

## Bestemmingsplan Polderweg 1



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam  
Ruimte en Duurzaamheid  
Polderweg 1

## Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer      Ruimte en Duurzaamheid

IMRO\_idn            NL.IMRO.0363.M1607BPSTD-VG01

Datum print        19 Oktober 2017

Planstatus         vastgesteld

## Inhoudsopgave

|                    |                                         |           |
|--------------------|-----------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b> |                                         | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                        | <b>7</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                              | 7         |
| 1.2                | Doel bestemmingsplan                    | 7         |
| 1.3                | Ligging plangebied en plangrens         | 7         |
| 1.4                | Geldende bestemmingsplannen             | 9         |
| 1.5                | Leeswijzer                              | 10        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Het plangebied</b>                   | <b>11</b> |
| 2.1                | Historie                                | 11        |
| 2.2                | Beschrijving huidige situatie           | 12        |
| 2.3                | Ontwikkeling                            | 13        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Beleidskader</b>                     | <b>17</b> |
| 3.1                | Rijksbeleid                             | 17        |
| 3.2                | Provinciaal beleid                      | 20        |
| 3.3                | Gemeentelijk beleid                     | 24        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Milieuaspecten</b>                   | <b>33</b> |
| 4.1                | Milieuzonering bedrijven                | 33        |
| 4.2                | Luchtkwaliteit                          | 34        |
| 4.3                | Geluidhinder                            | 37        |
| 4.4                | Bodemkwaliteit                          | 39        |
| 4.5                | Externe veiligheid                      | 41        |
| 4.6                | Kabels en leidingen                     | 45        |
| 4.7                | Duurzaamheid                            | 46        |
| 4.8                | Milieueffectrapportage                  | 48        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Omgevingsaspecten</b>                | <b>49</b> |
| 5.1                | Water                                   | 49        |
| 5.2                | Archeologie en cultuurhistorie          | 52        |
| 5.3                | Flora en fauna en ecologie              | 54        |
| 5.4                | Trilling railverkeer                    | 56        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Juridische toelichting</b>           | <b>59</b> |
| 6.1                | Algemeen                                | 59        |
| 6.2                | De bestemmingen                         | 59        |
| <b>Hoofdstuk 7</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>      | <b>63</b> |
| 7.1                | Inleiding                               | 63        |
| 7.2                | Plangebied                              | 63        |
| <b>Hoofdstuk 8</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b> | <b>65</b> |
| 8.1                | Voortraject                             | 65        |
| 8.2                | Inspraak                                | 65        |
| 8.3                | Vooroverleg                             | 66        |
| 8.4                | Zienwijzen                              | 66        |





# Toelichting



## **Hoofdstuk 1      Inleiding**

### **1.1      Aanleiding**

Het gebouw en het erfpachtrecht van Polderweg 1 zijn in 2007 door de gemeente aangekocht in het kader van de ontwikkeling van het Polderweggebied (het huidige project 'Oostpoort'). De kavel is aangekocht ten behoeve van een woningbouwontwikkeling. In de grondexploitatie van Oostpoort is daarmee ook altijd rekening gehouden. In de grondexploitatie van de herontwikkeling van Oostpoort is een woningbouwprogramma voorzien van circa 40 woningen.

In 2013 is voor Oostpoort Oost een nieuwe stedenbouwkundige visie opgesteld. Daarbij zijn tussen gemeente en de OntwikkelCombinatie Polderweg (OCP) afspraken gemaakt over de realisatie van Oostpoort Oost. Tevens is vastgelegd dat het ontwikkelrecht van de kavel aan Polderweg 1 door OCP wordt teruggegeven aan de gemeente. Daarmee is de gemeente verantwoordelijk geworden voor de ontwikkeling van dit kavel.

Bij de vaststelling van de stedenbouwkundige visie Oostpoort Oost in 2013 is opgenomen dat de ontwikkeling van de kavel aan de Polderweg 1 opgepakt wordt op het moment dat er perspectief ontstaat voor nieuwbouw. Met de huidige druk op de woningmarkt in Amsterdam, is dit perspectief op nieuwbouw actueel geworden. Het huidige pand aan de Polderweg 1 is sterk verouderd. Voor een definitieve ontwikkeling is sloop-nieuwbouw aan de orde.

