

Bestemmingsplan Weespertrekvaart West

Vastgesteld

BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 29-11-2017, NR. 348/1470
DE RAADSGRIFFIER,



Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1603BPGST-VG01

Datum print 4 Oktober 2017

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Crisis en herstelwet	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	10
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Beschrijving van het plangebied	11
Hoofdstuk3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk4	Het ruimtelijk kader	29
Hoofdstuk5	MER / MER(beoordelings)plicht	31
5.1	Normstelling en beleid	31
5.2	Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan	31
5.3	Conclusie	32
Hoofdstuk6	Verkeer en parkeren	33
6.1	Algemeen	33
6.2	Autoverkeer	33
6.3	Openbaar vervoer	33
6.4	Langzaam verkeer	34
6.5	Parkeren	35
6.6	Resultaten onderzoeken	35
6.7	Conclusie	36
Hoofdstuk7	Geluid	37
7.1	Verkeerslawaaï	37
7.2	Industrielawaai	37
7.3	Spoorweglawaaï	37
7.4	Bedrijven en milieuzonering	37
7.5	Resultaten onderzoek	38
7.6	Trillingen	41
Hoofdstuk8	Luchtkwaliteit	43
8.1	Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)	43
8.2	Besluit gevoelige bestemmingen	43
8.3	Beleid gemeente Amsterdam	43
Hoofdstuk9	Bodem	45

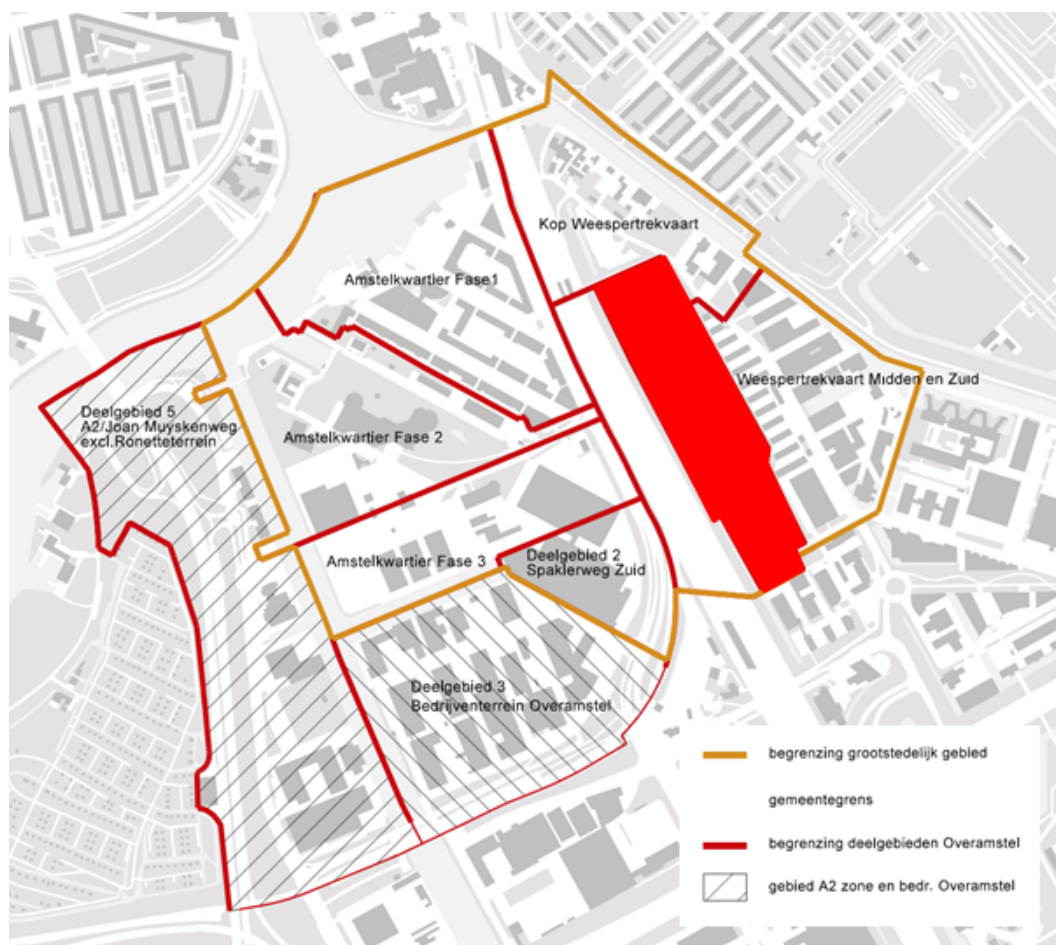
Hoofdstuk10	Cultuurhistorie en archeologie	47
10.1	Cultuurhistorie	47
10.2	Archeologie	48
Hoofdstuk11	Externe veiligheid	49
11.1	Inrichtingen	50
11.2	Transport	51
11.3	Buisleidingen	52
11.4	Verantwoording en brandweeradvies	53
Hoofdstuk12	Luchthavenindelingbesluit	59
12.1	Inleiding	59
12.2	Bouwhoogte	59
Hoofdstuk13	Natuur en landschap	61
Hoofdstuk14	Water	65
14.1	Algemeen	65
14.2	Beleid	65
14.3	Uitwerking	67
Hoofdstuk15	Juridische planbeschrijving	71
15.1	Algemeen	71
15.2	Artikelgewijze toelichting	71
Hoofdstuk16	Economische uitvoerbaarheid	77
Hoofdstuk17	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
17.1	Overleg ex artikel 3.1.1. Bro	79
17.2	Participatie	79

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het gebied Overamstel, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Dit vindt zijn basis in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze transformatie is een complex proces dat niet in één keer gerealiseerd kan worden, zodat het gebied Overamstel is opgedeeld in deelgebieden. De ontwikkeling van meerdere deelgebieden, zoals fase 1 en 2 en Kop Weespertrekvaart, is in uitvoering en deels al gereed.



Afbeelding: overzicht deelgebieden Overamstel (plangebied met rood weergegeven)

Binnen het op voorgaande afbeelding weergegeven deelgebied Weespertrekvaart Midden bevindt zich de Penitentiaire Inrichting Over-Amstel (PIOA), beter bekend als Bijlmerbajes. Dit gevangeniscomplex is door de rijksoverheid per 1 juli 2016 gesloten. Sindsdien is het complex tijdelijk in gebruik als Asielzoekerscentrum.

Het complex wordt door het Rijksvastgoedbedrijf verkocht, wat de kans biedt om dit complex bij te laten dragen aan de gebiedsontwikkeling. De verkoop vindt plaats onder voorwaarden die ertoe moeten leiden dat het wordt getransformeerd van PIOA tot een gemengd stedelijk gebied met wonen, werken, cultuur

en maatschappelijke voorzieningen voor alle Amsterdammers.

Het vigerende bestemmingsplan 'Weespertrekvaart-West' dateert uit 1997. Het gevangeniscomplex heeft daarin de bestemming 'Medisch-maatschappelijke voorzieningen' (Mm). De beoogde herontwikkeling tot een stedelijk woon- en werkgebied vereist daarom een integrale herziening van het bestemmingsplan.

1.2 Crisis en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis. Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet. De Crisis en herstelwet is van toepassing omdat het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied en de herstructurering van woon- en werkgebieden. Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing. Dit heeft gevolgen voor de procesregels die op een eventuele beroepsprocedure van toepassing zijn. In de Crisis- en herstelwet staan andere procesregels voor de behandeling van dergelijke beroepszaken dan gebruikelijk, wat leidt tot versnelde behandeling bij de Raad van State.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 17 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de Provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 14 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 15 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 16 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 17 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

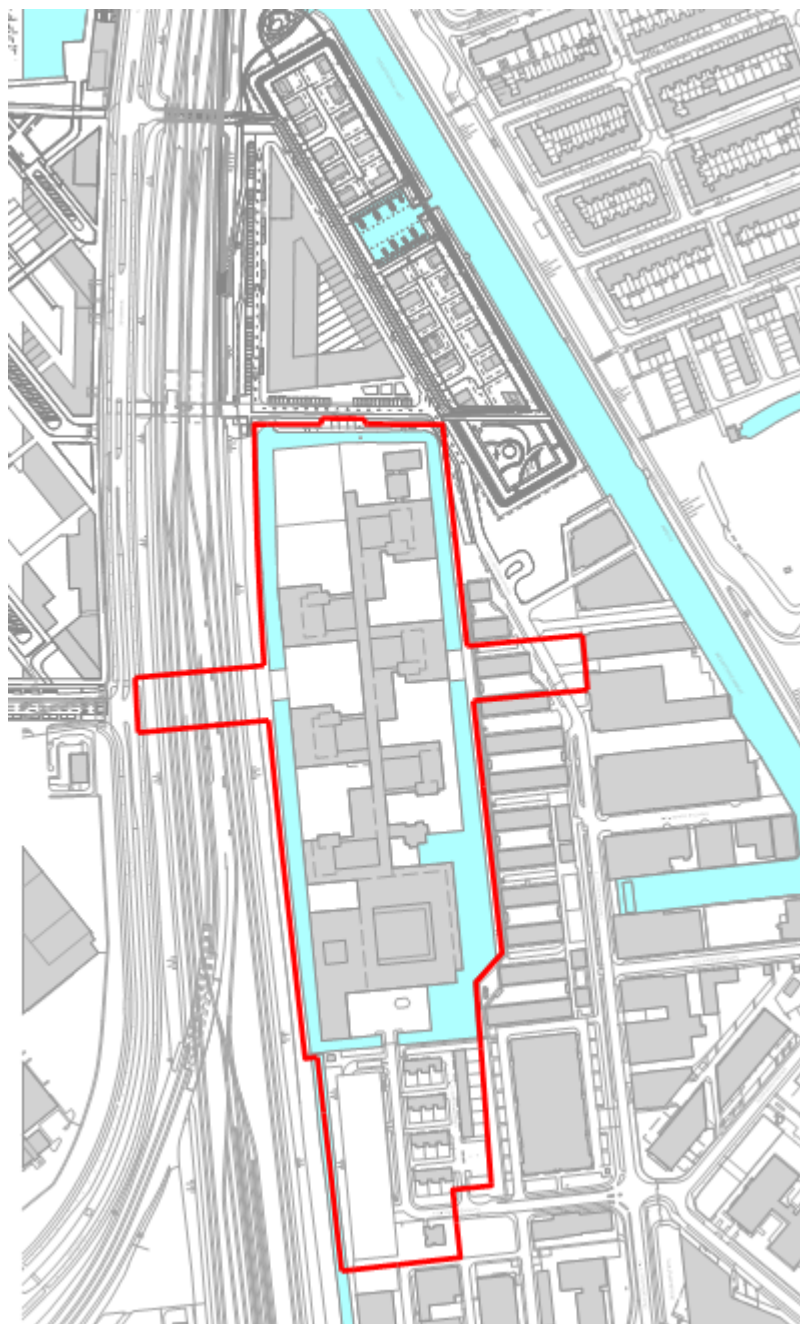
2.1 Ligging en begrenzing

Bijlmerbajes ligt in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam, tegen het grondgebied van de gemeente Ouderamstel.

De begrenzing van het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' is hoofdzakelijk bepaald door de kadastrale begrenzing van het complex. Deze loopt aan de noord-, west-, en oostzijde op de oever van de gracht rond het gevangeniscomplex en aan de zuidzijde loopt deze tot aan de gemeentegrens met Ouderamstel.

Aanvullend hierop zijn twee stukken grond in het plangebied betrokken, in het verlengde van de Amstelstroomlaan, vanaf de Spaklerweg in het westen tot aan de H.J.E. Wenckebachweg in het oosten.

Op de navolgende afbeelding is de begrenzing aangegeven.



2.2 Doelstelling

Gelet op de beoogde transformatie van het gebied is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in de planologische en juridische regeling voor het gebied die voldoende ontwikkelings- en sturingsmogelijkheden biedt. Dit bestemmingsplan voorziet hierin.

2.3 Geldend planologisch kader

Ter plaatse van het gevangeniscomplex geldt het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart-West'. Dit bestemmingsplan is op 17 september 1997 vastgesteld en op 28 april 1998 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland.

Aan het gehele complex is de bestemming 'Medisch-maatschappelijke voorzieningen' (Mm) toegekend. Deze gronden zijn aangewezen voor gebouwen ten behoeve van penitentiaire inrichtingen c.a. met inbegrip van daarbij behorende nevenruimten, bergingen, waterlopen en gebouwde parkeervoorzieningen.

Op enkele op de plankaart aangewezen zones na (langs de plangrenzen aan de spoorzijde en de zijde van het gebied Weespertrekvaart) mag het gehele gebied worden bebouwd. De maximum bouwhoogte bedraagt voor het grootste deel 47 meter en voor het zuidelijke deel (parkeergarage) 10 meter.

De nieuwe verbinding met het Amstelkwartier westelijk van het gevangeniscomplex en ook de verlenging van deze verbinding oostelijk naar de H.J.E. Wenckebachweg zijn geprojecteerd binnen het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Midden', dat op 27 november 2013 is vastgesteld. De ter plaatse geldende bestemmingen, 'Verkeer-2', 'Groen' en 'Water' staan de nieuwe verkeersverbinding niet toe. Binnen de bestemming 'Wonen-Voorlopig' (studentenunits oostelijk van de gracht rond het gevangeniscomplex) zijn ontsluitingswegen toegestaan vanaf vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van het bestemmingsplan, zodat deze tot eind februari 2019 niet kan worden aangelegd.

In juli 2016 is een omgevingsvergunning is verleend voor de transformatie van de PI Over-Amstel naar een tijdelijke noodopvang voor asielzoekers.

2.4 Beschrijving van het plangebied

2.4.1 Geschiedenis

Het complex bevindt zich in de Groot Duivendrechtse Polder, het gebied ten zuiden van de Watergraafsmeer aan de oostzijde van de Amstel. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde.

De ontginning van dit gebied vond in de 12de en 13de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 meter. Aan de kopse kant verrezen boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing.

In de Groot Duivendrechtse Polder waren er van tijd tot tijd problemen met de waterstand, onder andere door het hogere peil van de Amstel, de drooglegging en verkaveling van het Watergraafsmeer (aan de noordgrens van het plangebied) en Bijlmermeer in het begin van de 17de eeuw en door de waterafvoer van de aangrenzende polders. In 1639 gaven de Staten van Holland en Westfriesland dan ook toestemming om de Groot Duivendrechtse Polder te bedijken en nieuwe molens te bouwen, waarna in de polder door drie molens de waterstand op het gewenste peil werd gehouden. Op dat moment werd de Ringsloot om de Watergraafsmeer omgevormd tot de Weespertrekvaart. Dergelijke vaarten vormden belangrijke schakels in het vervoersnetwerk van Amsterdam.

De opening van het Rhijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht, leidde ertoe dat

de polder werd doorsneden. Tegen het eind van de 19de eeuw heeft het plangebied een nog overwegend landelijk karakter. Met de opening van het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) in 1893 kwam een einde aan de (bovenlokale) transportfunctie van de Weespertrekvaart (en de Vecht). Sindsdien is er nog wel vrachtvaart naar de industrieterreinen van Weesp en Diemen. De recreatievaart voert nu echter de boventoon. De oude trekvaart is nu een snelle en aantrekkelijke vaarroute tussen de populaire watergebieden van de Amstel en de Vecht. Oorspronkelijk liep de trekvaart rechtdoor tot aan de Amstel. Tijdens de aanleg van de spoordijk is er een kortere verbinding naar de Amstel gemaakt. Het noordelijke deel van de trekvaart is in de jaren '90 gedempt bij de ontwikkeling van de Omval en is nu als voet- en fietspad in gebruik.

Het huidige plangebied Weespertrekvaart Midden maakt deel uit van het industrieterrein Weespertrekvaart. Voor dit terrein was reeds in 1942 een deelplan vastgesteld, maar de invulling ervan duurde dusdanig lang dat er sprake is van een gelijktijdige ontwikkeling met industrieterrein Amstel ten westen van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De grond lag nog gedeeltelijk op polderpeil en deze terreinen werden vanaf het begin van de jaren zestig ontwikkeld, waarbij de H.J.E. Wenckebachweg de voornaamste verkeersader werd. De verkaveling van de kleinschalige industrie is gedeeltelijk gebaseerd op de loop van de Weespertrekvaart. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20ste en de eerste jaren van de 21ste eeuw.

De Penitenciaire Inrichting Overamstel Amsterdam is een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. Haaks op de H.J.E. Wenckebachweg is sinds 2005 het studentencomplex H.J.E. Wenckehof verzezen.

De Penitenciaire Inrichting Overamstel

De Penitenciaire Inrichting Over-Amstel, beter bekend als de Bijlmerbajes, is gebouwd op basis van de Beginselwet Gevangeniswezen uit 1953, waarin de resocialisatie van de gevangenen centraal stond. De eenzame opsluiting moest afgeschaft worden en de nadruk kwam te liggen op het invoeren van persoonlijke, positieve hulpverlening. Aanvankelijk waren er zelfs geen tralies voor de ramen van de cellen geplaatst, zodat de gedetineerden een open blik op de samenleving zouden behouden. Later kwamen er toch tralies, niet alleen omdat het glas niet altijd bestand was tegen uitbraakpogingen, het slechte binnenklimaat, maar ook omdat de gevangenen het niet altijd prettig vonden dat er geen tralies waren. De confrontatie met de buitenwereld bleek te groot en de tralies zouden duidelijkheid scheppen.

Daarnaast bood de technologie in de jaren zeventig nieuwe mogelijkheden voor het bewaken van de gevangenen. Ronde gevangenissen waren niet meer nodig, omdat door nieuwe bewakingstechnieken een cipier niet meer als alziende in het middelpunt hoefde te staan. In de gevangenis werden voor die tijd ongekend moderne technieken gebruikt om de gevangenen te bewaken. Deuren en liften werden op afstand bediend en voorzien van een intercom en cameracontrole. Ook alle cellen werden voorzien van een intercomverbinding.

De architecte van de Bijlmerbajes, mevrouw Koos Pot-Keegstra (1908-1997), ontwierp vooral vanuit de praktische en functionele inrichting, aansluitend bij de Nieuwe Zakelijkheid. Na de Tweede Wereldoorlog bouwde zij veel woningen voor de wederopbouw, onder andere in de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam. Zij bracht ingewikkelde bouwplannen terug tot grote eenvoud, zonder enige "mooimakerij", want volgens haar kwam de schoonheid van het ontwerp voort uit eenvoud en strenge economie. Net als bij haar woningen schakelde Pot-Keegstra in de Bijlmerbajes de eenvoudige wooneenheden en stapelde ze tot torens.

Het complex bestaat uit zes torens, waarvan er twee in gebruik waren voor psychiatrische patiënten. De overige vier torens bestonden elk uit vijf paviljoens met 24 gedetineerden per paviljoen. Elke toren had een etage voor arbeid, een etage voor voorzieningen, één voor de staf en een etage met isoleercellen.

De torens zijn verbonden door een lange gang, die door de gedetineerden de "Kalverstraat" werden genoemd. Naast de torens bevonden zich in het complex een voorgebouw, een kerkje annex moskee, zes luchtplaatsen en drie sportgebouwen.

