeningen op andere locaties leren dat de bepalende 10⁻⁶ contour bij deze gasleiding niet aanwezig is. Het invloedsgebied van het groepsrisico ligt deels over het rangeerterrein. Er is geen overschrijding van de oriëntatiewaarde en binnen deze zone worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico niet toeneemt. Een nadere verantwoording is daarmee niet nodig. Het risico van de hogedrukaardgasleiding vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Transport gevaarlijke stoffen

Vervoer over de weg

De PR contour van de snelweg A10 ligt binnen het wegprofiel. Het invloedsgebied van het groepsrisico ligt deels over het rangeerterrein. Er is geen overschrijding van de oriëntatiewaarde en binnen deze zone worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt met het bestemmingsplan. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het groepsrisico niet toeneemt. Een nadere verantwoording is daarmee niet nodig.

Plasbrand- aandachtsgebied:

Het PAG is het gebied tot 30 meter van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 meter voor het PAG wordt gemeten vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. Het plangebied voor de beoordeelde ontwikkeling ligt buiten de afstand van 30 meter tot de rechter rijstrook van de hoofdrijbaan van de A10. Het plangebied voor de beoordeelde ontwikkeling ligt buiten de afstand van 30 meter tot de rechter rijstrook van de hoofdrijbaan van de A10. Het bestemmingsplangebied van het Rangeerterrein Watergraafsmeer ligt buiten de afstand van 30 meter van de A10 en maakt bovendien *geen* nieuwe gebouwen mogelijk.

Het risico van de A10 vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Vervoer over het spoor

In de Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor (Prorail, 2007) wordt niet uitgegaan van spoorvervoer van gevaarlijke stoffen op het traject tussen Muiderpoort en Diemen. Dit is ook het uitgangspunt geweest voor het rijksontwerp basisnet spoor, waarover in juli 2010 overeenstemming is bereikt tussen het rijk, VNG, IPO en bedrijfsleven. Naderhand is in het kader van basisnet spoor gesproken over extra ruimte voor vervoer van brandbare vloeistoffen vanuit het havengebied van Amsterdam (3450 ketelwagons(kwe)/jaar). Voor een deel van deze stroom (350 kwe/jaar) wordt risicoruimte opgenomen op de spoorroute Amsterdam Centraal - Weesp - Hilversum - Amersfoort - Oldenzaal grens - Bentheim. Deze stroom brandbare vloeistoffen heeft geen ruimtelijke consequenties voor dit bestemmingsplan. Het plaatsgebonden risico van deze stroom is lager dan 10⁻⁶ per jaar. Ook leidt deze stroom niet tot een significant groepsrisico vanwege het beperkte effectgebied.

De spoorlijn Amsterdam - Weesp wordt zeer beperkt gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Vervoer over het water

Het plangebied ligt buiten de invloedszone (risicozone) van het Amsterdam – Rijnkanaal.



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Beleid

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Ook is een eerste beleidsmatige uitwerking van het advies van de Deltacommissie opgenomen in dit Nationaal Waterplan. Met de formulering van een streefbeeld geeft het Nationaal Waterplan een inspirerende referentie voor de toekomst. Maatregelen die reeds in gang zijn gezet en in het streefbeeld passen worden met kracht voortgezet. Denk aan het hoogwaterbeschermingsprogramma, de uitvoering van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water en de rivierverruimingsprojecten. Door de uitvoering van de stroomgebiedbeheerplannen zal de waterkwaliteit substantieel verbeteren. De nieuwe ambities van de Deltacommissie worden uitgewerkt in een Deltawet en Deltaprogramma.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2010-2015. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit.

Breed water

In dit plan is het beleid op het gebied van de gemeentelijke watertaken (stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater) van Amsterdam toegelicht voor de periode 2010-2015.

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

5.1.2 Waterparagraaf

Algemeen

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de "watertoets" toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit



“bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

Het plangebied van het bestemmingsplan valt binnen het beheersgebied van het hoogheemradschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert de zorg voor het oppervlaktewatersysteem uit in opdracht van AGV. In opdracht van Amsterdam voert Waternet overige watertaken uit, met name de grondwaterzorgtaak, de zorg voor afvoer en behandeling van afvalwater en de drinkwatervoorziening.