Op 22 maart 2016 heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost (AB-Oost) de 'Startnotitie Ontwikkeling DWI locatie Oostpoort, stadsdeel Oost' vastgesteld. Daarmee heeft AB-Oost de uitgangspunten vastgesteld voor de voorgenomen herontwikkeling. De startnotitie is als bijlage 1 toegevoegd. De gewenste herontwikkeling voorziet in woningbouw en is niet passend binnen het geldende bestemmingsplan 'Oostpoort'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

### **1.2      Doel bestemmingsplan**

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

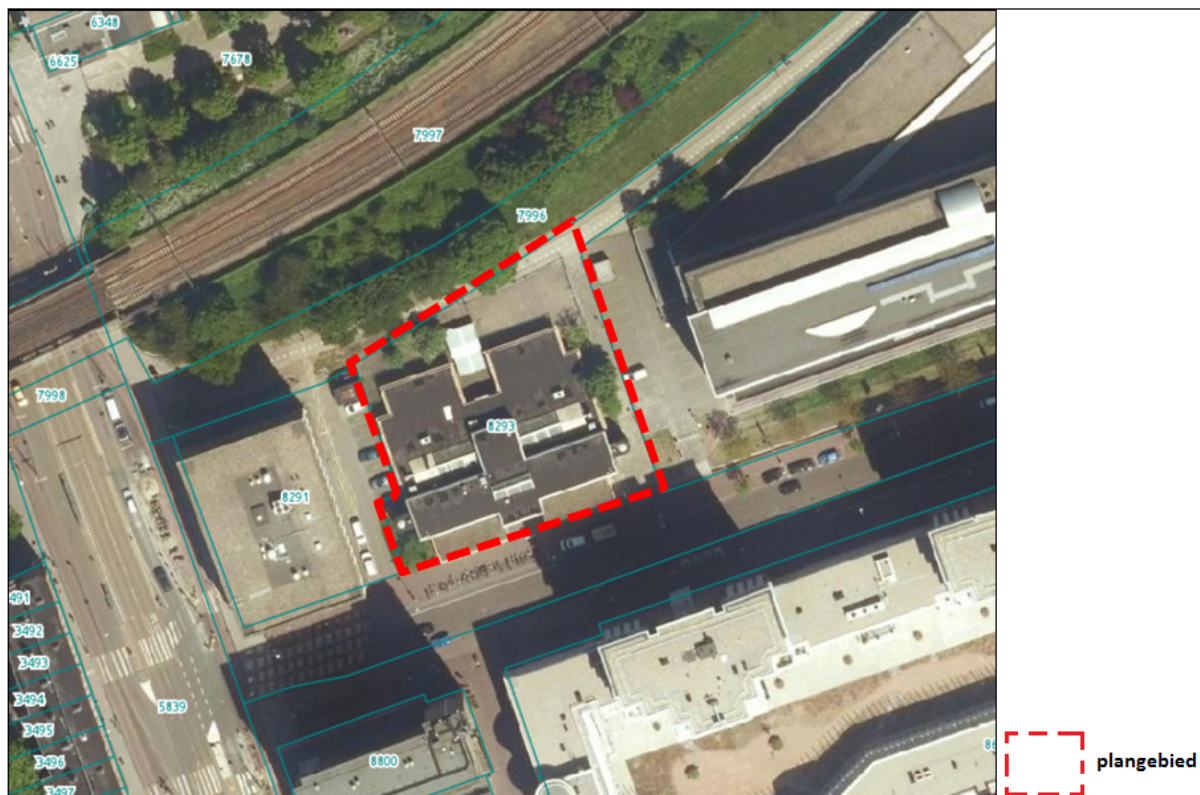
1. het mogelijk maken van woningbouw op de kavel aan Polderweg 1;
2. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
3. het mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen (ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen);
4. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

### **1.3      Ligging plangebied en plangrens**

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor het plangebied Polderweg 1.