Mevrouw Pot-Keegstra over het gebouw: "Het idee waarmee wij begonnen was een hotelgedachte. Dat hadden studenten- en zusterhuizen ook. Dat kun je zo aangenaam mogelijk maken." De architecte wilde in plaats van een hoge muur om het terrein het liefst een meidoornhaag aanleggen, maar dat plan ging niet door.

Er werden nieuwe methodes uitgetoetst, gericht op een goede resocialisatie van de gedetineerden. Het gebouw leende zich er goed voor. Elke toren was onderverdeeld in celblokken van twee verdiepingen, zogenaamde paviljoens. Elk paviljoen had een eigen recreatieruimte, met biljart en tafeltennistafel, bewaakt door drie bewaarders. Er was genoeg ruimte voor het opbouwen van een goede verstandhouding tussen bewaarder en gedetineerde. Van buiten gezien is het een gigantisch complex, maar op paviljoenniveau was het juist zeer kleinschalig en overzichtelijk.

2.4.2 Stedenbouwkundige kenmerken

Het Weespertrekvaartgebied is ten opzichte van de omgeving duidelijk begrensd door de Weespertrekvaart, de spoorlijn en de Rijksweg A10. De bebouwingstypologieën van de verschillende delen binnen het gebied hebben weinig samenhang. De H.J.E. Wenckebachweg vormt de hoofdontsluiting in het gebied en fungeert als structurerend element. Alle bebouwing, voor zover gelegen op Amsterdams grondgebied, staat hier haaks op of evenwijdig aan. Het gevangeniscomplex kent een geheel eigen opzet.

Het gevangeniscomplex heeft een eilandkarakter, dat vooral tot uiting komt in de slotgracht. De structuur van deze gracht houdt geen verband met de onderliggende polderstructuur maar bakent puur de (beveiligde) kavel van de voormalige gevangenis af. De enige toegang is duidelijk herkenbaar als brug. Het complex bestaat uit een sequentie van samenstellende delen die van laag naar hoog oplopen en hun structuur ontleen aan hun specifieke functie: cipiersdorp, voorplein, hoofdgebouw en centrale as met luchtplaatsen en cellentorens.

De ordening van de cellentorens aan een doorgaande as volgens het 'telephone pole' principe. Het betreft zes torens die elk een inrichting waren, elke toren had meerdere paviljoens:

1. *De Weg* (plaats voor 135 gedetineerden)
2. *De Schans* (plaats voor 120 gedetineerden: 5 paviljoens x 24 cellen)
3. *Het Schouw* (plaats voor 144 gedetineerden)
4. *Demersluis* (plaats voor 125 gedetineerden)
5. *Het Veer* en *De Singel* (elk plaats voor 62 gedetineerden)

Het cipiersdorp bestaat uit 19 laagbouwoningen in een kamstructuur en één vrijstaande directeurswoning, alle aan de zuidoostzijde van het terrein.

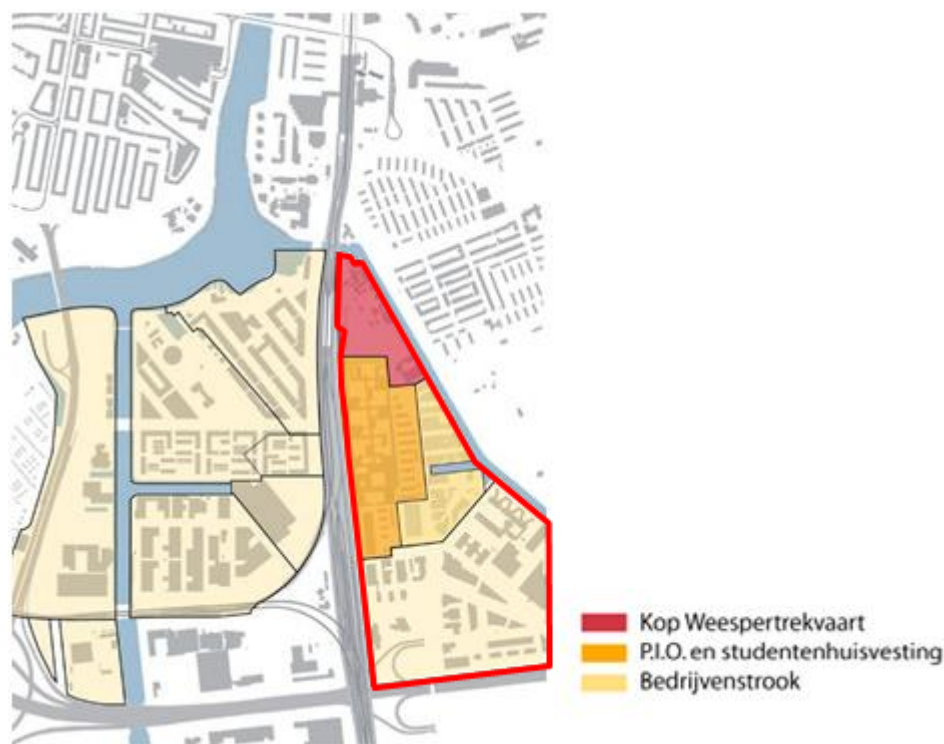
Het terrein heeft een omvang van ca. 7,5 hectare. Het bruto vloeroppervlak van het totale complex bedraagt ca. 85.000 m², waaronder circa 65.000 m² bvo voor de Penitentiare Inrichting en circa 12.000 m² bvo parkeergarage.

2.4.3 Functionele opzet

Er zijn drie gebieden onderscheiden in het Weespertrekvaartgebied, oostelijk van het spoor:

1. de Kop Weespertrekvaart;
2. de Penitentiare Inrichting Overamstel en tijdelijke studentenhuisvesting;

3. het bedrijventerrein H.J.E. Wenckebachweg (Amsterdam)



Afbeelding: Weespertrekvaartgebied rood omlijnd, daarbinnen de drie gebieden

De Kop Weespertrekvaart is een oud historisch gegroeid bedrijfsgebied in het noordelijk deel van het gebied Weespertrekvaart. Dit wordt momenteel herontwikkeld naar woningbouw.

Het terrein van de penitentiaire inrichting Overamstel (PIOA) is opgericht als gevangenis en is sinds juli 2016 tijdelijk in gebruik als Asielzoekerscentrum. In een smalle strook ten oosten daarvan heeft de gemeente sinds 2006 de grond tijdelijk verhuurd voor de huisvesting van studenten.

Ten oosten en ten zuiden van de H.J.E. Wenckebachweg en ten zuiden van het plangebied ligt een strook met kleinschalige bedrijven.

2.4.4 Verkeer

Het hele plangebied ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg. Daarnaast is het circa 15 minuten lopen naar het Amstelstation. Het gebied is vanaf het complex bereikbaar via de Spaklerweg.

Op de kop van Overamstel, waar de Weespertrekvaart afbuigt naar de Amstel, komen belangrijke fietsroutes bij elkaar, namelijk de verbinding naar de binnenstad langs de Weesperzijde, de verbinding naar de Amstelscheg via de Korte Ouderkerkerdijk, de route langs de Weespertrekvaart richting de Diemerscheg, de verbinding via de Kruislaan naar Nieuwe Diep en tenslotte de verbinding via de H.J.E. Wenckebachweg naar Duivendrecht.

Er worden nieuwe verbindingen voor het voet- en fietsverkeer gerealiseerd, waardoor de Weespertrekvaart geen barrière meer is tussen Overamstel en Watergraafsmeer.

De locatie ligt gunstig ten opzichte van de uitvalswegen van Amsterdam. Via de H.J.E.

Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg is men snel op de A10 en vervolgens de A2 (Utrecht), A4 (Den Haag) of de A1 (Amersfoort). In het noorden van het gebied verbindt een smal viaduct de H.J.E. Wenckebachweg met de Spaklerweg. Het viaduct is ongeveer 7 meter breed. Als gevolg van de transformatie van de Kop Weespertrekvaart zal de H.J.E. Wenckebachweg veranderen in een 30 km weg en zal de verkeerscirculatie anders geregeld gaan worden.

2.4.5 Water en groen

Het onverhard oppervlak binnen de gracht beslaat nu 7.300 m². Het onverhard oppervlak in het entreegebied buiten de gracht beslaat nu 1.850 m². Dat is verdeeld over het bouwveld van de voormalige ciperswoningen (1.000 m²) en het bouwveld van de parkeergarage (850 m²).

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening: Barro).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld en op 30 december 2011 in werking getreden. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ter bescherming van nationale belangen, zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, de uitoefening van defensietaken en bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam.

Op 1 oktober 2012 is het Barro gewijzigd en treden delen van het Barro in werking die al waren vastgesteld, maar die voor hun inwerkingtreding wachtten op deze wetswijziging. Met deze aanpassingen in de regelgeving is de wettelijke borging van het beleid in de SVIR nagenoeg voltooid. Het gaat om de eerder aangekondigde onderwerpen Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet, veiligheid rond rijksvaarwegen, verstedelijking in het IJsselmeer, bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en toekomstige rivierverruiming van de Maastakken.

Bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' is een binnenstedelijke locatie waarbij de in het Barro aangegeven Rijksbelangen niet in het geding zijn.

Regionale behoefte

In artikel 3.1.6, tweede lid, aanhef en onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) staat dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de voorwaarde dat wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.

Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro wordt in het Bro onder stedelijke ontwikkeling verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. De ontwikkeling die het voorliggende plan mogelijk maakt behelst een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro.

Het in de uitwerking(en) toe te laten brutovloeroppervlak voor horeca van de categorieën 1 t/m 4, sportschool / fitness en cultuur en ontspanning wordt bij uitwerking onderzoek gedaan naar de behoefte. Ten behoeve van vaststelling dit bestemmingsplan is al onderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er behoefte is aan deze functies. Adviesbureau BRO heeft het rapport 'Toets ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma Bp Weespertrekvaart West' d.d. 16 maart 2017 opgesteld (zie Bijlage 2). De onderzoeksvraag luidde: *"Kan het planinitiatief voor de transformatie van de voormalige Penitentiaire Inrichting OverAmstel (PIOA) de ladder voor duurzame verstedelijking op een positieve*

wijze doorlopen, doordat het invulling geeft aan de actuele regionale behoefte?"

In dit rapport is de ruimte voor voorzieningen (niet-wonen) getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Uit de analyses in dit rapport volgt de volgende behoefte aan voorzieningen voor de PIOA.

	Behoefte
Niet-woonprogramma, waarvan:	
- Kantoren en bedrijf (inclusief broedplaats)	12.000 m ² bvo
- Detailhandel	1.200 - 1.700 m ² bvo
- Horeca	205 - 810 m ² bvo
- Onderwijs	16.000 m ² bvo
- Maatschappelijke dienstverlening	3.620 - 4.610 m ² bvo
- Cultuur & Ontspanning	3.000 - 5.000 m ² bvo

In het derde hoofdstuk van het rapport worden de conclusies van de analyse gegeven aan de hand van het doorlopen van de drie treden in de ladder voor duurzame verstedelijking. Korte tijdshorizonte wordt nu verwezen naar dat hoofdstuk 3 in de Toets ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma (BRO, 16 maart 2017). De conclusie is dat het beoogde functiemenging voor het gebied past binnen de eisen voor duurzame stedelijke ontwikkeling.

Bij uitwerking wordt definitief bepaald in welke omvang de behoefte op dat moment is en als programma in het uitwerkingsplan kan worden opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden en sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven 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.

Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Eén van de doelstellingen is het duurzaam en efficiënt gebruiken van de beschikbare ruimte. Uitgangspunt voor bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' is verdichting van het gebied tot een sterk stedelijk woon-/werkgebied. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut, ontstaat draagvlak voor een economisch rendabel gebruik van voorzieningen en infrastructuur én wordt het woon-/werkverkeer beperkt. Dit past binnen de hoofddoelstellingen van het provinciale beleid.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

Tegelijkertijd met de structuurvisie is de Provinciale Ruimtelijke Verordening in werking getreden (november 2010) en daarna meermalen herzien of geactualiseerd. Voor dit bestemmingsplan is de verordening van belang zoals deze in werking is getreden per 1 maart 2017.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening. De herontwikkeling tot een gemengd stedelijk gebied past binnen de kaders van de provinciale ruimtelijke verordening.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Een bestemmingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De voor dit bestemmingsplan relevante afspraken zijn paragraaf 3.3 toegelicht. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Een bestemmingsplan binnen bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een nieuw bedrijventerrein en kantoorlocatie of een uitbreiding van een bestaand terrein voor zover deze in overeenstemming zijn met de geldende provinciale planningsopgave. Onder een bedrijventerrein of een kantoorlocatie wordt verstaan: een terrein van minimaal 1 ha bruto dat vanwege zijn bestemming bestemd en geschikt is voor gebruik ten behoeve van bedrijven, kantoorgebouwen en openbare gebouwen.

Het plangebied heeft een omvang van 7,5 ha maar is geen kantoorlocatie of bedrijventerrein, aangezien het een maatschappelijke bestemming heeft.

Het voorliggende bestemmingsplan staat 10.000 m² bvo kantoren en bedrijven toe, binnen een totaalontwikkeling van een gemengd stedelijk gebied met een oppervlak van 85.000 m² bvo tot 135.000 m². In de planregels zijn nadere beperkingen gesteld aan de vestigingsgrootte (maximaal 500 m² bvo) en de omvang van clustering van bedrijven/kantoren (maximaal 5.000 m² bvo).

Er is al met al geen sprake van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie, noch van een uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein of kantoorlocatie. Toetsing aan de geldende provinciale planningsopgave is niet aan de orde. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Grootschalige en perifere detailhandel

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel

op bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG).

Het bestemmingsplan staat geen realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Nieuwe detailhandel

Na uitwerking van de bestemming is het plangebied geen kantoorlocatie meer, zodat het verbod op nieuwe detailhandel niet van toepassing is.

Een bestemmingsplan buiten een kantoorlocatie kan voorzien in nieuwe detailhandel, of omzetting van volumineuze naar niet-volumineuze detailhandel, met een totaal winkelvloeroppervlak van meer dan 1.500 m² mits

- a. dit aantoonbaar niet leidt tot ernstige verstoring of duurzame ontwrichting van de bestaande detailhandelsstructuur;
- b. de regionale adviescommissie hierover een advies heeft uitgebracht;
- c. indien de nieuwe detailhandel wordt voorzien buiten bestaande winkelgebieden in de toelichting op het bestemmingsplan is aangetoond dat geen ruimte gevonden kan worden binnen de bestaande winkelgebieden, en;
- d. de nieuwe detailhandel in overeenstemming is met het detailhandelsprogramma dat is opgenomen in de regionale detailhandelsvisie, voor zover het bestemmingsplan vanaf 1 januari 2016 ter inzage is gelegd.

De uit te werken bestemming zoals opgenomen in artikel 5 maakt mogelijk dat nieuwe detailhandel wordt gerealiseerd, tot een maximum bruto vloeroppervlak van 1.000 m² met een maximum van 100 m² bvo per vestiging.

Het totale winkelloppervlak is kleiner dan 1.500 m² zodat geen toetsing aan de onder e tot en met h genoemde criteria aan de orde is.

Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Bovendien is het oppervlak nieuwe detailhandel dermate gering dat slechts sprake is van een buurtgerichte voorziening, ten behoeve van het nieuw te realiseren gemengd stedelijke gebied, die in overeenstemming is met het detailhandelsbeleid.

3.3 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Op basis van de MRA Agenda stemmen gemeenten fasering en programmering van de woningbouwplannen met elkaar af. Die afstemming bestaat uit het uitwisselen van informatie en inzicht in de feitelijke ontwikkelingen op de regionale woningmarkt. Dit gebeurt onder meer door het monitoren van zowel de beschikbare harde en zachte plancapaciteit en van de daadwerkelijke jaarlijkse woningproductie. Ook wordt voor het eerst het regionale woonwensenonderzoek Wonen in de Metropoolregio Amsterdam (WiMRA) in de gehele MRA gehouden. Op basis van het gezamenlijk inzicht worden opgaven geformuleerd waaraan gezamenlijk gewerkt wordt.

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Er vindt regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld. Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren. In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 hectare planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040. Zie in dat verband paragraaf 3.4.7.

Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020

De regioraad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 – 2020 vastgesteld. De vernieuwing is een actualisatie van het eerdere beleid uit 2011 en is op 1 april 2016 in werking getreden. Er wordt opgeroepen tot meer regionale afstemming van de winkelstructuur, zodat de fijnmazigheid van die structuur behouden blijft en iedereen op aanvaardbare afstand zijn boodschappen kan blijven doen. Centrale doelstelling in het regionale detailhandelsbeleid is het vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging). Daarnaast staat behoud en versterking van kansrijke winkelgebieden centraal.

Het oppervlak nieuwe detailhandel is kleiner dan 1.500 m² en vergt daardoor geen regionale afstemming. Het is bovendien dermate gering dat slechts sprake is van een buurtgerichte voorziening, ten behoeve van het nieuw te realiseren gemengd stedelijke gebied, die in overeenstemming is met het detailhandelsbeleid.

Actieprogramma Regionale Woningmarkt 2011 – 2014: De roltrap in beweging

In 2012 is door de Stadsregio een notitie opgesteld over het streefbeeld van de woningmarkt in de Stadsregio. Met dit actieprogramma wordt uitvoering gegeven aan de 'Provinciale Woonvisie 2010-2020'. In dit actieprogramma regionale woningmarkt worden een drietal thema's onderscheiden die voor een goed functionerende regionale woningmarkt van belang zijn:

1. Een gedeelde basis: Het is belangrijk dat alle gemeenten, maar ook de marktpartijen dezelfde basis hebben qua kennis omtrent de woningmarkt en daarnaast ook hetzelfde beeld hebben van samenwerking en verwachtingen.
2. De vraag centraal: Het is belangrijk dat de markt meer op de woonconsument gericht wordt: de vraag moet centraal komen te staan.
3. Versnelling en dynamiek: Om de regionale woningmarkt beter te laten functioneren is het van belang om de dynamiek in de woningmarkt terug te brengen. De doorstroom moet verbeterd worden om instroom mogelijk te maken, en er moet weer gebouwd worden.

Het 'roltrapmechanisme' is een leidend principe in het functioneren van de woningmarkt in de Amsterdamse regio. Studenten / jongeren beginnen onderaan de roltrap en zetten hem in beweging. Ze vormen zelf het draagvlak voor meer voorzieningen en bedrijvigheid, en zijn als arbeidspotentieel weer een vestigingsplaatsfactor voor nieuwe bedrijven. Zo leggen zij de bodem onder een positieve economische ontwikkelingsspiraal. Zo vormen studenten en jongeren een belangrijke doelgroep.

De 'Monitor betaalbare woningvoorraad 2015' geeft aan dat de woningbehoefte in de Stadsregio Amsterdam als geheel en in de deelregio's daarbinnen groot is en de komende jaren verder toeneemt. In het sociale en het middeldure huursegment is de vraagdruk groot. In alle segmenten kan het aanbod daarom worden uitgebreid.