Waterkeringen

Ten noorden van het rangeerterrein is een secundaire indirecte waterkering aanwezig. Voor deze waterkering is geen nauwkeurige leggerkaart beschikbaar. Daarom dienen de lijnen van de Keurkaart gebruikt te worden. De beschermingszone van de waterkering bedraagt 40 meter aan weerszijden van de referentielijn.

In de verbeelding is de zonering van deze waterkering opgenomen als aanduidingsvlak. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet in de meeste gevallen vergunning worden aangevraagd bij Waternet. In het kader van het bestemmingsplan vinden geen wijzigingen plaats binnen de zoneringen van de waterkering.

Waterberging

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m² of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Damping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

Wateropgave

Het projectgebied bevindt zich in de Watergraafsmeerpolder. In het Nationaal Bestuursakkoord Water is berekend dat voor deze polder een wateropgave geldt van 0,1 – 5 hectare. Vanwege de conserverende aard levert dit bestemmingsplan geen bijdrage aan invulling van de wateropgave.

Damping en verharding

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van damping van oppervlaktewater. In het kader van het bestemmingsplan is ook geen sprake van toename van de verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Alternatieve berging

Onder bepaalde voorwaarden kan damping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding. Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk, er zal dus geen gebruik worden gemaakt van methoden voor alternatieve berging.

Waterkwaliteit

Gebruik materialen

Voor de vervangende nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout.

Riolering, hemelwaterafvoer

In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.



Kabels en leidingen

Het bestemmingsplan heeft geen invloed op in het plangebied aanwezige kabels en leidingen.

Grondwater

Er worden geen kelders, ondergrondse parkeergarages of andere ondergrondse bebouwing gerealiseerd. Het bestemmingsplan heeft daarom geen gevolgen voor de grondwaterstromen in en nabij het projectgebied.

Zoals in paragraaf 4.4 is beschreven is uit een eerder archiefonderzoek gebleken dat er sprake is van verontreinigd grondwater op het rangeerterrein. Momenteel vinden de saneringswerkzaamheden plaats.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

Beleid

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals-) vondsten worden gemeld bij de burgemeester (deze bevoegdheid is gedelegeerd aan Bureau Monumenten en Archeologie). Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

Plangebied

Voor het plangebied heeft Bureau Monumenten & Archeologie in 2010 een bureauonderzoek² verricht. Hieruit is gebleken dat het plangebied geen archeologische verwachtingswaarde heeft. Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat als, ondanks er geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist, er toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden, zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

5.3.2 Cultuurhistorie

Het rangeerterrein heeft geen bijzondere cultuurhistorische waarde, welke beschermd dient te worden.

5.4 Flora en fauna en ecologie

5.4.1 Wettelijk kader

Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) zijn beide Europese richtlijnen. Het doel van de Vogelrichtlijn is het bieden van bescherming en ontwikkelingsperspectief voor leefgebieden van zeldzame en bedreigde vogelsoorten en bescherming van alle vogelsoorten. De Habitatrichtlijn is gericht op de instandhouding van natuurlijke habitats en wilde flora en fauna. De gebiedsbescherming van beide richtlijnen valt in Nederland momenteel onder de Natuurbeschermingswet. De Soortenbescherming is geïmplementeerd in de Flora- en Faunawet.

² Archeologisch bureauonderzoek. Plangebied Rangeerterrein Watergraafsmeer. Stadsdeel Oost. BO 10-108 Amsterdam 2010.



Natura 2000

Natura 2000 is het Europese netwerk van waardevolle natuurgebieden, dat er op gericht is de aanwezige natuurwaarden te behouden en te versterken. Gebieden die door de minister zijn aangewezen als Vogelrichtlijngebied en Habitatrichtlijngebied vormen samen de Natura 2000-gebieden. Voor deze gebieden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitattypen. Ruimtelijke ontwikkelingen of gebruik die een negatief effect hebben op deze doelstellingen zijn niet zondermeer toegestaan. De bescherming van deze gebieden is in Nederland geregeld via de Natuurbeschermingswet 1998.

Om schade aan de natuurwaarden waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, te voorkomen, bepaalt de wet dat projecten en plannen die de kwaliteit kunnen verslechteren of die een verstorend effect kunnen hebben op de soorten, niet mogen plaatsvinden zonder vergunning. Om vast te stellen of, en zo ja, onder welke voorwaarden een project of plan in en rondom een Natura 2000-gebied kan worden toegelaten, dient deze getoetst te worden. Indien effecten niet kunnen worden uitgesloten dient, afhankelijk van het te verwachten effect een verslechterings- en verstoringtoets dan wel een passende beoordeling te worden uitgevoerd.