*Indicatieve ligging plangebied ten opzichte van Oostpoort.*



*Begrenzing plangebied.*

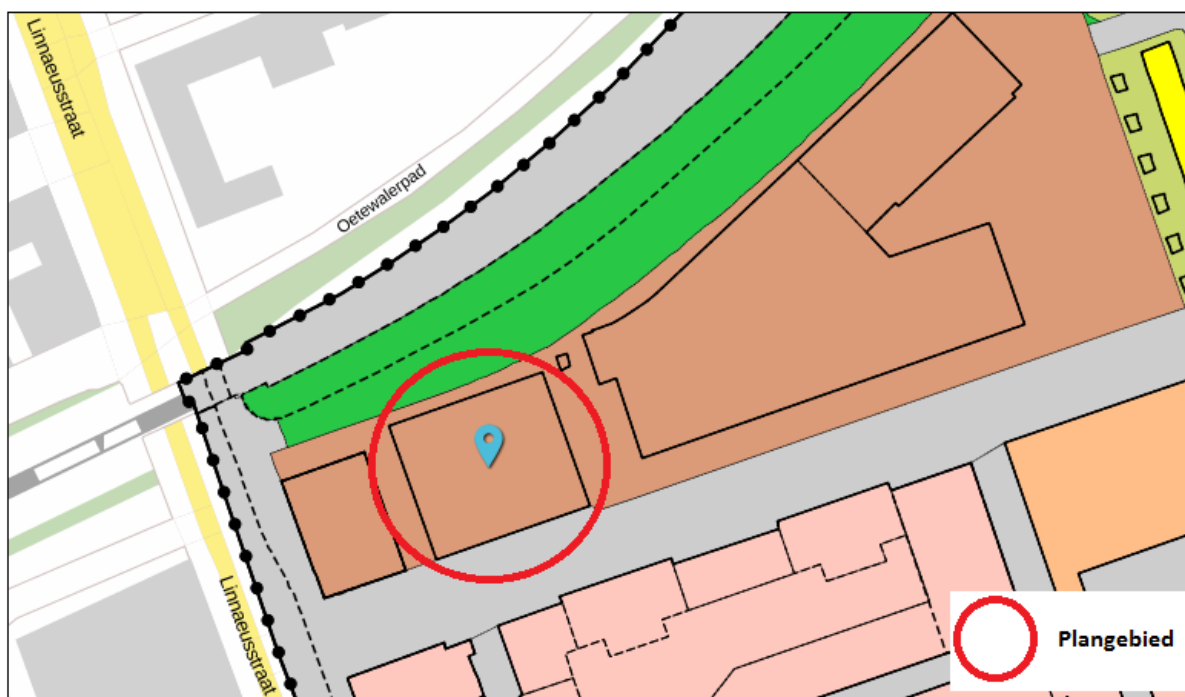
## 1.4 Geldende bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is momenteel het bestemmingsplan Oostpoort, vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015, van kracht.

De gronden hebben in het bestemmingsplan de bestemming 'maatschappelijk'. Binnen deze bestemming zijn maatschappelijke voorzieningen (overheids-, sociaal-culturele, medische onderwijs, religieuze, recreatieve, sport en vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen, waaronder een muziekmakerscentrum) toegestaan. De maximaal toegestane bouwhoogte is 6 meter.

In de toelichting van het bestemmingsplan Oostpoort wordt het volgende gezegd over de 'toekomstige ontwikkeling - voormalige DWI-locatie, Polderweg 1': *'voor de voormalige DWI-locatie op het adres Polderweg 1 is een vergunning voor een school afgegeven in 2014. Deze vergunning is opgenomen in dit bestemmingsplan. De komende jaren zal deze school op dit adres functioneren. In de toekomst zal deze locatie wellicht tot ontwikkeling worden gebracht. De verwachting is dat deze ontwikkeling zal voorzien in hoogbouw van circa 30 tot 35 meter'.*





*Uitsnede bestemmingsplan Oostpoort.*

De realisatie van een woningbouw is niet mogelijk binnen de maatschappelijke bestemming. Om de herontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

## 1.5 Leeswijzer

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

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

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 5 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspect plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

## Hoofdstuk 2      Het plangebied

In dit hoofdstuk is de ruimtelijke structuur van het plangebied beschreven aan de hand van de historische ontwikkeling, de huidige situatie en eventuele nieuwe ontwikkelingen. Aandacht is besteed aan functies zoals wonen, bedrijven, (commerciële) voorzieningen en monumenten en structuren zoals de bebouwingsstructuur en de weg-, water en groenstructuur van het plangebied.

### 2.1      Historie

#### Oostergasfabriek

De gronden die worden, en zijn, ontwikkeld tot Oostpoort zijn in 1885-1887 gebruikt ten behoeve van de Oostergasfabriek. Deze gasfabriek zorgde samen met de Westergasfabriek voor het grootste deel van de gastoevoer in Amsterdam. Beide fabrieken zijn ontworpen door architect Gosschalk. De Oostergasfabriek werd gerealiseerd aan de rand van de stad.

De ligging aan de toenmalige rand van de stad is niet toevallig. Via het water, de wegen en het spoor kon de steenkool makkelijk worden aangevoerd. In een gasfabriek wordt gas geproduceerd door steenkool te verhitten. Het gas werd onder andere gebruikt voor de straatverlichting. De eerste jaren was de fabriek in handen van een Engels bedrijf. Er waren regelmatig storingen en daarom nam de gemeente Amsterdam de fabriek in 1898 over. Lang heeft de Oostergasfabriek die oorspronkelijke functie niet gehad. In 1917 stapte de gemeente over op elektriciteit waardoor de gasproductie werd afgebouwd. In 1923 sloot de fabriek definitief de deuren.