Uit de 'Monitor Woningproductie Noordvleugel 2016' blijkt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit.

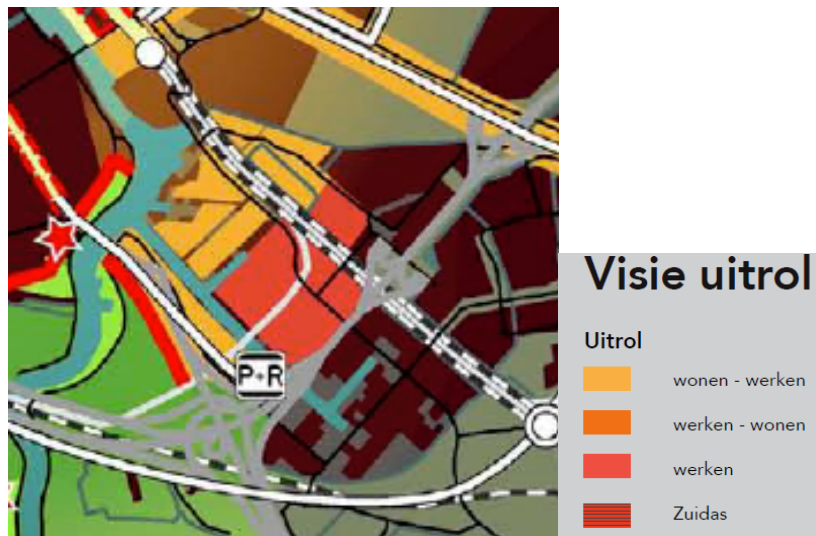
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Algemeen

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap open te houden. Dat leidt tot belangrijke uitgangspunten: het groen in en rond de stad vraagt om stevige bescherming, terwijl andere delen van de stad optimaal worden benut. Verdichting leidt ook tot (geleidelijke) transformatie en toenemende menging. Dat vergt veel van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. Respect voor de rijkdom aan cultuurhistorische schatten van Amsterdam is hierbij een belangrijke voorwaarde.

De centrale ambitie van de Structuurvisie is dat Amsterdam zich verder ontwikkelt als kernstad van een internationaal concurrerende, duurzame, Europese metropool. Intensivering van het grondgebruik in de stad biedt aan tal van mensen woon- en werkruimte. Het betekent extra draagvlak voor voorzieningen, extra investeringen in de openbare ruimte en in recreatief gebruik van water en groen en efficiënter omgaan met energie en vervoer, zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambitie is om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, een intensiever gebruik van de haven en huidige bedrijventerreinen te realiseren en ruimte te maken voor waterberging.



Op de plankaart van de Structuurvisie staat het Weespertrekvaartgebied aangegeven als een gebied voor 'wonen-werken'. Het bestemmingsplan voorziet in hoofdzaak in woningbouw met voorzieningen binnen bestaand stedelijk gebied en past binnen de structuurvisie.

3.4.2 Koers 2025

Op 14 september 2016 is de 'Koers 2025' vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. De gemeente wil de druk op de woningmarkt verlichten en maakt daarom tot 2025 de bouw mogelijk van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen. De huidige voorraad aan woningbouwplannen is onvoldoende om hierin te voorzien. Nieuwe woningen worden gerealiseerd in nieuwbouwprojecten, maar ook door transformatie van leegstaand en leegkomend vastgoed. De plannen bieden ook ruimte aan voorzieningen en bedrijven. Op welke plekken dit kan gebeuren staat in Koers 2025, een integrale en stadsbrede inventarisatie van woningbouwlocaties. Het gebied 'Weespertrekvaart-Bijlmerbajes' is in het document aangewezen als bouwlocatie voor circa 800 woningen. Het te realiseren milieutype is stadsbuurt - grootstedelijk centrum rond Amstelstation. De (verlenging van de) Amstelstroomlaan, inclusief bruggen en onderdoorgangen is als één van de investeringen in condities genoemd.

3.4.3 Nota van Uitgangspunten

De op 14 juli 2016 vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor de locatie legt de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling vast.

Het huidige bruto vloeroppervlak op de locatie (circa 85.000 m² bvo) is tevens het minimum in de nieuwe situatie. Dat kan toenemen tot maximaal 135.000 m² bvo, exclusief verdiept en halfverdiept parkeren. Het aandeel wonen varieert tussen 94.500 en 108.000 m² bvo. Minimaal 30% van het bruto vloeroppervlak voor wonen wordt door of ten behoeve van een toegelaten instelling in de sociale huur gerealiseerd. Het vloeroppervlak in de vrije sector bedraagt niet meer dan 70%.

Eenderde van het sociale programma is voor studenten bestemd; voor hen gelden aangescherpte leeftijds- en huurgrenzen. De bouw van sociale huurwoningen, waaronder studentenhuysvesting, dient gelijke tred met die van vrije sector woningen te houden.

Het niet-woon programma omvat een vast en een flexibel invulbaar deel. Het vaste deel heeft een omvang van ca. 13.000 m² bvo en bestaat uit twee functies. De eerste functie is een -door de gemeente

te ontwikkelen- onderwijsvoorziening van 12.000 m² (bvo). De gemeente zal daartoe een deel van PIOA rechtstreeks van het Rijksvastgoedbedrijf kopen. De tweede functie betreft betaalbare werken experimenteerruimte; deze heeft een omvang van 1.000 m² (bvo). Een dergelijke broedplaats kan in de voormalige dienst- of cipierswoningen of op een andere plek binnen het plangebied worden gerealiseerd.

Er is ruimte voor een breed scala aan stedelijke functies die bij de uitrol van het centrum horen: voorzieningen (cultuur, zorg, onderwijs, horeca, detailhandel in units van max. 100 m² bvo tot een totaal maximum van 1.000 m² bvo, sport en werken (kantoren, bedrijven in milieucategorie 1 en 2 in units van max. 500 m² bvo, ook als onderdeel van een cluster c.q. verzamelgebouw tot 5.000 m² bvo / vrijstellingsbevoegdheid voor units van max. 2.500 m² bvo mits voor eindgebruikers uit een economische topsector, het totaal bruto vloeroppervlak aan werkfuncties mag niet meer dan 10.000 m² bvo bedragen).

De gemeenteraad heeft een motie aangenomen, waarin het college wordt verzocht:

- I. zich ervoor in te zetten de voormalige cipierswoningen te behouden;
- II. vanuit die inzet bij de selectie van een koper voor het gebied extra nadruk te (laten) leggen op de criteria 'erfgoedwaarde' en 'stedelijk dynamisch programma' binnen het huidige gestelde tijdspad voor start verkoop en ontwikkeling.

Binnen de bouwvelden kan een ruimtelijke compositie van middelhoge en hoge bouwvolumes worden gecreëerd. De bouwvelden geven de maximale rooilijn van de bebouwing aan. De maximale bouwhoogte bedraagt 60 meter vanaf NAP conform het luchthavenindelingsbesluit (LIB). Hoge bebouwing dient terug te liggen ten opzichte van de rooilijn conform de plankaart. Aan de oostzijde van het plangebied bedraagt de maximale bouwhoogte 25 meter.

De NvU voorziet in een ruimtelijk raamwerk voor de openbare ruimte. Deze vormt een belangrijke identiteitsdrager.

Het plangebied wordt vanaf de H.J.E. Wenckebachweg ontsloten. De eerste ontsluiting volgt de bestaande route richting entreegebied. De tweede ontsluiting loopt via het nieuwe tracé van de verlengde Amstelstroomlaan door middel van een de onderdoorgang, brug en verkeersverbinding.

In de Nota van Uitgangspunten zijn de volgende parkeernormen vastgesteld:

- maximaal 1,1 pp/woning vrije sector
- 0,5 pp/ woning sociale huur
- 0,125 pp/woning bezoekers
- 1,0 pp/125 m² bvo voorzieningen en werken

Deze normen zijn indicatief en kunnen worden gewijzigd aan de hand van het nieuw vast te stellen gemeentelijke parkeerbeleid. De nieuwe normen zullen het kader vormen voor het op te stellen bestemmingsplan.

3.4.4 Overnachtingsbeleid

Op 14 juli 2016 is de "herziening van het Amsterdamse deel van de Regionale hotelstrategie 2016 2022: van hotelbeleid naar overnachtingsbeleid" vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam.

Het accent wordt in het nieuwe beleid verschoven van een hotelbeleid naar een integraal (regionaal) overnachtingsbeleid dat zich richt op kwaliteit, spreiding en een gelijkwaardig ondernemersveld. Met vernieuwende en concrete instrumenten wordt bijgedragen aan het behoud van de balans tussen wonen, werken en recreëren in de stad. Vraag en aanbod van alle overnachtingsvormen in de Amsterdamse regio worden hierbij als één geheel gezien, waarbij er in ieder geval tot 2022 in heel de stad alleen ruimte wordt geboden aan nieuwe innovatieve en kwalitatieve hotelinitiatieven. Voor de overige

overnachtingsvormen wordt het aanbod verder gereguleerd teneinde een legaal, geregistreerd en kwalitatief aanbod te borgen.

Het overnachtingsbeleid zorgt voor een rem op de groei van het aantal hotels in Amsterdam, verdere spreiding van hotels over de regio, een stijging van de kwaliteit van al het huidige overnachtingsaanbod, een beter inzicht in de markt, een gelijk speelveld tussen de verschillende accommodatievormen en doet een aanzet tot het stimuleren van nieuwe toeristische trekkers in de metropoolregio Amsterdam. Om dit te bereiken geldt voor de gehele stad 'Nee tenzij'. Medewerking aan nieuwe hotelinitiatieven wordt in Amsterdam in de basis niet gegeven. Alleen als hotelinitiatieven écht iets toevoegen aan de omgeving en de markt wordt een uitzondering gemaakt.

Elke bestuurscommissie heeft voor de inwerkingtreding van het nieuwe overnachtingsbeleid (1 januari 2017) de mogelijkheid gehad uitzonderingsgebieden te definiëren. Concepten worden getoetst op verbinding met de buurt, kwaliteit, innovatief karakter, duurzaamheid, houdbaarheid, sociaal ondernemerschap en bijdrage aan het vestigingsklimaat voor bedrijven. Het advies van het adviesteam hotelontwikkeling wordt verplicht. De hotelladder is uitgebreid met onder andere een duurzaamheidstoets, een toets sociaal ondernemen en een eis om een buurtverslag bij een aanvraag bij te voegen. Dat is uitgewerkt in de 'Notitie Uitwerking Overnachtingsbeleid 2017 en verder' die op 15 december 2016 is vastgesteld door het college van B en W.

De ruimtelijk afweging om mee te werken aan een initiatief wordt gedaan aan de hand van de beleidsregels in deel II van de uitwerkingsnotitie, die op 28 maart 2017 is vastgesteld door het college van B en W.

Hotels in zijn algemeenheid zijn in het bestemmingsplan niet toegelaten, omdat het niet goed mogelijk is om op voorhand te toetsen aan het hotelbeleid. Dat wil niet zeggen dat het niet mogelijk is om hier een hotel te realiseren. Mocht er een plan ontwikkeld worden voor een hotel met een bijzonder concept - bij voorkeur waarbij aandacht is voor de bijzonderheden van deze locatie, waaraan nog behoefte is, dan kan hiervoor een aparte planologische procedure gevoerd worden.

Shortstay in bestaande bouw wordt beëindigd. Bestaande vergunningen lopen af (laatste in 2024) en er worden geen nieuwe vergunningen verstrekt. In dit bestemmingsplan wordt conform deze maatregelen geen shortstay toegestaan.

3.4.5 Detailhandelsbeleid

Het gemeentelijk detailhandelsbeleid is vastgelegd in de nota Amsterdam Winkelstad: een kwaliteit aan winkelgebieden, vastgesteld op 23 mei 2012. Ondernemerschap is voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie. Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoekmotief en het vestigingsklimaat an sich aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allerhande bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. En het omgekeerde geldt ook: toeristen, bedrijven en mensen, die hier komen en/of zich hier vestigen, dragen bij aan het economisch draagvlak voor het winkelbestand. Daarnaast zorgen winkels voor sociale cohesie, levendigheid, gevoel van veiligheid en inkomsten. Ook voor de stad zelf. Ten slotte wil Amsterdam evenwichtig, efficiënt omgaan met de schaarse ruimte en aandacht vestigen op duurzaamheid.

De hoofddoelstellingen van het ruimtelijke detailhandelsbeleid voor de periode 2011- 2015 zijn samengevat:

- het versterken en borgen van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam.
- het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen.

Beide doelstellingen vergroten de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam. Voor (meer) bewoners en bezoekers wordt Amsterdam als winkelstad gevarieerder en daarmee aantrekkelijker en voor Amsterdammers blijven de winkels ook op korte afstand toegankelijk. De huidige detailhandelsstructuur manifesteert zich in een scala aan onderscheidende en op aanvaardbare afstand toegankelijke winkelgebieden. De huidige kwaliteit aan bestaande winkelgebieden is kostbaar en moet gekoesterd worden. Winkels zijn geclusterd in winkelgebieden en winkelinitiatieven worden bij voorkeur gefaciliteerd in of aansluitend op de bestaande winkelgebieden.

In het detailhandelsbeleid zijn de winkelgebieden aangewezen die tezamen een stadsdekkende structuur van winkelgebieden met aanbod in de dagelijkse artikelen vormen. In of nabij het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan bevindt zich geen bestaand winkelgebied. Gezien de grote omvang van het nieuwe gemengd stedelijke gebied dat in en rond het bestemmingsplangebied wordt gerealiseerd levert de realisatie van 1.000 m² bvo winkels een bijdrage aan het borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen

Winkelinitiatieven worden voor advies voorgelegd aan de Commissie Winkelplanning Amsterdam, in het geval zij een omvang behelsen van meer dan 1.500 m² winkelvloeroppervlak (winkelruimte dat voor winkelend publiek toegankelijk is). Het oppervlak van 1.000 m² bvo dat het voorliggende bestemmingsplan mogelijk maakt is veel kleiner dan dat, zodat geen advies gevraagd hoeft te worden.

3.4.6 Parkeerbeleid

In geval van nieuwe ontwikkelingen zoals het toevoegen van woningen of bebouwing ten behoeve van economische functies geldt dat er moet worden voorzien in 'voldoende parkeergelegenheid', hetzij in, op of onder gebouwen van het plangebied. De invulling van 'voldoende mate' geschiedt op basis van de vigerende parkeernormen. Er wordt gewerkt aan een stedelijke Nota Parkeernormen die naar verwachting in 2017 van kracht wordt. De daarin opgenomen parkeernormen zullen worden bekrachtigd in een nieuw op te stellen paraplubestemmingsplan. Ter overbrugging van de periode tussen 19 maart 2016 en het moment van vaststellen van de nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen Amsterdam zijn de parkeernormen vastgelegd in het gemeenteraadsbesluit 'Vaststellen van de parkeernormen in de Stadsdelen' (d.d. 9 maart 2016). Voor ruimtelijke ontwikkelingen in stadsdeel Oost zijn de normen bevestigd van de 'Nota Parkeernormen Oost 2012'.

In het kader van de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten in juli 2016 zijn echter nieuwe voorlopige parkeernormen vastgesteld voor de ontwikkeling van dit bestemmingsplangebied (zie paragraaf 3.4.3). Deze zijn leidend voor dit bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West', totdat het nieuwe parkeerbeleid wordt vastgesteld.

3.4.7 Kantorenstrategie

De kantorenstrategie Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2011) geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvoorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad.

In de kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

Het gebied Overamstel is voor kantoren in het kader van het PlaBeKa aangemerkt als Balansgebied. Dit houdt in dat er kantoren mogen worden toegevoegd als er elders binnen het gebied kantoren worden

onttrokken. Uit de kantorenmonitoring Balansgebied Overamstel blijkt dat er ruimte is om voor de Weespertrekvaart West 10.000 m² bvo kantoor toe te voegen. Voor deze 10.000 m² bvo kantoor is geen regionale afstemming nodig.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

Overamstel is één van de weinige plekken binnen de Ring A-10 waar grootstedelijk wonen en werken nog substantieel kan worden toegevoegd en biedt goede uitgangspunten om tot een gemengd stedelijk gebied te komen. Dit stedelijk milieu met een mix van wonen, werken en voorzieningen oefent een sterke aantrekkingskracht uit op mensen die stedelijk georiënteerd zijn. In een economie die draait op menselijke interacties staan gemengde woon/werkmilieus in de centrale delen van de stad bij hen erg in de belangstelling. In Amsterdam speelt bij deze bewoners voortdurend de kwestie om zowel stedelijk te willen wonen als over voldoende woonruimte te kunnen beschikken. Overamstel biedt een prima kans om deze twee aspecten te combineren.

Het uitgangspunt voor het plangebied is een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Hoewel het plan voor de herontwikkeling nog uitgewerkt moet worden, is de inzet een totaalprogramma tot een omvang van 135.000 m² bvo voorzien voor een plangebied van circa 7,5 hectare.

Ter vermijding van herhalingen wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 3.4.3 en Bijlage 1 met daarin de Nota van Uitgangspunten (vastgesteld door gemeenteraad op 14 juli 2016).

De Nota van Uitgangspunten is basis voor de regeling in dit bestemmingsplan. Het legt de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling vast. Bij uitwerking van het bestemmingsplan zullen nadere regels en beperkingen worden gesteld: de in de uitwerkingsregels gestelde maxima zijn niet op te vatten als ontwikkelrecht.

Hoofdstuk 5 MER / MER(boordelings)plicht

5.1 Normstelling en beleid

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU Richtlijn m.e.r. .

De Europese regelgeving is in de Nederlandse wetgeving onder andere geïmplementeerd in de Wm en in het Besluit milieueffectrapportage 1994. In de bijlagen behorende bij het Besluit m.e.r. zijn de m.e.r.-plichtige activiteiten (de C-lijst) en de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (de D-lijst) beschreven.