Flora- en faunawet

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en faunawet. Deze wet is erop gericht om de Nederlandse biodiversiteit te beschermen en de dieren en planten binnen de Nederlandse wetgeving de plek te geven die hun volgens de Europese (Vogel- en Habitatrichtlijnen) afspraken toekomt. De Flora- en faunawet is sinds 1 april 2002 van kracht. Het uitgangspunt is een wettelijk verbod op het bedreigen van dieren en planten in hen voortbestaan.

Op 23 februari 2005 is het Besluit houdende wijziging van een aantal algemene maatregelen van bestuur in verband met wijziging van artikel 75 van de Flora- en faunawet en enkele andere wijzigingen (AMvB artikel 75) in werking getreden. Eén van de belangrijkste wijzigingen welke geregeld is in dit 'Vrijstellingsbesluit' geldt voor regelmatig terugkerende werkzaamheden, zoals het onderhoud aan vaarwegen of het maaien van graslanden die al langer op dezelfde manier worden uitgeoefend en kennelijk niet hebben verhinderd dat een beschermde soort zich in het gebied heeft gevestigd.

Voor deze *terugkerende werkzaamheden* kan een vrijstellingsregeling in werking treden als wordt voldaan aan bepaalde criteria. De criteria die worden gehanteerd bij het opstellen van de vrijstellingsregeling zijn, de *zeldzaamheid* van soorten en de *ingrijpendheid* van activiteiten. Hoe zeldzamer de soort en hoe ingrijpender de activiteit, hoe strikter het beschermingsregime. Ook voor *ruimtelijke ontwikkeling en inrichting* kan een vrijstelling gelden, al is deze minder omvattend dan de vrijstelling voor terugkerende werkzaamheden.

Om gebruik te kunnen maken van de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen, beheer en gebruik, is voor vogels en de soorten genoemd in de AMvB artikel 75 een gedragscode nodig. Een gedragscode is niet verplicht maar dan moet voor ieder project of beheeractiviteit in een terrein waar beschermde soorten voorkomen de ontheffingsprocedure worden doorlopen

Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)

De gedragscode is van toepassing binnen de grenzen van de gemeente Amsterdam en het beheer gebied van het Amsterdamse Bos op alle medewerkers van de gemeente Amsterdam die zelf of samen met andere werkzaamheden uitvoeren of die daartoe opdracht geven aan derden. Deze derden verklaren bij hun werkzaamheden de gedragscode flora en fauna van de gemeente Amsterdam te onderschrijven en te volgen. Op verzoek kunnen zij een exemplaar van de gedragscode overhandigen aan controlerende instanties of verenigingen. Stadsdeel Oost werkt ook volgens de gedragscode.

Met de gedragscode beschrijft de Gemeente Amsterdam de voorzorgsmaatregelen die erop gericht zijn de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten die binnen haar gemeente grenzen voorkomen bij het uitvoeren van werkzaamheden te handhaven dan wel te versterken. Daarmee voldoet de gemeente Amsterdam aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 16c van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantsoorten Flora- en faunawet. De gedragscode heeft betrekking op



plannen en projecten die in opdracht van of door de gemeente Amsterdam worden voorbereid en uitgevoerd. De gedragscode betreft:

1. de voorbereiding en uitvoeren van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling;
2. het uitvoeren van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud.

5.4.2 Plangebied

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden de volkstuinen ten zuiden van het rangeerterrein aangemerkt als hoofdgroenstructuur. Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied.

Gezien het beheer karakter van het bestemmingsplan is het niet aannemelijk dat er bouwwerken, of andere activiteiten plaats vinden. Vinden deze toch plaats, dan zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet.

Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Een advies van de technische adviescommissie hoofdgroenstructuur (tac) is niet nodig, aangezien de hoofdgroenstructuur buiten het plangebied ligt. Aanvullend kan gesteld worden dat het bestemmingsplan geen ontwikkelingen mogelijk maakt.



Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

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

6.1.1 Verbeelding

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

6.1.2 Regels

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

6.1.3 Toelichting

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

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

6.2 De bestemmingen

Hoofdstuk 1 van de regels omvat de relevante begripsbepaling en de wijze van meten. Hoofdstuk 2 bestaat uit één bestemming, namelijk 'Verkeer-railverkeer'. Binnen deze bestemming wordt het rangeerterrein, met de daarbij behorende functies, en het doorgaande spoor Amsterdam – Almere / Amersfoort mogelijk gemaakt. Nieuwe bouwwerken (of andere ontwikkelingen) worden met het voorliggende bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. De waterkering wordt met een aanduiding op de verbeelding opgenomen.

In hoofdstuk 3 van de regels worden de algemene regels verwoord. Te denken aan de anti-dubbelbepaling, algemene bouwregels en de afwijkingsmogelijkheden. Het overgangsrecht en de slotregel (= naamgeving) staan in hoofdstuk 4.



Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient de financiële haalbaarheid van het plan aangetoond te worden. Dit om te voorkomen dat recht gaat gelden dat niet realistisch blijkt te zijn.

Op grond van artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet voor een bestemmingsplan een exploitatieplan worden vastgesteld indien er sprake is van een 'bouwplan'. Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschrijft wat een 'bouwplan' is. De stadsdeelraad kan bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, wanneer:

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

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

7.2 Plangebied

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bouwplannen mogelijk die aanleiding geven tot het vaststellen van een exploitatieplan. Zoals in elk bestemmingsplan is het mogelijk om binnen bestaande bebouwingscontouren sloop-nieuwbouwplannen te ontwikkelen. In die gevallen, voor zover zij zich zullen voordoen, zijn er echter geen kosten voor het stadsdeel, waardoor kostenverhaal niet aan de orde is.

Conclusie:

Voor het stadsdeel zijn voor de uitvoering van dit conserverende plan geen kosten verbonden. Op grond van het voorgaande wordt geconcludeerd dat er geen exploitatieplan opgesteld hoeft te worden. De economische uitvoerbaarheid is daarmee aangetoond.



Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Voortraject

Voor het rangeerterrein is geen startnotitie opgesteld, omdat er geen aspecten op het terrein spelen, waar de stadsdeelraad op voorhand een standpunt over moet innemen. Er is daarom direct een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld dat voor het wettelijke vooroverleg naar de overlegpartners is gestuurd. Het voorliggende bestemmingsplan is een beheerplan, dat uitsluitend betrekking heeft op het rangeerterrein, voor zover de gronden onder de bevoegdheden van stadsdeel Oost vallen.

8.2 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de inspraakverordening plaats gevonden. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er *geen* inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten betreffende waarvan op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Wel zal het ontwerp bestemmingsplan conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd.

8.3 Vooroverleg

Het plan wordt, nadat het Dagelijks Bestuur ermee heeft ingestemd, in het kader van het vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- VROM inspectie;
- Provincie Noord-Holland;
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Liander;
- Gasunie;
- Projectbureau Zuidoostlob;
- Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO);
- Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB);
- Bureau Monumenten en Archeologie (BMA);
- Prorail;
- NS Vastgoed (NS Poort);
- NedTrain;
- NS Reizigers;
- High Speed Alliance N.V.;
- EETC.

De volgende overlegpartners hebben een vooroverleg reactie ingediend: VROM inspectie, NS Reizigers, NS Vastgoed, NedTrain, High Speed Alliance N.V., Dienst Milieu en Bouwtoezicht, Projectbureau Zuidoostlob, Gasunie, brandweer Amsterdam – Amstelland, Bureau Monumenten en Archeologie, Dienst Ruimtelijke Ordening, Liander en Waternet. De reacties hebben op onderdelen geleid tot tekstuele aanpassingen in de toelichting en hebben niet geleid tot grote inhoudelijke wijzigingen.

8.5 Zienswijzen

De resultaten van het wettelijke vooroverleg zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd het bestemmingsplan vrij te geven voor ter inzage legging. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen bij de stadsdeelraad. De samenvatting en beantwoording van de ontvangen zienswijzen worden als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen. Het bestemmingsplan heeft van 6 oktober tot en met 16 november 2011 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen binnengekomen op dit bestemmingsplan.



Bijlagen



Archeologisch bureauonderzoek.
Plangebied Rangeerterrein Watergraafsmeer. Stadsdeel Oost.
BO 10-108 Amsterdam 2010.



Archiefonderzoek locatie Science Park Amsterdam (bodem).