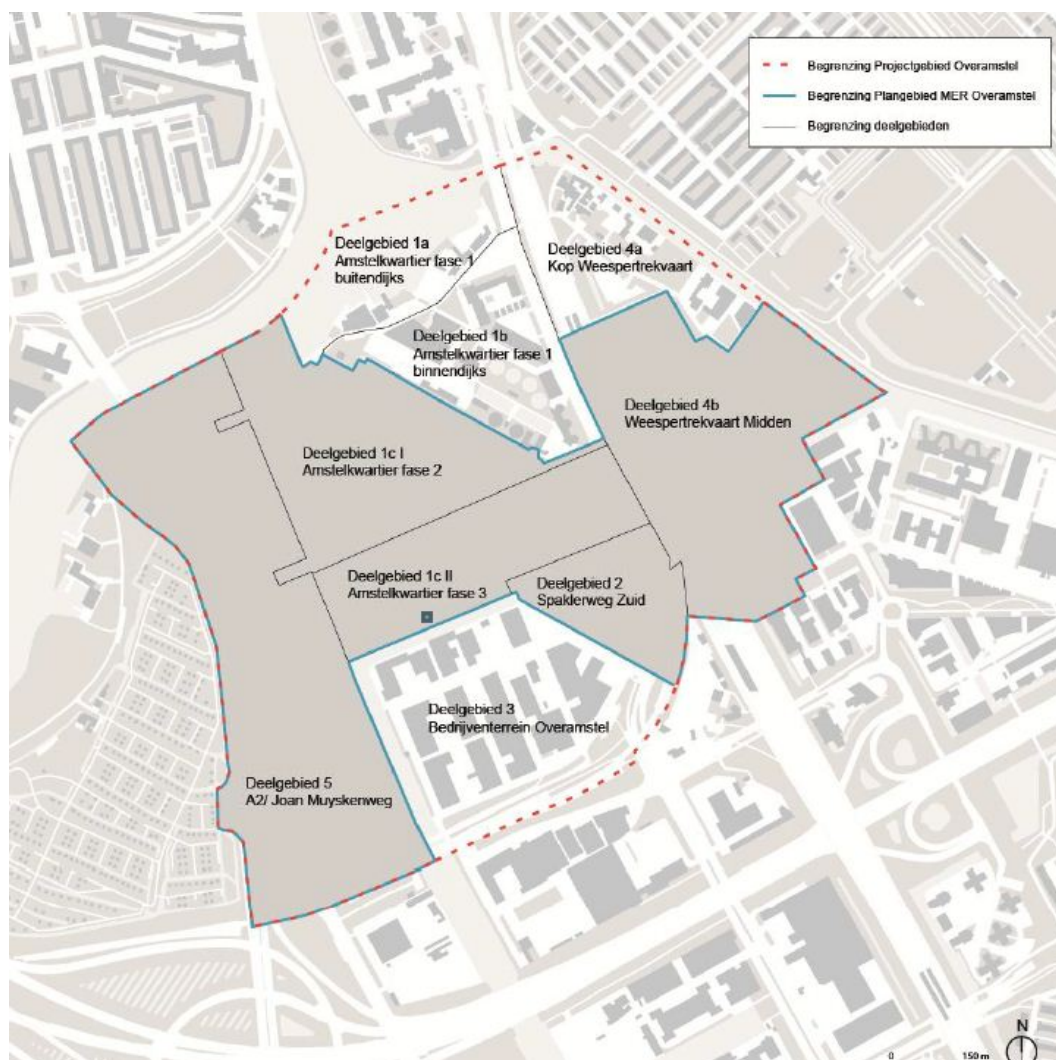
Uit het Besluit m.e.r. volgt dat voor een kaderstellend plan dat ziet op een ontwikkeling met meer dan 2.000 woningen een plan-MER moet worden gemaakt. Hiernaast geldt dat indien een normerend juridisch kader (een eindbestemming) wordt vastgesteld dat meer dan 2.000 woningen mogelijk maakt er een m.e.r.-beoordelingsplicht bestaat waaruit kan volgen dat een m.e.r. voor besluiten noodzakelijk is.

Voor het volledige plangebied Overamstel is een MER opgesteld.

5.2 Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In het projectgebied Overamstel worden (zoals voorzien in de planontwikkeling die dit MER beschrijft) tot 2030 naar verwachting tussen de 3.300 tot 7.000 woningen en 25.500 tot 62.400 m² bruto vloer oppervlakte (bvo) bedrijven, kantoren en voorzieningen gerealiseerd.

In het kader van het bestemmingsplan 'Amstelkwartier 2e fase' is een gecombineerde plan-/project-MER opgesteld voor de gehele voorziene activiteiten in Overamstel. Daardoor is de m.e.r.-plicht voor het vervolg van het planproces voor Overamstel uitgewerkt en behoeft voor de na het bestemmingsplan 'Amstelkwartier 2e fase' op te stellen bestemmingsplannen en voor de uitwerkingen/wijzigingen van bestemmingsplannen geen m.e.r. voor plannen en/of besluiten of een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Besluiten over de ontwikkeling van overige deelgebieden kunnen op grond van ditzelfde MER worden genomen, wanneer de ontwikkelingen nog passen binnen de onderzochte bandbreedte. Op 27 november 2013 is het MER Overamstel door de gemeenteraad van Amsterdam aanvaard. Onderstaande figuur toont alle deelgebieden van het projectgebied Overamstel.



Afbeelding: Projectgebied Overamstel; plangebied MER en deelgebieden

Het mer Overamstel is opgesteld, omdat in het projectgebied naar verwachting tussen de 3.300 tot 7.000 woningen en 25.500 tot 62.400 m² bvo bedrijven, kantoren en voorzieningen gerealiseerd worden. Ten tijde van het opstellen van het mer was het nog onduidelijk wat er zou gaan gebeuren met de Penitentiare inrichting, maar in de planvarianten werd al wel rekening gehouden met een herontwikkeling naar gemengd stedelijk gebied. Het programma dat in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt is daarmee in overeenstemming en past binnen de reikwijdte van het mer.

Uit het MER komt naar voren dat de milieueffecten van de planalternatieven in 2023, ten opzichte van de autonome situatie, niet significant negatief zijn en er kan worden voldaan aan de normering in wet- en regelgeving. De uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen, die deze planontwikkeling mogelijk maken, zijn met het MER "Overamstel" afdoende vastgesteld.

5.3 Conclusie

De MER-regelgeving staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

Overamstel ligt gunstig ten opzichte van de invalswegen van Amsterdam. Via De Heusweg/Joan Muyskenweg of via Spaklerweg/Van Marwijk Kooystraat is men snel op de A10 en vervolgens de A2 (Utrecht), A4 (Den Haag) of de A1 (Amersfoort). De Spaklerweg is tevens de autoverbinding naar het Amstelstation en de rest van de binnenstad.

Het bestemmingsplangebied is goed te bereiken door verschillende vormen van vervoer. In de volgende paragrafen wordt de bereikbaarheid van het plangebied en de verschillende vormen van vervoer die in en in de omgeving van het gebied voorkomen besproken.

6.2 Autoverkeer

In de huidige situatie is de PI Over-Amstel (Bijlmerbajes) via de H.J.E. Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg ontsloten op de A10.

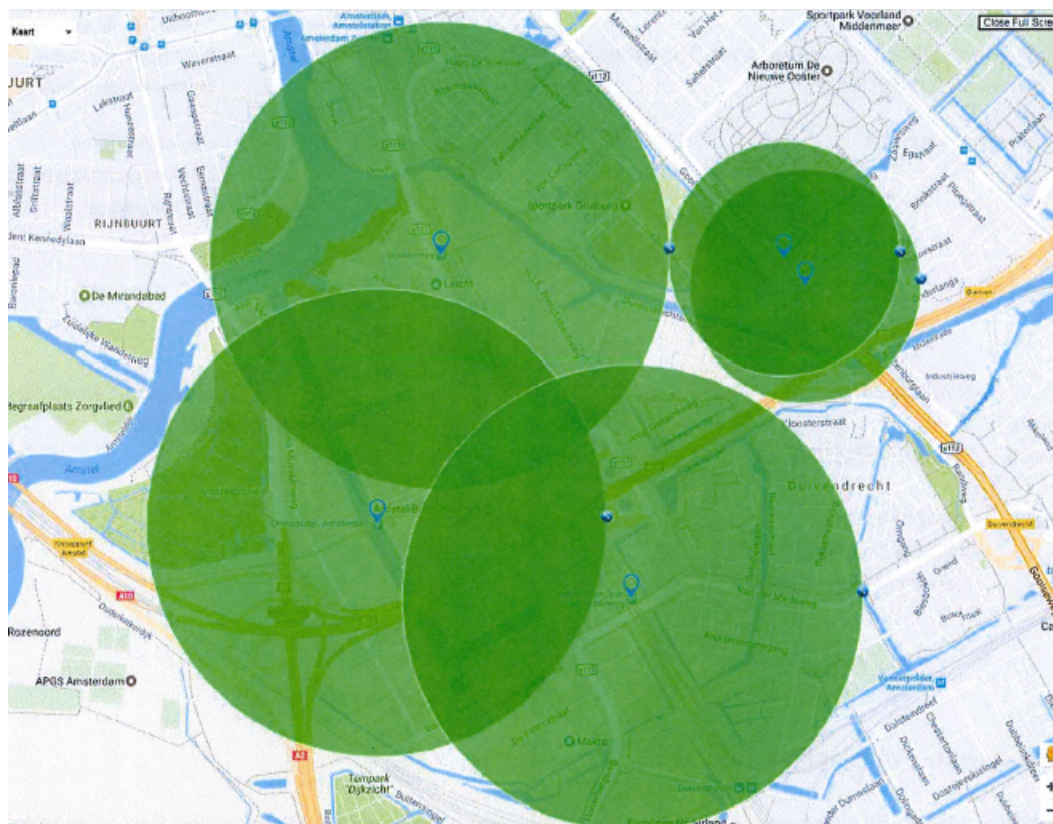
De H.J.E. Wenckebachweg, Spaklerweg en Johannes Blookerweg maken deel uit van Overamstel. Voor deze wegen geldt een maximale snelheid van 50 km/h en de wegen zijn alle uitgevoerd in een 2x1-profiel. De wegen hebben in de huidige situatie belangrijke ontsluitende functies voor bedrijven en specifiek de PI Over-Amstel (Bijlmerbajes). Daarnaast zijn in de huidige situatie verkeerslichten aanwezig op de kruispunten met de toe- en afritten van de A10 met de Johannes Blookerweg, het kruispunt verlengde van de van Marwijk Kooystraat - H.J.E. Wenckebachweg en kruispunt Verlengde Van Marwijk Kooystraat - Spaklerweg. Ten slotte bepaalt in het plangebied de rotonde H.J.E. Wenckebachweg Joop Geesinkweg - De Slinger ook in belangrijke mate de verkeersafwikkeling.

Het verkeer van en naar het plangebied is vooral georiënteerd op de A10, waarvan Rijkswaterstaat wegbeheerder is.

In de huidige situatie ontstaan er in de ochtendspits geen problemen in de verkeersafwikkeling in het gebied. In de avondspits is echter wel sprake van een forse wachtrijvorming op het kruispunt H.J.E. Wenckebachweg - Verlengde Van Marwijk Kooystraat. Het verkeerslicht op dat kruispunt kan het verkeer op de tak van de H.J.E. Wenckebachweg niet verwerken. Gevolg is dat het verkeer terugslaat - stroomopwaarts - richting de rotonde met de Joop Geesinkweg en de H.J.E. Wenckebachweg.

6.3 Openbaar vervoer

Door de korte afstand van de NS-stations Amstel, Duivendrecht en Bijlmer, maar nog meer door de directe ligging bij metrostation Spaklerweg, heeft het plangebied een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Metrostation Spaklerweg maakt deel uit van de Geinlijn, Gaasperplaslijn en de Amstelveenlijn. Hierdoor is een groot gedeelte van de stad in zeer korte tijd te bereiken. Het metronet maakt onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur OV en de metrostations hebben daarom een invloedsgebied van 800 meter. De bushaltes van lijn 41 hebben een invloedsgebied van 400 meter.



Afbeelding: loopafstanden vanaf openbaar vervoer

De kwaliteit van de verbinding naar het Amstelstation zal nog wel verbeterd moeten worden. Vooral 's avonds, na werktijd, kan de omgeving tussen de Spaklerweg en de Omval, desolaat overkomen. Dit is vooral het gevolg van het eenzijdige kantoorprogramma en daarmee eenzijdig gebruik. Daarnaast is de verbinding langs de verdiepte laad- losplek bij de Rembrandttoren en een slombeweging langs een utiliteitsgebouw ongelukkig.

6.4 Langzaam verkeer

In de transformatie van Overamstel is ook de realisatie en verbetering van een aantal fietsroutes opgenomen. Vanuit het plangebied is binnen maximaal vijftien fietsminuten zowel Watergraafsmeer, Amsterdam-Zuid (omgeving WTC) als de Rivierenbuurt bereikbaar.

Langs de Spaklerweg ligt een vrijliggende fietspad, alsook langs een deel van de H.J.E. Wenckebachweg.

Onder het spoor wordt een nieuwe onderdoorgang gemaakt die ook voor langzaam verkeer is. Deze zorgt voor een rechtstreekse verbinding met de Spaklerweg en de Amstelstroomlaan.

6.5 Parkeren

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd. In 2017 wordt vaststelling van nieuw Amsterdamse parkeerbeleid verwacht. Het concept van het nieuwe parkeerbeleid is in december 2016 in inspraak gebracht. Het nieuw vast te stellen beleid vormt het kader voor het nieuwe bestemmingsplan.

In de Nota van Uitgangspunten zijn, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid, indicatieve parkeernormen opgenomen, zoals hieronder weergegeven.

<i>parkeernorm wonen</i>		
<i>vrije sector</i>	<i>minimum</i>	<i>n.v.t.</i>
	<i>maximum</i>	<i>1,1 pp/woning</i>
<i>sociale huur</i>	<i>minimum</i>	<i>0,5 pp/woning</i>
<i>studenten</i>	<i>minimum</i>	<i>n.v.t.</i>
<i>bezoekers</i>	<i>minimum</i>	<i>0,125 pp/woning</i>
<i>parkeernorm voorzieningen & werken</i>		
<i>minimum 1,0 pp/125 m² (bvo)</i>		

Parkeren dient gebouwd te worden opgelost. Steekt een nieuwe garage meer dan 1,5 meter boven maaiveld uit, dan telt het mee als bruto vloeroppervlak programma. Het parkeren voor de sociale huur vormt een uitzondering. Dat mag, zolang er nog geen nieuw en afwijkend beleid is vastgesteld, op maaiveld gebeuren.

6.6 Resultaten onderzoeken

Adviesbureau Panteia heeft in mei 2017 onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten en -afwikkeling in de huidige, autonome en toekomstige situatie (zie Bijlage 3 Rapportage verkeersonderzoek (Panteia mei 2017)). Dit rapport beschrijft een onderdeel van het verkeersonderzoek Overamstel. Hierin worden de verkeerseffecten van de uitvoering bestemmingsplan Weespertrekvaart West beschreven. Dit rapport beschrijft de werkwijze, uitgangspunten en resultaten van een onderzoek naar de gevolgen van deze ruimtelijke ontwikkelingen op het verkeersbeeld in het studiegebied Overamstel. Daarnaast is er door de Gemeente Amsterdam om advies gevraagd voor oplossingsrichtingen of vervolgonderzoek van de knelpunten.

Resumerend

De verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van Bijlmerbajes laten zien dat de grootste intensiteitstoenames op de Johannes Blokkerweg plaatsvindt. Het verkeer verplaatst zich hier van en naar de aansluiting met A10. Als er gekeken wordt naar de ochtend- en avondspits kan er

geconcludeerd worden dat er een asymmetrisch effect optreedt. In Bijlmerbajes verdwijnen namelijk arbeidsplaatsen en komen er inwoners voor in de plaats. Hierdoor zijn er intensiteitstoenames te zien in de ochtendspits vanaf de Bijlmerbajes en in de avondspits naar de Bijlmerbajes toe. In tegenovergestelde richting vinden er afnames plaats in de intensiteit. De effecten van de intensiteitstoenames op de kruispuntbelastingen zijn gering. Echter, er zijn in de referentiesituatie al een aantal kruispunten die een potentieel knelpunt zijn. Dit zijn de volgende kruispunten.

- Amstelstroomlaan – Spaklerweg
- Spaklerweg – Van Marwijk Kooystraat
- Spaklerweg – Amstelplein
- Johannes Blookerweg – aansluiting A10
- Van der Madeweg – Buitensingel

Hierbij vormen de kruisingen van de Spaklerweg met de Amstelstroomlaan en het Amstelplein het grootste knelpunt. De V/C (volume/capaciteit) belastingen hiervan ligt in de referentiesituatie van 2027 al ver boven de 80%. Opgemerkt moet worden dat de kruispuntbelastingen gebaseerd zijn op een ruwe indicatie, zoals door het verkeersmodel berekend wordt. Een verkeersmodel is een versimpeling van de werkelijkheid. Voor een gedetailleerd inzicht is een aparte kruispuntcapaciteitsberekening nodig.

Vervolgonderzoek voor optimalisatie van de verkeersregeling is niettemin aanbevolen voor de vijf genoemde kruispunten. De kruising Amstelstroomlaan – Joan Muyskenweg heeft daarentegen een erg lage V/C-verhouding in 2027 en het ontwerp voor deze kruising kan daardoor compacter worden vormgegeven. In de uitvoering zal rekening worden gehouden met de uitkomsten van dit verkeersonderzoek.

6.7 Conclusie

Verkeer en parkeren staat de ten uitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 Verkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek verplicht voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die worden gerealiseerd binnen de geluidzone van wegen die op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder zijn gezoneerd. Dit betreft wegen waar een maximum snelheid van meer dan 30 kilometer per uur geldt. Straten waar een maximum snelheid van 30 kilometer per uur of minder geldt zijn niet gezoneerd. De geluidbelasting ten gevolge van een zoneplichtige weg mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidgevoelige bestemmingen conform artikel 82 van de Wgh ten hoogste 48 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van één van de wegen afzonderlijk hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden per weg tot maximaal 63 dB.

7.2 Industrielawaai

In het bestemmingsplan 'Overamstel verkleinen geluidzone', vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 18 november 2009, nr. 679, is de geluidzone rond het bedrijventerrein Amstel Businesspark ten zuiden van de Rijksweg A10 (Amstel II) aangepast. Daarbij is de zonegrens ten noorden van de metrolijn komen te liggen en ligt het onderhavige bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' buiten de zone.

7.3 Spoorweglawaaï

In het Besluit geluidhinder zijn de geluidzones langs spoorwegen opgenomen. Het geluidproductieplafond (GPP) binnen het gebied Overamstel met de hoogste waarde is 68,1 dB, waardoor de geluidzone 600 meter bedraagt. Het plangebied ligt binnen de geluidzone van de spoorweg Amsterdam-Utrecht. De geluidbelasting ten gevolge van het spoor mag ter plaatse van de gevel van een woonfunctie of andere geluidgevoelige bestemmingen ten hoogste 55 dB bedragen (voorkeursgrenswaarde). Indien de geluidbelasting ten gevolge van het spoor hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, kan er een hogere grenswaarde aangevraagd worden tot maximaal 68 dB.

De wijze waarop de geluidbelasting van metrolijnen die onder de Wet geluidhinder vallen, getoetst moet worden is afhankelijk van het feit of de betreffende lijn is opgenomen op de zonekaart zoals bedoeld in artikel 106 van de Wet geluidhinder. Metrolijnen die op de zonekaart staan moeten getoetst worden aan de grenswaarden voor railverkeerslawaaï. Indien dit niet het geval is dienen deze getoetst te worden aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaaï. De metrolijnen 50, 51 en 53 ter hoogte van het plangebied zijn niet opgenomen in de zonekaart. De geluidbelasting van metrolijnen is in dit onderzoek berekend conform rekenmethode 2 voor railverkeer (conform bijlage IV van het RMG 2012). De geluidbelasting is vervolgens getoetst aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaaï, hierbij is de aftrek conform artikel 110g eveneens toepast.

7.4 Bedrijven en milieuzonering

Bedrijven zijn milieubelastende functies die hinder ten opzichte van milieugevoelige bestemmingen kunnen veroorzaken. Om deze hindersituaties te voorkomen dient bij een planologische procedure waarin milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen in elkaars nabijheid mogelijk worden gemaakt in principe uit te worden gegaan van scheiding van functies.

Aan de oost- en zuidzijde zijn bedrijven gesitueerd. Het gebied Weespertrekvaart betreft een bedrijventerrein met een mix van bedrijven en kantoren. De bedrijven vallen onder milieucategorie gelijk

of lager dan 3.2. De binnen het plangebied te realiseren nieuwe geluidgevoelige functies zouden de bedrijven kunnen belemmeren en er kan overlast worden ervaren van de bedrijven. Echter gezien de situering van de studentenwoningen en reeds gerealiseerde woningen in de directe omgeving word geen onaanvaardbare hinder ten gevolge van de bedrijven op het bedrijventerrein verwacht.

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van de opstelemplacement Amstel (metro). Emplacementen vallen onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer, ofwel het Activiteitenbesluit. In het Activiteitenbesluit zijn voorschriften verbonden ten aanzien van geluid.

7.5 Resultaten onderzoek

7.5.1 Wet geluidhinder

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van het plangebied mogelijk, maar slechts na uitwerking. Bij uitwerking wordt het bouw- en gebruiksrecht gecreëerd die de bouw van woningen, onderwijs en eventuele andere geluidgevoelige bestemmingen mogelijk maakt. Voor zover deze bestemmingen een geluidsbelasting zullen ondervinden die hoger is dan de in de Wet geluidhinder voorgeschreven voorkeursgrenswaarden, is het nodig dat het bevoegd gezag hogere waarden vast stelt.

In de Wet geluidhinder wordt de mogelijkheid geboden om het vaststellen van hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder te koppelen aan het vaststellen van een uitwerkingsplan, in plaats van aan het bestemmingsplan. Nu de verkaveling in het gebied nog moet worden bepaald en de situering van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen nog niet bekend is, is het niet zinvol reeds nu hogere waarden vast te stellen. Dat zal dan ook gaan gebeuren bij vaststelling van het uitwerkingsplan of de uitwerkingsplannen. Op dat moment is, ten behoeve van het vaststellen van hogere waarden, akoestisch onderzoek nodig om te bepalen wat de geluidbelasting is op welke woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen. Nu, bij vaststelling van het bestemmingsplan, dient akoestisch onderzoek inzicht te verschaffen in de haalbaarheid van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Om die reden heeft onderzoeksbureau Tauw akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 4).

In het onderzoek is ten behoeve van deelgebied voormalige Bijlmerbajes de geluidbelasting ten gevolge van weg, metro- en railverkeer beoordeeld. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- De geluidbelasting ten gevolge van de Spaklerweg bedraagt maximaal 52 dB (incl. aftrek artikel 110g) op een waarnemingshoogte van 35 meter aan de westelijke zijde van het plangebied. Deze maximaal berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale ontheffingswaarde. Toekomstige woningen die binnen de geluidcontour van (tot 54 dB) worden voorgenomen dient een hogere waarde te worden aangevraagd
- De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van de H.J.E. Wenckebachweg (30 km/uur) bedraagt 53 dB (incl. aftrek artikel 110g). Deze geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale waarde voor gezoneerde wegen. Aangezien het een 30 km/uur weg betreft hoeft er geen hogere waarde te worden verleend. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat beoordeeld te worden
- De berekende geluidcontour ten gevolge van de Amstelstroomlaan (30 km/uur) is in figuur 5.1 weergegeven. Binnen 5 meter van de weg bedraagt de maximale geluidbelasting 58 dB, na 38 meter is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidbelasting is lager dan de maximale waarde voor gezoneerde wegen. Aangezien het een 30 km/uur weg betreft hoeft er geen hogere waarde te worden verleend. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat beoordeeld te worden
- De maximale berekende geluidbelasting ten gevolge van de rijksweg bedraagt 57 dB (inclusief aftrek

artikel 110g Wgh) binnen het meest zuidelijke gedeelte van het bestemmingsplangebied. Deze maximaal berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde, en hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Toekomstige woningen die binnen de geluidcontour van (48-53 dB) worden voorgenomen dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Toekomstige woningen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB dienen over een dove gevel en een geluidluwe gevel beschikken

- De metro is niet geïntegreerd in de weg en is derhalve afzonderlijk beschouwd. De maximale berekende geluidbelasting ten gevolge van het metroverkeer bedraagt 68 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wgh). Deze maximaal berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor toekomstige woningen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB dienen een hogere waarde te worden aangevraagd (49 tot en met 63 dB). Toekomstige woningen met een geluidbelasting hoger dan 63 dB dienen over een dove gevel en een geluidluwe gevel beschikken
- De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer bedraagt 73 dB op het bestemmingsplangebied. Dit is hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Om woningbouw mogelijk te maken met deze hoge geluidbelasting kan bij de stedenbouwkundige inpassing mogelijk woningwand aan het spoor uitkomst bieden, waarbij de gevel doof of met een vliesgevel wordt uitgevoerd. Deze woningen dienen bij de aanwezigheid van een dove gevel wel een geluidluwe gevel hebben ten einde een goed woon- en leefklimaat te waarborgen
- Het deelgebied voormalige Bijlmerbajes ondervindt een maximale gecumuleerde geluidbelasting van 69 dB op de westzijde van het plangebied (parallel aan het spoor). In de Wet geluidhinder worden geen grenswaarden gesteld aan de gecumuleerde geluidsbelasting. De gemeente Amsterdam heeft wel beleid opgesteld voor het vaststellen van hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder. De gecumuleerde geluidsbelasting voldoet aan het Amsterdams beleid
- Bronmaatregelen voor het wegverkeer zijn beknopt afgewogen maar lijken niet doelmatig. Bij de realisatie van de Amstelstroomlaan (30 km/uur) is een geluidreducerend wegdek vanwege een goede ruimtelijke ordening een maatregel die de geluidbelasting zal verlagen
- Bronmaatregelen voor het spoor ondervinden technische bezwaren gezien het lange traject dat moet worden voorzien van bronmaatregelen
- Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de meeste wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien minder wenselijk zijn
- Een geluidscherm langs het spoor, metro of rijksweg is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel mogelijk. In het kader van de gehele gebied ontwikkeling (transformatie naar woningen) zou een scherm langs deze bronnen financieel wel doelmatig zijn
- Bij een geluidscherm langs het spoor is het effect van het geluidscherm vooral op de lagere verdiepingen, op de hogere verdiepingen zal het scherm niet of nauwelijks invloed hebben op de geluidbelasting. Bij het stedenbouwkundig plan dient een afweging te worden gemaakt. Hierbij kan een gebouw parallel aan het spoor ook als geluidscherm dienen voor de achterliggende bebouwing. Voor de rijksweg zal gezien de situering het scherm de geluidbelasting niet voldoende doeltreffend zijn om de geluidbelasting tot de voorkeurgrenswaarde te verlagen.

Bij uitwerking van dit bestemmingsplan zal rekening worden gehouden met deze conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek. In artikel 5.2.5 van de regels van dit bestemmingsplan zijn bepalingen opgenomen die bij uitwerking in acht genomen dienen te worden om te waarborgen dat wordt voldaan aan de Wet geluidhinder en het Amsterdamse geluidbeleid.

7.5.2 Opstelemlacement Amstel (metro)

Binnen de bestemming 'Gemengd - uit te werken' worden onder andere woningen, onderwijs, bedrijven en horeca toegelaten. Voor woningen en scholen geldt dat sprake is van geluidgevoelige bestemmingen, waarvan onderzocht moet worden of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Om die reden heeft onderzoeksbureau Tauw akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 5).

Het doel van het onderzoek is het inzichtelijk maken van de te verwachten geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten op het emplacement bij een representatieve bedrijfssituatie (zie paragraaf 2.2.2 van het rapport) ter plaatse van de bestemmingsplangebied. Aangezien het onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening, is niet uitsluitend getoetst aan de grenswaarden uit het voor de betreffende inrichting geldende Activiteitenbesluit, maar ook aan de richtwaarden uit de handreiking, die veelal wordt gehanteerd in het kader van een beoordeling ten behoeve van de ruimtelijke ordening. De feitelijke beoordeling naar de inpasbaarheid dient te worden uitgevoerd door het bevoegde gezag.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Uit de berekeningsresultaten van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus blijkt dat de hoogst berekende geluidbelastingen ten gevolge van de aangehouden activiteiten, worden berekend aan de westzijde van het plangebied en dat deze hier ten hoogste $L_{Ar,LT} = 63$ dB(A) etmaalwaarde bedragen, berekend op de waarnemhoogten van 5 tot en met 20 meter boven het plaatselijk maaiveld. Hiermee kan niet worden voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'.

Maximale geluidniveaus

Uit de berekeningsresultaten, blijkt dat de hoogst berekende maximale geluidniveaus ten gevolge van de aangehouden activiteiten, worden berekend aan de westzijde van het plangebied en dat deze hier ten hoogste $L_{Amax} = 92$ dB(A) bedragen. Deze maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door het gebruik van de tyfoon (overige treintypen dan de M5) bij de opstelsporen 8 en 9, vlak bij het beoogde plangebied. De afstand tussen de bron en de betreffende ontwikkelingslocatie bedraagt hier minder dan 25 meter. Hiermee kan niet worden voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit en de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening'.

Beschouwing van de resultaten

Uit de resultaten volgt een maximaal langtijd beoordelingsniveau van $L_{Ar,LT} = 63$ dB(A) en een maximaal geluidniveau van $L_{Amax} = 92$ dB(A). Deze berekende geluidniveaus zijn hoger dan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit en ook vanuit een goede ruimtelijke ordening zijn deze waarden hoger dan de streefwaarde voor de gebiedtypering een woonwijk in stad.

Maatregelen zou je willen afwegen in de volgorde bron- en daarna overdrachtsmaatregelen en als dat niet mogelijk is maatregelen bij de ontvanger. Bronmaatregelen lijken niet mogelijk, echter zou wel kunnen worden beoordeeld of de tyfoon bijvoorbeeld op een lager geluidniveau kan worden afgesteld. Voor het verlagen van het booggeluid zijn voor zover bekend geen effectieve maatregelen toepasbaar. Schermmaatregelen zouden wel een oplossing kunnen bieden voor woningen op lagere verdiepingen, echter het plan bestaat uit hoogbouw waardoor het toepassen van een scherm van 5 meter voor slechts een beperkt deel van de woningen effect heeft.

Echter dient te worden opgemerkt dat ten gevolge van de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het rail- en metroverkeer nabij het plangebied plus de geluidbelasting ten gevolge van de omliggende Rijksweg, zie hiervoor het akoestisch onderzoek van Tauw van 2 oktober 2017 (Bijlage 4), de gevels aan de westzijde (spoorzijde) en zuidzijde, dienen te worden uitgevoerd als zijnde 'dove' gevels. In het kader van de beoordeling ten aanzien van de Wet milieubeheer mogen 'dove' gevels bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten waardoor de onderzochte situatie vanuit een goede ruimtelijke onderbouwing alsnog als inpasbaar kan worden beschouwd.

7.6 Trillingen

Ten behoeve van het bestemmingsplan is door Tauw het mogelijke effect van spoortrillingen op het plan onderzocht (zie Bijlage 6). Het onderzoek bestaat uit een korte literatuurstudie naar het mogelijke effect van spoortrillingen in relatie tot hinder. Doel van het onderzoek is om de hindercontour van spoortrillingen ten opzichte van het bestemmingsplan te bepalen.

In de Verenigde Staten is in 2006 door de Federal Transit Administration (in Nederland vergelijkbaar met het ministerie van I&M) een rapport opgesteld dat de beoordeling van invloed van onder andere spoortrillingen beschrijft. In dit rapport wordt gesteld dat het spoor zondermeer een potentiële trillingsbron is die tot hinder kan leiden. In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen kantoren en woningen. Voor kantoren wordt een kritische afstand van 120 feet (36 meter) geadviseerd. De kritische afstand voor woonbestemmingen is groter en bedraagt 200 feet (61 meter). Bij realisatie van kantoren of woningen binnen bovenstaande kritische afstanden wordt geadviseerd om de invloed van trillingen nader te onderzoeken.

De hindercontour voor kantoren ligt in dit geval op de rand van de bestemming 'Gemengd - uit te werken'. Het is daarom niet de verwachting dat er bij de kantoren trillingshinder op zal treden.

De hindercontour voor woonfunctie ligt 25 meter binnen de bestemming 'Gemengd - uit te werken' (65 meter vanaf het spoor). Dit betekent dat het mogelijk is dat er bij wonen in dit gebied trillingshinder kan optreden. Bij het realiseren van woningen binnen dit gebied adviseert Tauw daarom om de invloed van spoortrillingen nader te onderzoeken. Om die reden is in artikel 5.2.6 van de regels van dit bestemmingsplan opgenomen dat binnen een afstand van 65 van het spoor het bouwen van woningen en andere trillinggevoelige gebouwen uitsluitend is toegestaan indien uit trillingsonderzoek blijkt dat aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn B (Hinder voor personen) kan worden voldaan.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)

Voor luchtkwaliteit is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) kader. Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is 1 augustus 2009 in werking getreden. Nu het NSL van kracht is, hoeven de hierin opgenomen projecten die bijdragen aan de luchtverontreiniging niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. Overamstel is in het NSL opgenomen.

Uit onderzoeken in het kader van de ontwikkelingen in Overamstel (bijvoorbeeld in het kader van het MER Overamstel) is luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat voor de situatie 2023 en 2030 de verschillende planalternatieven, geen negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. De wettelijke normen voor fijnstof en stikstofdioxide worden niet overschreden.

8.2 Besluit gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Op grond van het Besluit is het niet toegestaan om kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen en verzorgingshuizen) te realiseren op minder dan 100 meter van een Rijksweg en op minder dan 50 meter van een provinciale weg, als ter plaatse de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. Het nu voorliggende bestemmingsplangebied ligt op meer dan 100 meter van een Rijksweg en meer dan 50 meter van een provinciale weg.

8.3 Beleid gemeente Amsterdam

Ten aanzien van gevoelige functies heeft de gemeenteraad van Amsterdam op 17 december 2009 een richtlijn vastgesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Een tweede uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Het plangebied ligt op een afstand van meer dan 300 meter van de Rijksweg A10 en er is geen provinciale weg in de nabijheid. De afstand van de bestemming 'Gemengd - uit te werken' tot de Spaklerweg bedraagt bijna 100 meter. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met het beleid.

Hoofdstuk 9 Bodem

Op grond van de Regeling omgevingsrecht dient bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning een onderzoeksrapport betreffende verontreiniging van de bodem te worden ingediend, dat gebaseerd is op onderzoek dat is uitgevoerd door een persoon of een instelling die daartoe is erkend op grond van het Besluit bodemkwaliteit.

Voor het plangebied zijn de onderzoeken 'Verkenkend bodemonderzoek H.J.E. Wenckebachweg 4-50 te Amsterdam' (Tauw, 24 mei 2016) en 'Verkenkend waterbodemonderzoek PI Overamstel Amsterdam' (Tauw, 13 juli 2016) uitgevoerd. Blijkens deze onderzoeken vormen de bodemkwaliteit en waterbodemkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen. Nader onderzoek is niet nodig voor de bestemmingsplanprocedure.

Hoofdstuk 10 Cultuurhistorie en archeologie

10.1 Cultuurhistorie

Cultuurhistorische verkenning

Naar aanleiding van de Modernisering van de Monumentenwet en de wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d.17 juni 2011, staatsblad 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 bij het maken van bestemmingsplannen een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden”.

In de toelichting van de Bro staat dat dit betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden en daar conclusies aan verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden. Dit vermindert de noodzaak tot het aanwijzen van nieuwe beschermde monumenten omdat aan het belang van de cultuurhistorie dan waarde wordt toegekend via het proces van de ruimtelijke ordening.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota ‘Ruimte voor Geschiedenis’ (vastgesteld 13 april 2005) en ‘Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam’ (vastgesteld 14 november 2011).

Door de gemeente Amsterdam is een cultuurhistorische waardering opgesteld, die is opgenomen als Bijlage 7. De Integrale Commissie van de gemeente Amsterdam, met daarin experts op het gebied van onder andere monumenten, welstand en ruimtelijke ontwikkeling, constateert dat de erfgoedwaarde van PIOA zich op verschillende lagen bevindt. Door de commissie is een aantal kernwaarden geïdentificeerd. Daaronder wordt door de commissie verstaan: hoofdkarakteristieken die gebruikt kunnen worden om de geschiedenis van de plek en het complex afleesbaar te houden.

- Het eilandkarakter zoals dat vooral tot uiting komt in de slotgracht. De structuur van deze gracht houdt geen verband met de onderliggende polderstructuur maar bakent puur de (beveiligde) kavel van de voormalige gevangenis af. De enige toegang is duidelijk herkenbaar als brug.
- Het complex bestaat uit een sequentie van samenstellende delen die van laag naar hoog oplopen en hun structuur ontleen aan hun specifieke functie: cipiersdorp, voorplein, hoofdgebouw en centrale as met luchtplaatsen en cellentorens.
- De ordening van de cellentorens aan een doorgaande as volgens het ‘telephone pole’ principe. De combinatie van de ‘telephone pole’ met hoogbouw is zeldzaam en zorgt in belangrijke mate voor het herkenbare en iconische karakter van het complex. Het complex is te lezen als een ‘megastructure’ in de geest van Van den Broek en Bakema en Team Ten.
- Opmerkelijk is de combinatie van ‘no-nonsense’, laat-modernistische architectuur in glad beton met elementen uit het structuralisme. Door versobering van het concept is het structuralistische karakter niet uit de verf gekomen: zo was de ‘Kalverstraat’ op de verdieping bedacht als een binnenstraat met winkeltjes en moesten de luchtplaatsen in de geest van de jaren ’70 worden voorzien van een tuinaanleg.
- Een bijkomende cultuurhistorische waarde, die moeilijk in nieuwe vormen of structuren is te vatten, betreft de typologie van de gevangenis: na meer dan 100 jaar cellulaire opsluiting werd overgegaan op het wonen, werken en recreëren in leefgemeenschappen van 25 gedetineerden. De hele logistieke opbouw van het complex is daarop ingericht. Deze betekenislaag hangt samen met de immateriële waarde van de gevangenis als ‘plek van herinnering’.

Behoud door ontwikkeling

De commissie pleit voor een creatieve interpretatie van deze kernwaarden als vertrekpunt voor de herontwikkeling. Een 'behoud door ontwikkeling' strategie biedt een uitgelezen kans om een verankerde en unieke gebiedsidentiteit te creëren. Zij is verder van mening dat kernwaarden niet per definitie geborgd zijn door behoud te eisen; om die reden behoort gedeeltelijke of gehele sloopnieuwbouw tot de mogelijkheden. De commissie ziet meer in een ontwerp- en ontwikkelproces waarin deze waarden een inspirerende rol vervullen.

Monumenten

Binnen het plangebied bevinden zich geen Rijks- of gemeentelijke monumenten.

Vertaling in het bestemmingsplan

Dit thema vereist een creatieve benadering en leent zich daarom niet voor een vertaling in eenduidige randvoorwaarden. Het is een selectie criterium in de verkoopprocedure van het Rijksvastgoedbedrijf.

10.2 Archeologie

Door de afdeling Archeologie van de gemeente Amsterdam is een archeologisch quickscan uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Penitenciaire Inrichting Over-Amstel (27 december 2017; zie Bijlage 8). Voor het bestemmingsplangebied geldt een lage verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Wel is conform de Monumentenwet/Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving die ontstaan bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als LPG en giftige gassen. De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi, ministerie van VROM, 2004). De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev, 2013). Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb, Ministerie van I&M, 2011).

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een ruimtelijk besluit: het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het Plaatsgebonden risico (PR) is een maat voor de veiligheid van het individu op een bepaalde locatie. Het PR heeft een wettelijk vastgelegde grenswaarde van maximaal 10^{-6} (1 op de miljoen of 1/1000000) per jaar voor nieuwe situaties. Dit betekent dat de kans op overlijden van een persoon als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen maximaal 1 op een miljoen per jaar mag zijn. Op locaties waar het risico hoger is, mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gesitueerd en in beginsel ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is het risico dat een groep van meer dan 10 personen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor bepaling van de hoogte van het groepsrisico wordt gebruik gemaakt van de bevolking binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico. Het invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsafstand: de afstand tot waar bij een incident met gevaarlijke stoffen 1% van de slachtoffers nog overlijdt. Het GR kent een richtwaarde, de al eerder genoemde oriëntatiewaarde en dus niet een grenswaarde, zoals bij het plaatsgebonden risico. Deze oriëntatiewaarde, geeft weer wat de algehele politiekmaatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van de kans op een ramp met een groep slachtoffers.

Verantwoordingsplicht

Het bevoegd gezag dient bij de (ruimtelijke) besluitvorming de hoogte van het groepsrisico ten gevolge van activiteiten met gevaarlijke stoffen (bij inrichtingen en bij het vervoer daarvan) te verantwoorden. Deze verplichting volgt uit betreffende wet- en regelgeving die op die specifieke activiteit met gevaarlijke stoffen van toepassing is.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

In het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd met betrekking tot ruimtelijke besluiten nabij risicobronnen (Inrichtingen met gebruik / opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen). Het relevante uitgangspunt voor onderhavig plan is: Nieuwe objecten voor minderzelfredzame personen (als kinderen, ouderen en minder validen) worden gesitueerd buiten de 100% letaliteitsgrens van hoge druk aardgasleidingen.

Reden voor dit uitgangspunt is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om personen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afscherpende werking optreden door tussenliggende bebouwing. Alleen indien het economisch of maatschappelijk noodzakelijk is en de

bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object voor minder zelfredzame personen gesitueerd worden binnen het 100% letaliteitsgebied van een leiding.

De afweging om een object toe te staan wordt als een specifiek beslispunt aan het dagelijks bestuur of de verantwoordelijke bestuurder ter besluitvorming voorgelegd.

11.1 Inrichtingen

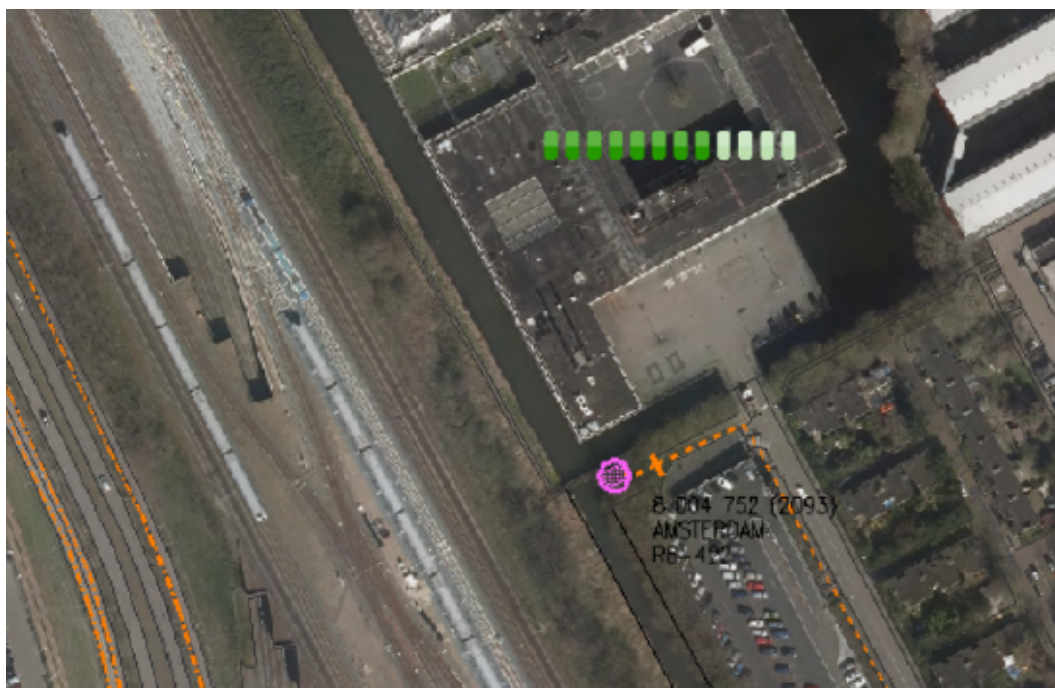
Normstelling

Het "Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen" (BEVI) is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het besluit legt veiligheidsnormen op aan inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd of opgeslagen (waaronder LPG-tankstations), die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. In het BEVI is bepaald dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, met zoneringen externe veiligheid rekening gehouden moet worden. Het BEVI is alleen van toepassing op ruimtelijke besluiten indien het plangebied binnen het invloedsgebied van een BEVI-inrichting ligt (art.2, lid 2a). Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit houdt in dat onderzocht moet worden of er inrichtingen aanwezig zijn waarvan het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen reikt tot in het plangebied. Indien hiervan sprake is zal vastgesteld moeten worden of voor het plan wordt voldaan aan de risiconormen uit het BEVI.

Toetsing bestemmingsplan

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het BEVI. Nader onderzoek is niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

Wel bevindt zich een gasdrukmeet- en regelstation in het bestemmingsplan, ter plaatse van de noordwestelijke hoek van de huidige parkeergarage (zie onderstaande afbeelding). Dit gasdrukmeet- en regelstation is een type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Op dit station zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna: Activiteitenbesluit) van toepassing. Op grond van artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit gelden veiligheidsafstanden voor een vrijstaand gebouw van 10 meter ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en 4 meter ten opzichte van beperkt kwetsbare objecten. In de uitwerking van het bestemmingsplan zal rekening worden gehouden met deze nutsvoorziening.



11.2 Transport

Normstelling

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spoor en water is het "Besluit externe veiligheid transportroutes" kader, dat op 1 april 2015 in werking is getreden. Binnen de zogenaamde basisnetafstand (waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar mag zijn) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden toestaan. Binnen de basisnetafstand mogen in principe geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten worden toegestaan, tenzij hiervoor zwaarwegende redenen zijn.

Bij transportroutes die geen onderdeel uitmaken van het basisnet geldt een grenswaarde van PR 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde PR 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Binnen 200 meter van een transportroute geldt een uitgebreide verantwoordingsplicht voor het groepsrisico, zoals aangegeven in artikel 8 van het Bevt.

Binnen het invloedsgebied, maar buiten de 200 meter afstand geldt er een lichte verantwoordingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag alleen in te gaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Het bevoegd gezag kan ook binnen de 200 meter afstand volstaan met een lichte verantwoording in een aantal gevallen, ondermeer indien het groepsrisico kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Toetsing bestemmingsplan

Ten zuiden van de projectlocatie ligt de Rijksweg A10. Deze is onderdeel van het Basisnet Weg. De projectlocatie ligt op meer dan 350 meter van de A10. LPG vervoer per weg is maatgevend voor het risico langs de A10. De effecten van een mogelijk ongeval reiken niet tot de projectlocatie. Nader onderzoek is niet nodig.

Het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. Om die reden is op 20 maart 2017 door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied rapport uitgebracht over

de externe veiligheidsrisico's van deze leidingen (zie Bijlage 9).

Plaatsgebonden risicocontour

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Zodoende wordt voor de spoorroute voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen bedraagt meer dan 10%. Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 8 van het Bevt.

Volgens het eindrapport Basisnet Spoor is er voor het spoortraject Duivendrecht - Amsterdam Muiderpoort geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied vormt daarmee geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Bijlmerbajes-Weespertrekvaart Midden-Zuid betreffen ook objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen (onder meer een Basisschool), om te voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam moeten deze objecten buiten 100 m van de spoorroute voor gevaarlijke stoffen gerealiseerd worden.

11.3 Buisleidingen

Normstelling

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het besluit regelt onder meer de externe veiligheidsaspecten van buisleidingen. Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is hiermee in lijn gebracht met het beleid voor inrichtingen en voor vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor. De regels in het besluit gelden voor de exploitant van een buisleiding en het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening.

Bij het vaststellen van een ruimtelijk plan moet worden getoetst aan het plaatsgebonden- en het groepsrisico indien hogedruk aardgasleidingen in het plangebied aanwezig zijn. Daarnaast geldt een verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening ten aanzien van het groepsrisico. Tevens is het bevoegd gezag verplicht om de brandweer in de gelegenheid te stellen tot het geven van advies.

Toetsing bestemmingsplan

Binnen het gebied 'Weespertrekvaart West' liggen de gastransportleidingen 3683_leiding-W-534-01-deel-1 (406 mm, 40 bar) en de leiding 3679_leiding-W-534-20-deel-1 (168,3 mm, 40 bar). Om die reden is op 20 maart 2017 door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied rapport uitgebracht over de externe veiligheidsrisico's van deze leidingen (zie Bijlage 9).

Plaatsgebonden risicocontour

Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Zodoende wordt voor de hoge druk aardgasleiding voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

bestemmingsplan_Weespertrekvaart West (vastgesteld)

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde wordt overschreden, het groepsrisico bedraagt 1,2 maal de oriëntatiewaarde. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt in het plangebied. De ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Bijlmerbajes heeft een duidelijke invloed op de hoogte van het groepsrisico. De toename van het groepsrisico is groter dan 10%. Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb.

Door de kans reducerende maatregel “striktere begeleiding bij werkzaamheden” kan het groepsrisico verlaagd worden tot onder de oriëntatiewaarde.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Bijlmerbajes-Weespertrekvaart Midden-Zuid betreffen ook objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen (onder meer een Basisschool), om te voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam moeten deze objecten buiten de 100% letaliteitscontour van de hoge druk aardgasleidingen gerealiseerd worden.

Het uitvoeringsbeleid stelt dat de gemeente Amsterdam, daar waar redelijkerwijs mogelijk, wil voldoen aan de oriëntatiewaarde. Een ruimtelijk besluit in een gebied met een (toename van) overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispoint aan het bestuur ter besluitvorming voorgelegd. Het groepsrisico ter hoogte van het gebied Bijlmerbajes overschrijdt de oriëntatiewaarde als gevolg van de hoge druk aardgasleiding. Indien de kans reducerende maatregel “striktere begeleiding bij werkzaamheden” wordt uitgevoerd wordt het groepsrisico verlaagd worden tot onder de oriëntatiewaarde, en wordt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid.

Indien deze maatregel niet genomen wordt zal het ruimtelijk plan als een als beslispoint aan het bestuur van de gemeente Amsterdam moeten worden voorgelegd.

11.4 Verantwoording en brandweeradvies

11.4.1 Verantwoording

Verantwoording van het groepsrisico Hoge druk aardgasleidingen (Bebv)

De verantwoording van het groepsrisico volgens het Bebv dient de volgende onderdelen te bevatten:

1. De aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken.

Het aantal personen in het plangebied neemt toe van circa 70-90 personen per hectare naar circa 280-300 personen per hectare, door toevoeging van nieuwe bebouwing. Het invloedsgebied van de hoge druk aardgasleidingen bedekt bijna het gehele plangebied.

2. Het groepsrisico per kilometer buisleiding op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-4} per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-6} per jaar

De hoogte van het groepsrisico neemt toe voorde hoge druk aardgasleiding 3683_leiding W-534-01-deel-1. In de huidige situatie bedraagt het groepsrisico 0,26 maal de oriëntatiewaarde. Het hoogste groepsrisico in de nieuwe situatie bedraagt 1,2 maal de oriëntatiewaarde bij het plangebied. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt dus overschreden.

Voor de leiding 3679_leiding-W-534-20-deel-1 is er een zeer geringe toename van de hoogte van het groepsrisico. De oorzaak hiervan is er maar een klein deel van het invloedsgebied van deze leiding over het plangebied valt.

De groepsrisicocurven voor beide leidingen zijn opgenomen in de rapportage: "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen Ontwikkeling Bijlmerbajes (globaal) en Weespertrekvaart Buurt V6".

3. Indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de exploitant van de buisleiding die dat risico mede veroorzaakt.

De kans verlagende maatregel "striktere begeleiding bij werkzaamheden" (voor de leiding 3688_leiding-W-534-01-deel-1) leidt tot een groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde ligt. Het voornemen is om deze maatregel te gaan toepassen.

4. Andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Deze mogelijkheden zijn niet onderzocht

5. De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

De kans verlagende maatregel "striktere begeleiding bij werkzaamheden" (voor de leiding 3868_leiding-W-534-01-deel-1) leidt tot een groepsrisico dat onder de oriëntatiewaarde ligt. Het voornemen is om deze maatregel te gaan toepassen.

6. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

Mogelijke maatregelen uit het brandweeraadvies:

- a. *Bronmaatregelen: Voorzieningen treffen om de buisleiding te beschermen tegen beschadigingen.*
- b. *Planologische maatregelen:*
 1. *Bij het ontwerp rekening houden met de inrichting van het plangebied Basisscholen worden bijvoorbeeld al gerealiseerd buiten de 100% letaliteitscontour van de hogedruk aardgasleidingen*
 2. *Bij het ontwerp rekening houden met de indeling van gebouwen: Gebouwen kunnen bescherming dienen om veilig vanuit het gebouw kan vluchten tot veilig gebied, of omdat het gebouw bescherming biedt om veilig te schuilen bij een ramp met gevaarlijke stoffen.*

De kans verlagende maatregel "striktere begeleiding bij werkzaamheden" voor de leiding W-534-01-deel-1 is dergelijke maatregel.

- c. *Effect-beperkende maatregelen*

bestemmingsplan_Weespertrekvaart West (vastgesteld)

1. *Constructies van de objecten bestand maken tegen hittestraling afkomstig van een ongeval met gevaarlijke stoffen.*
 2. *Barrières vormen (b.v. hoge gebouwen) die hittestraling met de vluchtrichting mee tegenhouden*
-
7. De mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet

Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid uit het brandweeraadvies:

1. *Vluchtmogelijkheden van de risicobron (hoge druk aardgasleiding) af realiseren.*
2. *Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.*

Verantwoording van het groepsrisico Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

De verantwoording van het groepsrisico volgens het Bevt dient de volgende onderdelen te bevatten:

(Artikel 7)

1. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater

In het brandweeraadvies worden de volgende maatregelen genoemd:

- a. *Planologische maatregelen*
 1. *Bij het ontwerp rekening houden met de inrichting van het plangebied*
 2. *Bij het ontwerp rekening houden met de indeling van gebouwen: Gebouwen kunnen bescherming dienen om veilig vanuit het gebouw kan vluchten tot veilig gebied, of omdat het gebouw bescherming biedt om veilig te schuilen bij een ramp met gevaarlijke stoffen.*
 - b. *Effect-beperkende maatregelen*
 1. *Scenario giftige wolk: In gebouwen voorzieningen treffen waardoor snel de toevoer van buitenlucht gestopt kan worden.*
-
2. Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg, spoorweg of dat binnenwater een ramp voordoet

Maatregelen op het gebied van zelfredzaamheid uit het brandweeraadvies:

1. *Vluchtmogelijkheden van de risicobron (transport over het spoor) af realiseren.*
2. *Personen in het plangebied voorbereiden op de mogelijke gevaren en hoe men moet handelen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.*

(Artikel 8)

1. .
 - a. De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige

personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en

Het aantal personen in het plangebied neemt toe van circa 70-90 personen per hectare naar circa 280-300 personen per hectare, door toevoeging van nieuwe bebouwing. Het invloedsgebied van de spoorroute bedekt een deel van het plangebied.

- b. De als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;

De dichtheid in het plangebied neemt toe naar circa 280-300 personen per hectare.

2. Het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt toe, van 0,13 naar 0,18 maal de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt meer dan 10%. De groepsrisicocurven zijn gegeven in de rapportage "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen Ontwikkeling Bijlmerbajes (globaal) en Weespertrekvaart Buurt V6".

3. De maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte;

- a. *Planologische maatregel*

Bij het ontwerp rekening houden met de inrichting van het plangebied, lagere bevolkingsdichtheden realiseren in de buurt van risicobronnen.

4. De mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor en nadelen daarvan.

Deze mogelijkheden zijn niet onderzocht.

11.4.2 Brandweeradvies

Het advies van de Veiligheidsregio (zie Bijlage 10) geeft inzicht in de gevaren, ongevalsscenario's en de mogelijkheden voor de hulpverlening en zelfredzaamheid.

Gevaren en gevolgen

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen in of nabij het plangebied is klein, maar niet onmogelijk. Er worden en mogen brandbare gassen door de buisleiding en brandbare vloeistoffen over het spoor Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort vervoerd worden. Ook mogen er brandbare gassen en toxische vloeistoffen en -gassen over het spoor vervoerd worden, op dit moment gebeurt dat niet.

bestemmingsplan_Weespertrekvaart West (vastgesteld)

Door een incident met een hoge druk aardgasleiding of een ketelwagen LPG, benzine of een giftige stof op de spoorlijn Duivendrecht – Amsterdam Muiderpoort kan een explosie, brand of toxische wolk ontstaan. Deze effecten zullen het plangebied binnen korte tijd bereiken. Afhankelijk van het scenario, de omstandigheden, de plaats van het ongeval, de indeling van het plangebied en de uitvoering van de gebouwen zullen er slachtoffers vallen.

Zelfredzaamheid

Personen zijn in de eerste minuten na een ongeval met gevaarlijke stoffen op zichzelf en anderen aangewezen. Personen moeten snel handelen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen, niet alle personen kunnen zichzelf in veiligheid brengen. Aanwezigen in het plangebied hebben twee mogelijkheden: vluchten of schuilen. Schuilen in het gebouw kan alleen als deze bestand is tegen de effecten, dit is afhankelijk van de uitvoering van het gebouw.

Het merendeel van de personen in het plangebied is zich niet bewust van de mogelijke gevaren van de ongevalsscenario's. Niet alle scenario's zijn goed te herkennen. Aanwezige personen zullen daarom vaak niet snel handelen.

Hulpverlening

De veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland bereidt zich voor op ongevallen met gevaarlijke stoffen. De hulpverlening kan een ongeval op het spoor niet voorkomen. De hulpverlening richt zich voornamelijk op het beperken van de gevolgen, het bestrijden van branden die zijn ontstaan, het afschermen van de omgeving en het helpen van gewonden.

Advies

Rekening houden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij de besluitvorming en deze gevolgen bewust accepteren. Daarvoor moeten de onderstaande aspecten worden afgewogen en betrokken bij de besluitvorming.

1. De mogelijke gevaren en gevolgen van een explosie, brand of giftige wolk door een ongeval met gevaarlijke stoffen door een buisleiding of op het spoor.
2. Het handelingsperspectief dat de aanwezige personen hebben om zichzelf in veiligheid te brengen door te schuilen in een gebouw of te vluchten.
3. De mogelijkheden die de hulpverlening heeft om de gevolgen te bestrijden of te beperken.
4. De voorgestelde maatregelen uit bijlage 2 die de gevolgen van een ongeval met een hoge druk aardgasleiding of een ketelwagen op het spoor beperken.

Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingbesluit

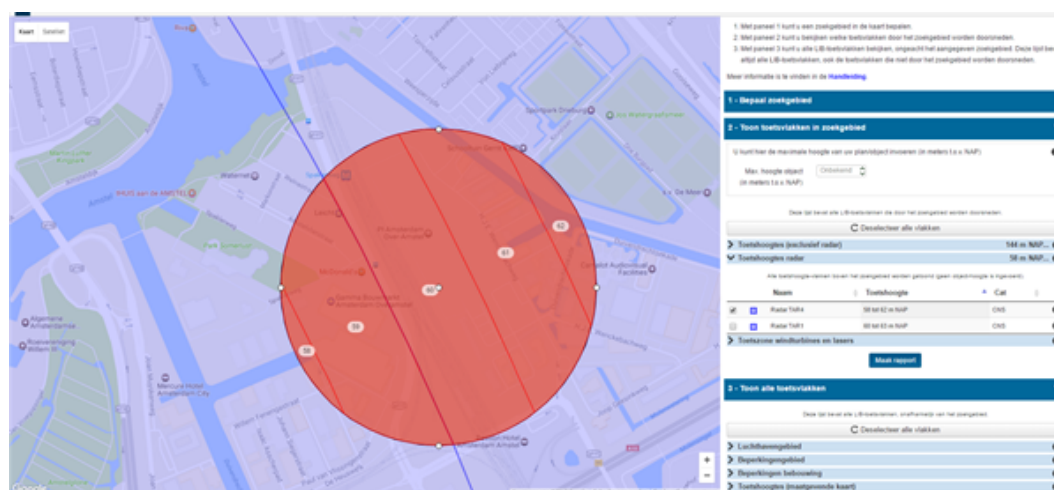
12.1 Inleiding

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 luchthavenindelingbesluit en luchthavenverkeersbesluit. Het luchthavenverkeersbesluit is gericht op de beheersing van de milieubelasting door het luchthavenluchtverkeer rondom Schiphol. In het besluit zijn regels opgenomen ten aanzien van luchtverkeerswegen, vlieghoogtes rondom de luchthaven, regels ten aanzien uitstoot van stoffen, maximale risicogewicht van vliegtuigen, maximale geluidbelasting gedurende de nacht en etmaal.

Het luchthavenindelingbesluit bevat (ruimtelijke) regels voor de omgeving ten behoeve van het functioneren van Schiphol. Voor ruimtelijke plannen is dus hoofdzakelijk het luchthavenindelingbesluit van belang. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een "beperkingengebied" aangewezen. Bijlmerbajes ligt in het beperkingengebied voor wat betreft de maximale bouwhoogte. Het plangebied ligt buiten de gebieden waar beperkingen ten aanzien van functies worden gesteld.

12.2 Bouwhoogte

De maximale toetshoogte voor Bijlmerbajes bedraagt 60 meter. De maximale bouwhoogte (vanwege de radar) bedraagt 60 meter boven NAP. Op de onderstaande afbeelding is de weergave van de Webapplicatie LIB Schiphol getoond.



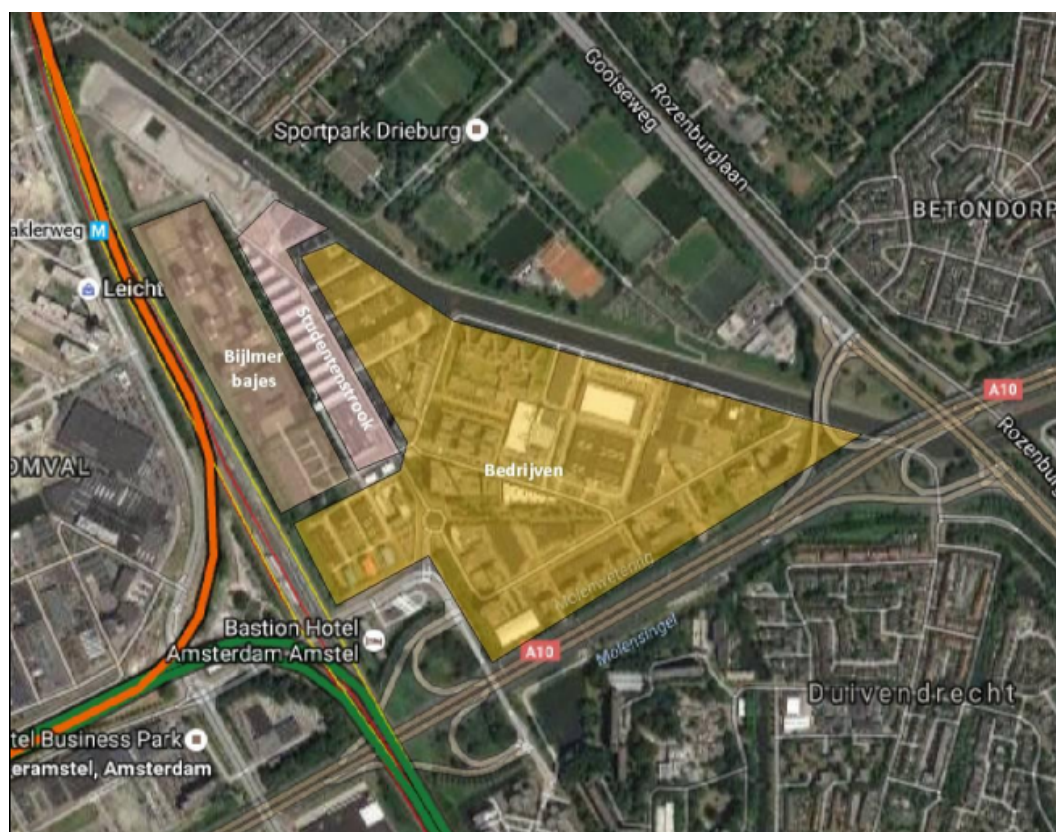
Het bestemmingsplan gaat voor wat betreft de bebouwing uit van een maximum bouwhoogte van 60 meter boven NAP. De maximale bouwhoogte conform het LIB wordt daardoor niet overschreden. Het bestemmingsplan is dan ook in overeenstemming met het LIB.

Hoofdstuk 13 Natuur en landschap

Voor de bescherming van diersoorten is per 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming in werking getreden. In deze wet zijn de Natuurbeschermingswet 98, Flora en faunawet en Boswet geïntegreerd tot één wet.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten en diersoorten. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vergunning.

Adviesbureau E.C.O. Logisch heeft op 13 januari 2017 in concept een natuurtoets uitgebracht (zie Bijlage 11). De toets heeft betrekking op een groter gebied dan van het voorliggende bestemmingsplan. Behalve het bestemmingsplangebied gaat het tevens in op de 'studentenstrook' en het gebied 'bedrijven'.



Afbeelding: onderzoeksgebied Natuurtoets

De groenstructuren in het deelgebied "Bijlmerbajes" beperken zicht toch de tuinen bij de woningen, de groenstrook langs de aanwezige watergang en de groenstructuren op de luchtplaatsen van de Bijlmerbajes.

Tijdens de habitatscan is het projectgebied bezocht om te kijken of de uit de omgeving bekende soorten ook daadwerkelijk in het gebied voor kunnen komen, rekening houdend met het aanwezige habitat, de

habitateisen en de verspreidingsgegevens van de betreffende soorten. Daarnaast kunnen er tijdens het veldbezoek nog soorten worden toegevoegd als het habitat geschikt lijkt voor de betreffende soort. De habitatscan heeft plaatsgevonden op 11 januari 2017. Hierbij is de Bijlmerbajes ook inpandig onderzocht, zijn de luchtplaatsen beoordeeld op geschiktheid voor beschermde soorten, is de kelder beoordeeld op geschiktheid als verblijfplaats voor vleermuizen en het dak op geschiktheid voor vleermuizen en broedvogels.

Zoogdieren

Het projectgebied biedt geschikt habitat als foerageergebied voor vleermuizen. De watergang in de deellocatie “Bijlmerbajes” is een lijnvormig element dat kan fungeren als vliegroute voor vleermuizen. De bebouwing in de “Studentenstrook” is niet geschikt bevonden voor verblijfplaatsen van vleermuizen. De bebouwing in deelgebied “Bijlmerbajes” biedt geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen, in het bijzonder de woningen ten zuiden van de voormalige gevangenis. Binnen de muren van de Bijlmerbajes zijn beperkte geschikte verblijfplaatsen voor enkele exemplaren van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis aanwezig onder dakranden en achter kabelgoten op de luchtplaatsen. De kelder van de Bijlmerbajes is door de hoge temperatuur als gevolg van onder andere warmwaterleidingen niet geschikt als winterverblijf voor vleermuizen. Bovendien is de kelder niet van buiten toegankelijk. Het overige projectgebied biedt geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen door de aanwezigheid van open stootvoegen in de bebouwing. Groenstructuren in de verschillende deelgebieden kunnen door vleermuizen als foerageerzone worden gebruikt. Overige beschermde zoogdieren worden niet verwacht voor te komen in het projectgebied door het ontbreken van geschikt habitat.

Vogels

De bomen en het struweel in het projectgebied bieden geschikt habitat als broedlocatie voor algemene broedvogels. Het struweel binnen de muren van de Bijlmerbajes kan in beperkte mate door algemene soorten worden gebruikt. Verspreid over de verschillende deelgebieden zijn in bomen grote nesten aanwezig, waaronder enkele van de ekster. Deze zijn tevens geschikt als nestlocatie voor de ransuil. De meeste gebouwen zijn voorzien van een plat dak. Alleen in het deelgebied “Bedrijven” zijn enkele gebouwen aanwezig welke voor zien zijn van pannendaken. Dit biedt in beperkte mate potentie voor soorten als de huismus en de gierzwaluw. Broedvogels met jaarrond beschermde nesten kunnen worden derhalve verwacht voor te komen in het projectgebied.

Amfibieën

Wegens het ontbreken van geschikt habitat worden beschermde amfibieën niet verwacht voor te komen in het projectgebied. De watergang in de deellocatie “Bijlmerbajes” biedt geschikt voortplantingswater voor algemene soorten, zoals de gewone pad en de kleine watersalamander. De oevers zijn relatief steil en de watergang tamelijk diep. Hierdoor biedt de watergang geen geschikt habitat als voortplantingswater voor de rugstreeppad of andere beschermde amfibieën. Typisch geschikt landbiotoop is voor beschermde amfibieën eveneens niet aanwezig. De gewone pad vindt landbiotoop langs de oeverzones en in de groenstroken in de verschillende deelgebieden.

Reptielen

De watergang in de deellocatie “Bijlmerbajes” biedt geen geschikt habitat voor de ringslang. Aan de zijde van de gevangenis zijn de oevers te steil. De andere oever wordt of intensief onderhouden of biedt door de ligging nauwelijks tot geen zonlocaties. In het resterende projectgebied is geschikt habitat voor reptielen zeer beperkt aanwezig.

Vissen

In de directe omgeving van het projectgebied zijn geen beschermde vissoorten bekend voor te komen. Daarnaast biedt de watergang in het projectgebied geen geschikt habitat voor beschermde vissoorten. In de Weespertrekvaart is door een ecooloog van Adviesbureau E.C.O. Logisch de voormalig beschermde vissoort de rivierdonderpad waargenomen.

Ongewervelden

De onderzochte groep ongewervelden bestaat uit dagvlinders, libellen, weekdieren en overige ongewervelden. In het projectgebied bevindt zich geen geschikt habitat voor beschermde ongewervelden.

Vaatplanten

In het projectgebied is geen uitermate geschikt habitat voor beschermde vaatplanten aanwezig. Er zijn tijdens de habitatscan dan ook geen beschermde vaatplanten waargenomen.

Effecten

Indien beschermde soorten in het projectgebied of binnen de invloedssfeer hiervan kunnen voorkomen, wordt onderzocht of de voorgenomen ontwikkeling effect heeft op deze soorten. Indien er effecten op deze soorten worden verwacht, zal worden gezocht naar compenserende of mitigerende maatregelen welke genomen kunnen worden tijdens de ontwikkeling om zo te voorkomen dat de Wet natuurbescherming wordt overtreden. Mochten deze maatregelen niet afdoende zijn, of praktisch niet in te passen in de plannen, zal mogelijk een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk zijn.

Conclusies

De bomen in het projectgebied bieden mogelijke jaarrond beschermde nesten van vogels. De groenstructuren en de watergang kunnen deel uitmaken van een vliegroute en foerageergebied van vleermuizen. De bebouwing in het projectgebied is geschikt bevonden voor verblijfplaatsen van vleermuizen. Negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden kunnen niet worden uitgesloten.

Er worden geen negatieve effecten op de NNN en Natura 2000-gebieden verwacht als gevolg van de ontwikkelingen in de projectgebieden. Deze gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het projectgebied, daarnaast zijn de ruimtelijke ingrepen kleinschalig. Het projectgebied ligt niet binnen de Hoofd Groen Structuur van Amsterdam (HGS). Het projectgebied bevindt zich eveneens niet binnen de Ecologische Structuur van Amsterdam.

Aanbevelingen

De bomen en struweel bieden geschikt habitat voor zangvogels om in te broeden. Het is daarom wenselijk om de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren (globaal 15 maart- 15 juli), om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen. Indien broedgevallen ten tijde van de werkzaamheden aanwezig zijn mogen deze niet worden verstoord of vernietigd. Indien in het broedseizoen gewerkt wordt dient een ecooloog een extra check op broedvogels uit te voeren.

In de bomen zijn grote nesten waargenomen. Indien deze bomen worden verwijderd bij de werkzaamheden, is het aan te bevelen een onderzoek naar jaarrond beschermde nestlocaties van vogels uit te laten voeren. Wanneer bebouwing met pannendaken worden verwijderd, dient dit ook onderzocht te worden op gebruik door vogels waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn.

Er zijn mogelijk verblijfplaatsen, vliegroute en foerageergebied van vleermuizen aanwezig. Het is daarom aan te bevelen een onderzoek naar het gebruik van het projectgebied door vleermuizen uit te laten

blz. 64

voeren.

Hoofdstuk 14 Water

14.1 Algemeen

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de "Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw" ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin 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 dergelijke ruimtelijke plannen 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 waterschap 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, de drinkwatervoorziening en het nautisch toezicht in de Amsterdamse stadsboezem.

14.2 Beleid

Kaderrichtlijn Water

Op grond van de Kaderrichtlijn Water (KRW) moeten lidstaten ervoor zorgen dat uiterlijk in het jaar 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon (chemisch op orde) en gezond (ecologisch in evenwicht) is. Om deze doelen te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Zowel om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, als om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

Door middel van de Implementatiewet EG-kaderrichtlijn water is de KRW omgezet in Nederlandse wetgeving. Deze wet regelt aanpassing van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet op de waterhuishouding (Wwh). De milieudoelstellingen als bedoeld in artikel 4 van de KRW zullen worden geïmplementeerd door vaststelling van milieukwaliteitseisen in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) of provinciale verordeningen op grond van artikel 5.2b Wm. Deze regelgeving zal ook moeten gaan bepalen hoe de normen doorwerken in besluiten op de verschillende terreinen van het omgevingsrecht, zoals ruimtelijke plannen op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro).

Tot het moment waarop de implementatie van de KRW gereed is, moet lidstaten voorkomen dat besluiten worden genomen die leiden tot een achteruitgang van de waterkwaliteit. Om hieraan te voldoen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een stappenplan opgesteld waarmee overheden kunnen beoordelen of de KRW een belemmering vormt voor de uitvoering van een project, zoals een bestemmingsplan. Uitgangspunt van dit stappenplan is in een vroeg stadium van de planvorming moet worden beoordeeld of het project een risico vormt voor de chemische of ecologische waterkwaliteit.

Nationaal Waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 – 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan

2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- a. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- b. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- c. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- d. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- e. Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het definitieve Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

5. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
6. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
7. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In dit 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

De gemeente, maar ook bewoners, bedrijven en het waterschap, maken samen de stad hemelwaterbestendig. Amsterdam Rainproof ondersteunt deze gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het programma Amsterdam Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van daken, straten, tuinen, parken en pleinen. Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad meer hemelwaterbestendig en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken. Geen dure grootschalige monofunctionele oplossingen, maar met slimme aanpassingen die de samenwerking van de stad vergroten. De uitgangspunten en acties uit het programma van Amsterdam Rainproof zijn in het Gemeentelijk Rioleringsplan verankerd.

De toekomstige groen- en waterstructuur in het geval van grotere ontwikkelingen zullen de rainproof-ambitie van de Gemeente Amsterdam moeten ondersteunen. Regenbuien worden steeds heviger en temperaturen hoger. Een manier om hierop te anticiperen, is het vergroten van water- en groenoppervlakken in het grotendeels verharde gebied. Regenwater moet zo veel mogelijk worden vastgehouden op daken en afgevoerd naar de bestaande waterstructuur. Een eventuele ophoging van delen van de maaiveld kan ook zorgen voor een buffer en infiltratie vanuit het midden van het gebied. Op deze manier kunnen de duurzaamheidsambities integraal onderdeel uitmaken van het plan en kan de ruimtelijke kwaliteit van deze nieuwe woonbuurt worden verhoogd.

Integrale Keur Waterschap Amstel, Gooi en Vecht

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet

gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

1. Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
2. Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
3. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

14.3 Uitwerking

Waterstructuur

Het gevangeniscomplex ligt in de Venserpolder (polderpeil NAP -2,5 meter). De Weespertrekvaart, Amstel en Duivendrechtsevaart liggen ongeveer twee meter hoger. Deze oppervlaktewateren behoren tot de Amstelland Boezem. Het grond-, hemel- en oppervlaktewater dat via neerslag of infiltratie in de polder terecht komt, wordt op centrale punten binnen de polder verzameld en met gemalen opgepompt naar de boezem.

Waterbergingscapaciteit

Het huidige terrein is nu reeds in hoge mate verhard. Het bestaande onverhard oppervlak binnen het bestemmingsvlak, exclusief de gronden aangeduid als 'groen' en 'water' bedraagt 9.150 m². Indien dit groen verdwijnt, dan dient het binnen de desbetreffende bouwvelden te worden teruggebracht c.q. gecompenseerd. Dit is als voorwaarde aan uitwerking van het bestemmingsplan verbonden in artikel 5.2.9.

In artikel 5.2.3 onder c is voorts geregeld dat binnen de aanduidingsvlakken 'groen' en 'water' geen gebouwen zijn toegestaan, behalve als uitkragingen. Dit groen en water blijft dus behouden.

Het verhard oppervlak neemt dan ook niet toe en watercompenserende maatregelen zijn niet nodig.

Vuil- en regenwaterriool

Binnen het plangebied is een gescheiden rioolsysteem voor vuil- en regenwater aanwezig. Het bestaande afvoersysteem heeft de heftige regenbuien van de laatste jaren goed doorstaan.

De rioolstelsels worden beheerd door Waternet. Het vuilwater en het gecombineerde vuilwater/regenwater wordt naar de riolwaterzuivering afgevoerd. Het gescheiden opgevangen regenwater wordt in principe geloosd op het oppervlaktewater van de genoemde waterlopen. De capaciteit van de waterlopen zijn voor wat betreft de opname en het ontwateren van een overschot aan regenwater uit alle aangrenzende gebieden ruim voldoende.

Binnen het plangebied wordt geen verontreinigd water rechtstreeks of indirect geloosd op oppervlaktewater. Binnen het plangebied zijn geen verhardingen vanwaar af mogelijk zware metalen of andere stoffen in het oppervlaktewater indirect het oppervlakte of grondwater kunnen verontreinigen. Het bestemmingsplan voorziet niet in een gebruik of gewijzigd gebruik.

Rainproof

Wateropvang als gevolg van extreme buien kan in deze buurt plaatsvinden door een robuust systeem dat aansluit op het bestaande watercircuit. Een eventuele ophoging van het maaiveld (waterdoorlatend zand) zou een goede basis kunnen zijn. In de detaillering van de straatprofielen kan tevens waterafvoer worden opgenomen. Tot 2018 ligt de focus vanuit de Agenda Groen onder andere op het toevoegen van 50.000 m² groen dak, meer plekken geschikt maken voor de opvang van regenwater door vergroening, gezonde bomen in de stad voor wateropname, verkoeling en een aantrekkelijke leefomgeving. Door het hoge percentage verharding in de bestaande situatie en bij een eventuele ontwikkeling is het groen essentieel voor het klimaatbestendig maken van het gebied. Groene gevels en daken zorgen voor een water vertragend effect bij de afvoer van regenwater. Inzetten op regenneutrale kavels draagt ook bij aan de wateropvang. Bij de ontwerpen van de openbare groene ruimtes kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regenval zoveel mogelijk worden tegengegaan en worden voorkomen.

Waterkeringen

Voor het plangebied is het gestelde in de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Vecht en Gooi (AGV) van toepassing. Het handhaven van de Keur wordt uitgevoerd door Waternet, Spaklerweg 16 Amsterdam. Voor het Keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een Keurontheffing verkregen kan worden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan en/of op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

Een waterkering beschermt de Venserpolder, een lager gelegen gebied, tegen inundatie vanuit hoger gelegen boezemwater. Het beheer van deze waterkeringen wordt uitgevoerd conform de Keur van AGV.

In het projectgebied ligt een verholen secundaire waterkering. Deze waterkering is van regionaal belang en biedt directe bescherming tegen overstromingen vanuit de Amstellands boezem (NAP -0,4 m) naar de Venserpolder (NAP -2,5 m). De waterkering bestaat uit een verholen kering wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen, tracé in de ondergrond met een niet zichtbaar taludlichaam waarbinnen zekere restricties gelden conform de Keur.

De ligging van de waterkering is bepaald in de legger en loopt over de H.J.E. Wenckebachweg. Een klein deel daarvan loopt door de noordzijde van het plangebied van dit bestemmingsplan.

De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,1 m) en taluds van 1:4. Ook geldt er een zogenaamd profiel van vrije ruimte. Deze zonering ligt 0,5 meter hoger dan de genoemde hoogte, dus met de kruin op NAP +0,6 meter. Dit keurprofiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden worden niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 m brede kernzone, waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden. Aangrenzend bevindt zich tot 10 m landinwaarts de Beschermingszone Binnendijks.

Aan de andere kant van de kernzone bevindt zich de Beschermingszone Buitendijks met dezelfde breedte. Binnen deze beschermingszones kan alleen gewerkt worden met keurontheffing van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV).

Grondwater

Het grondwaterpeil varieert van het waterpeil van de open waterlopen tot maaiveldniveau. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet niet in gebruikswijzigingen binnen het plangebied welke ingrijpend van invloed zijn op het grondwater. Wel zal in de toekomst bij sloopnieuwbouwprojecten (woningbouw) worden voorzien in meer ondergrondse parkeervoorzieningen. Deze kunnen verstorend werken op grondwaterstromen. Advies van Waternet is in dit geval gewenst. In Amsterdam geldt voor nieuw- en herbouwgebieden de grondwaternorm, welke als volgt luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt, mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar niet langer dan vijf dagen achtereen minder dan 0,5 m onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimten wordt gebouwd, geldt een norm van 0,9 m.

Ondergronds bouwen

Ondergronds bouwen onder de hoofdbebouwing wordt toegestaan onder de voorwaarde dat gelet op de huidige waterhuishoudkundige situatie van de bodem voor elke nieuwe ondergrondse bebouwing een geohydrologisch onderzoek nodig is. Daarin moet worden vastgesteld dat nieuwe ondergrondse bebouwing geen of een aanvaardbaar beperkt effect heeft op de grondwaterstanden en -stromingen. Eén en ander ter voorkoming van wateroverlast.

In het bestemmingsplan is dit geborgd door artikel 5.2.3 onder d. Daarin is bepaald dat het bevoegd gezag aan bouwplannen die leiden tot ondergronds bouwen bij omgevingsvergunning, ter voorkoming van overmatige grondwateroverlast, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van situering en vormgeving van bouwwerken. In dat kader kunnen Burgemeester en wethouders van de aanvrager van de omgevingsvergunning verlangen een geohydrologisch onderzoek aan hen te overleggen.

Hoofdstuk 15 Juridische planbeschrijving

15.1 Algemeen

Bij het opstellen van het huidige bestemmingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan bestemmingsplannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van bestemmingsplannen. Hieruit vloeit onder andere voort, dat bestemmingsplannen uitwisselbaar moeten zijn. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het (juridische deel van het) bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels (planregels), vergezeld van een toelichting. De verbeelding visualiseert de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemmingen en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

Waar de overige hoofdstukken van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in de volgende paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

15.2 Artikelgewijze toelichting

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin

opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de regels wordt gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd. De gehanteerde omschrijving van de begrippen komt overeen met de wijze waarop deze in andere actuele Amsterdamse (grootstedelijke) bestemmingsplannen wordt omschreven.

Artikel 2 Wijze van meten

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

Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

De bestemming omvat de rijwegen die het gebied ontsluiten en de voet- en fietspaden in het plangebied. het gaat in dit geval om de nieuw aan te leggen verbinding van het plangebied met de H.J.E. Wenckebachweg. Binnen deze bestemming zijn eveneens verkeersvoorzieningen toegestaan zoals ongebouwde parkeervoorzieningen.

Artikel 4 Verkeer - Railverkeer

Deze bestemming is gelegd op gronden met railverkeer en met bijbehorende spoorvoorzieningen. De planregels voorzien in de realisering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het railverkeer zoals spoorbruggen, geluidswerende voorzieningen en taluds. Ook de onderdoorgang naar de Spaklerweg / Amstelstroomlaan is mogelijk gemaakt binnen deze bestemming.

Artikel 5 Gemengd - uit te werken

De ontwikkeling van het plangebied wordt mogelijk gemaakt door middel van deze bestemming. Er is geen direct bouwrecht, maar een uitwerkingsplicht met daaraan gekoppeld een (voorlopig) bouwverbod.

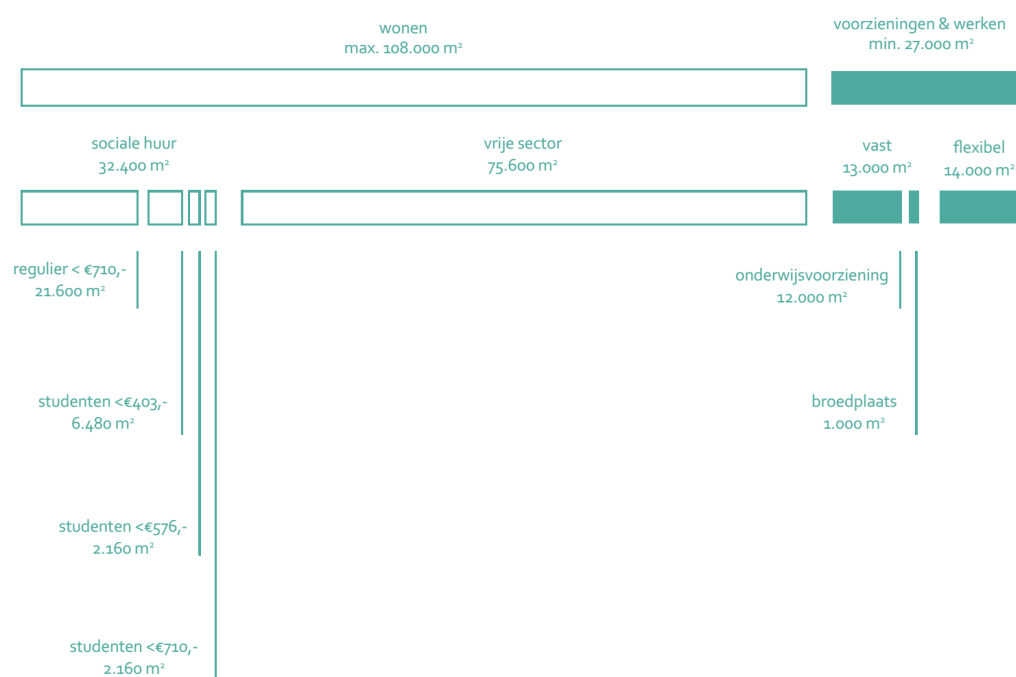
Het opnemen van een bouwverbod bij de uit te werken bestemming strekt ertoe dat geen bouwvergunningen behoeven te worden verleend zolang er geen uitwerkingsplan is. Zonder zo'n verbod zouden in de uitwerkingsregels passende aanvragen van bouwvergunningen gehonoreerd moeten worden, terwijl er nog geen uitwerkingsplan is. Dit zou de bedoeling van de uit te werken bestemming om de gedetailleerde, planologische invulling nader te bepalen, doorkruisen.

Een omgevingsvergunning kan dan ook pas worden verleend indien door de gemeente een (ontwerp) uitwerkingsplan is opgesteld. Onder een ontwerp van een uitwerkingsplan verstaan dat het dient te gaan om een ontwerp dat voldoet aan het bepaalde in artikel 3.1.3 en artikel 3.1.6, eerste en tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening. Dat wil zeggen dat het ontwerp van het uitwerkingsplan een omschrijving van de daarin vervatte bestemmingen bevat en vergezeld gaat van een toelichting. Niet

vereist is dat het ontwerp van het uitwerkingsplan ter inzage gelegd moet zijn voorafgaand aan omgevingsvergunningverlening, noch dat het ontwerp door het bevoegd gezag vastgesteld dient te zijn (vergelijk uitspraak ABRvS d.d. 8 augustus 2001 in zaaknr. 200005861/1).

In de gebruiksregels van de uit te werken bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd, door het opnemen van minima en maxima voor de te realiseren functies. Daarmee wordt verzekerd dat de woonfunctie de overhand heeft en dat de realisatie van een onderwijsinstelling en broedplaats is geborgd. De basis hiervoor is gelegd in de Nota van Uitgangspunten, waarin de menging schematisch als volgt is weergegeven.

maximaal bruto vloeroppervlak : 135.000 m²



Minimaal 30% van het bruto vloeroppervlak voor wonen wordt door of ten behoeve van een toegelaten instelling in de sociale huur gerealiseerd. Dat betekent ook dat het vloeroppervlak in het middeldure of dure segment niet meer dan 70% bedraagt.

Het niet-woon programma omvat een vast en een flexibel invulbaar deel.

Het vaste deel heeft een omvang van circa 13.000 m² bvo en bestaat uit twee functies. De eerste functie is de -door de gemeente te realiseren- onderwijsvoorziening van 12.000 m². De tweede functie is betaalbare werk- en experimenteerruimte conform het gemeentelijk broedplaatsenbeleid; deze heeft een omvang van 1.000 m² bvo. Om te voorkomen dat het niet-woon programma geheel kan worden ingevuld door andere functies dan onderwijs en broedplaats is in artikel 5.2.2 bepaald dat minimaal 12.000 m² brutovloeroppervlak is gereserveerd voor onderwijs en minimaal 1.000 m² bruto vloeroppervlak voor broedplaats. Er kunnen uitwerkingen worden opgesteld / vastgesteld zonder dat daarin onderwijs en broedplaats wordt opgenomen, zolang binnen het totale niet-woon programma maar de ruimte blijft voor 12.000 m² bvo onderwijs en 1.000 m² bvo broedplaats.

De omvang van het flexibel invulbare programma varieert. Voert het wonen de boventoon, dan is minimaal 14.000 m² bvo beschikbaar. Wordt vol ingezet op voorzieningen & werken, dan kan dat

oplopen tot 27.500 m² bvo.

Het in de uitwerking(en) toe te laten brutovloeroppervlak voor horeca van de categorieën 1 t/m 4, sportschool / fitness en cultuur en ontspanning wordt bij uitwerking onderzoek gedaan naar de behoefte. Ten behoeve van vaststelling dit bestemmingsplan is al onderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er behoefte is aan deze functies, bij uitwerking wordt definitief bepaald in welke omvang dat op dat moment kan zijn.

Het planregels in dit artikel borgen voorts een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ten aanzien van de aspecten geluid en externe veiligheid, naar aanleiding van de in de nabijheid van het plangebied gesitueerde bronnen van geluidhinder en risico. Op deze wijze wordt voldaan aan de Wet geluidhinder, de wetgeving omtrent Externe Veiligheid en het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden binnen de 100% letaliteitscontour van de hoge druk aardgasleidingen en binnen 100 meter van de spoorroute voor gevaarlijke stoffen is aansluiting gezocht bij de definitie van (zeer) kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1 onder b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

De in het Besluit ruimtelijke ordening geboden mogelijkheid voor een dynamische verwijzing naar beleidsregels is toegepast ten aanzien van de parkeernormering. Daarmee is geregeld dat nu en in de toekomst wordt voldaan aan de actuele beleidsinzichten voor dit onderwerp.

Het groen en water dat het plangebied omzoomd is betrokken binnen de uit te werken bestemming, maar is tegen dempen en bebouwen beschermd door de specifieke aanduidingen 'groen' en 'water'. Binnen die aanduidingen mogen wel uitkragingen aan de in het plangebied te realiseren hoofdgebouwen worden gebouwd, maar het aangeduide groen en water dient behouden te blijven. Er is dan ook een minimum vrije hoogte voor de uitkragingen geregeld. Uitsluitend ondersteuningsconstructies zijn toegelaten.

Tenslotte is bepaald dat het minimum onverhard oppervlak binnen het bestemmingsvlak, exclusief de gronden aangeduid als 'groen' en 'water', een omvang van minimaal 9.150 m² dient te behouden. Dit oppervlak is gelijk aan het bestaande onverharde oppervlak.

Artikel 6 Leiding - gas

Vanwege de in/nabij het plangebied aanwezige aardgastransportleiding is een dubbelbestemming voor deze leiding opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen.

Het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) stelt algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 4 meter aan weerszijden) meegenomen.

Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod voor secundaire bestemmingen binnen de belemmeringsstrook. Er kan alsnog toestemming verleend worden voor het bouwen als de veiligheid met betrekking tot de buisleiding niet wordt geschaad. Verder is een omgevingsvergunning verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

Artikel 7 Waterstaat - waterkering

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkering langs de zuidgrens en westelijke grens van het plangebied en de bijbehorende beschermingszone aan weerszijden ervan. De regels omvatten

terzake geen nadere regelgeving; dit is voldoende geregeld in specifieke (water)wetgeving.

Algemene regels

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. Dit kunnen bijvoorbeeld parkeernormen zijn en maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte per functie. Tevens wordt met dit artikel, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Met deze regel kunnen burgemeester en wethouders afwijken van onderdelen van de bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan eerder in de 'Algemene bouwregels' en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een afwijkingsbesluit kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 11 Overgangsrecht bouwwerken, Artikel 12 Overgangsrecht gebruik en Artikel 13 Slotregel

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro. De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 16 Economische uitvoerbaarheid

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een exploitatieplan verplicht is. Ter illustratie: dat geldt al bij de bouw van één woning. Echter: er gelden wel uitzonderingen op de noodzaak een exploitatieplan op te stellen, zoals geregeld in artikel 6.12 lid 2 Wro. De belangrijkste uitzondering is, dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, als het kostenverhaal van de grondexploitatie "reeds anderszins is verzekerd".

In dit geval is het kostenverhaal van de grondexploitatie anderszins verzekerd door het afsluiten van een anterieure overeenkomst.

Voor de onderdoorgang onder het spoor is een voorbereidingskrediet vastgesteld en zijn middelen voor de aanleg gereserveerd. Behalve de gemeente draagt ook het Rijk bij aan de kosten van de aanleg en wordt in voornoemde anterieure overeenkomst voorzien in een bijdrage.

Hoofdstuk 17 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

17.1 Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening vindt overleg plaats met "de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn". In Bijlage 12 wordt verslag gedaan van de resultaten.

17.2 Participatie

Het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' is de juridisch-planologische vertaling van de Nota van Uitgangspunten PLOA, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2016. Voor de Nota van Uitgangspunten is voor vaststelling een traject doorlopen van participatie en inspraak. Er is een algemene discussiebijeenkomst georganiseerd (Publieksdebat) in pakhuis De Zwijger op woensdag 21 oktober 2015 waarbij circa 160 deelnemers ideeën hebben aangeleverd. Die ideeën zijn, voor zover bruikbaar en aanvullend aan wat er al lag, verwerkt in de Nota van Uitgangspunten. Over de Nota van Uitgangspunten zijn alle direct betrokkenen en omwonenden geïnformeerd bij de vrijgave voor inspraak en advies. Op 19 mei 2016 is er een inloopbijeenkomst georganiseerd in de buurt (Roeivereniging RIC) waar kennis genomen kon worden van de inhoud van de concept Nota van Uitgangspunten en waarop ook een reactie gegeven kon worden. Bij de besluitvorming over de Nota van Uitgangspunten hebben omwonenden / belanghebbenden zowel ingesproken bij de adviesronde van het algemeen bestuur van de Bestuurscommissie Oost als bij de behandeling van de Nota in de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening op 2 juli 2016. Mede door deze inspraak zijn er door de gemeenteraad bij de vaststelling 2 moties aangenomen.

Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan heeft 6 weken ter inzage gelegen van 6 juli tot en met 16 augustus 2017. Gedurende deze termijn kon een ieder een zienswijze indienen. De beantwoording van zienswijzen is in een aparte nota opgenomen, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd.