Hierna zijn de gebouwen voor andere doeleinden in gebruik genomen. De ammoniakfabriek werd in 1926 verbouwd tot dierenasiel en de koolgasstokerij in 1929 tot Sportfondsenbad Oost. In de jaren dertig werd op het terrein nieuwbouw toegevoegd, zoals onder meer een coöperatieve broodfabriek en een ambachtsschool. Het onderstuk van de in 1905 gebouwde gashouder diende als basis voor de in 1974 gebouwde Verheij-sporthal. Daarnaast is het oude badhuis in gebruik geweest als woning en de oude ambtswoning als politiebureau. Verder werden de fabriekshallen in de loop der jaren onder andere gebruikt als HBS, tramremise en melkfabriek. Ondanks het hernieuwde gebruik van een groot aantal gebouwen zijn in de loop van de tijd ook verschillende panden gesloopt.

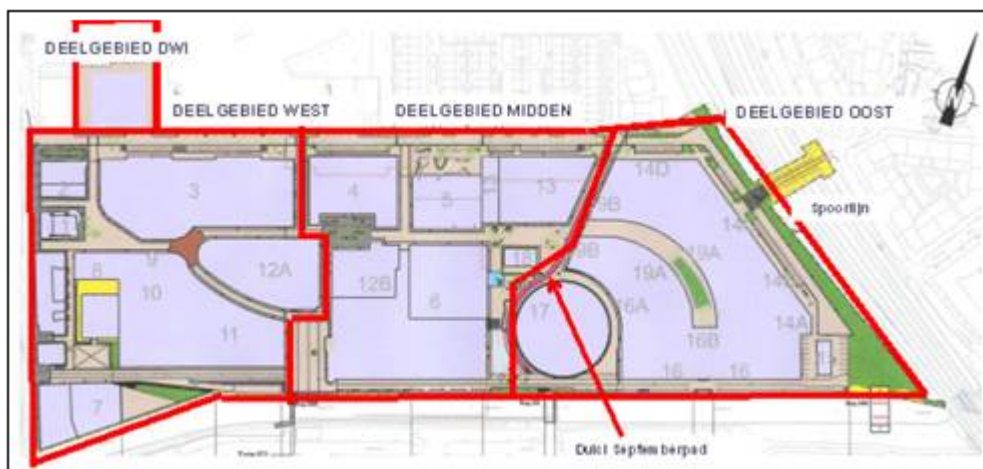
#### Ontwikkeling Oostpoort

Bij de herontwikkeling van Oostpoort zijn vier deelgebieden te onderscheiden: midden, oost, west en de kavel aan Polderweg 1. De deelgebieden 'midden' en 'west' zijn afgerond en overgedragen. Oost volgt in aanbouw en laatste plot in uitvoering. Polderweg 1 vormt de laatste ontwikkelkavel en maakt Oostpoort af.

#### *Oostpoort-West*

Het achter de bestaande bebouwing van de Linnaeusstraat gelegen deel van Oostpoort-West is vanaf 2010 in aanbouw en is vanaf het voorjaar van 2014 opgeleverd. In dit westelijke deel is een grote ondergrondse parkeergarage voor circa 870 auto's gerealiseerd, met daar bovenop een winkelcentrum en circa 350 huur- en koopwoningen. In dit deelgebied bevinden zich ook het Sportfondsenbad Oost en Sportsworld in gerestaureerde, historische gebouwen.

De kavel aan de Polderweg 1 vormde geen onderdeel van de herontwikkeling van Oostpoort.



*Overzicht Oostpoort*

## 2.2 Beschrijving huidige situatie

De kavel aan de Polderweg 1 ligt tussen het politiebureau en het Montessori College Oost (MCO) in. Het politiebureau heeft een maximale bouwhoogte van 20 meter en de school heeft een bouwhoogte van maximaal 17,5 meter. Het politiebureau is gevestigd aan de Linnaeusstraat, hoek Polderweg en is in 2001 gebouwd ter vervanging van het voormalige politiebureau dat verderop in Oostpoort-West aan de Linnaeusstraat is gelegen. Aan de Polderweg ligt het Montessoricollege dat in 1997 is opgericht.

Op de kavel zelf staat bebouwing die in het verleden gebruikt is door de Dienst Werk en Inkomen (DWI). Het is een pand van 6 meter hoog, waarvan de begane grond gebruikt wordt door het (MCO).





### *Polderweg 1*

Aan de zuidkant van de Polderweg is afwisselend bebouwing van 13,5 meter tot 33 meter hoog aanwezig. In de plinten van de bebouwing zijn verschillende (maatschappelijke) functies aanwezig. Daarboven wordt gewoond. Achter deze bebouwing, verder naar het zuiden toe, ligt het winkelcentrum Oostpoort, met wonen op de verdieping.

## **2.3 Ontwikkeling**

### **2.3.1 Startnotitie**

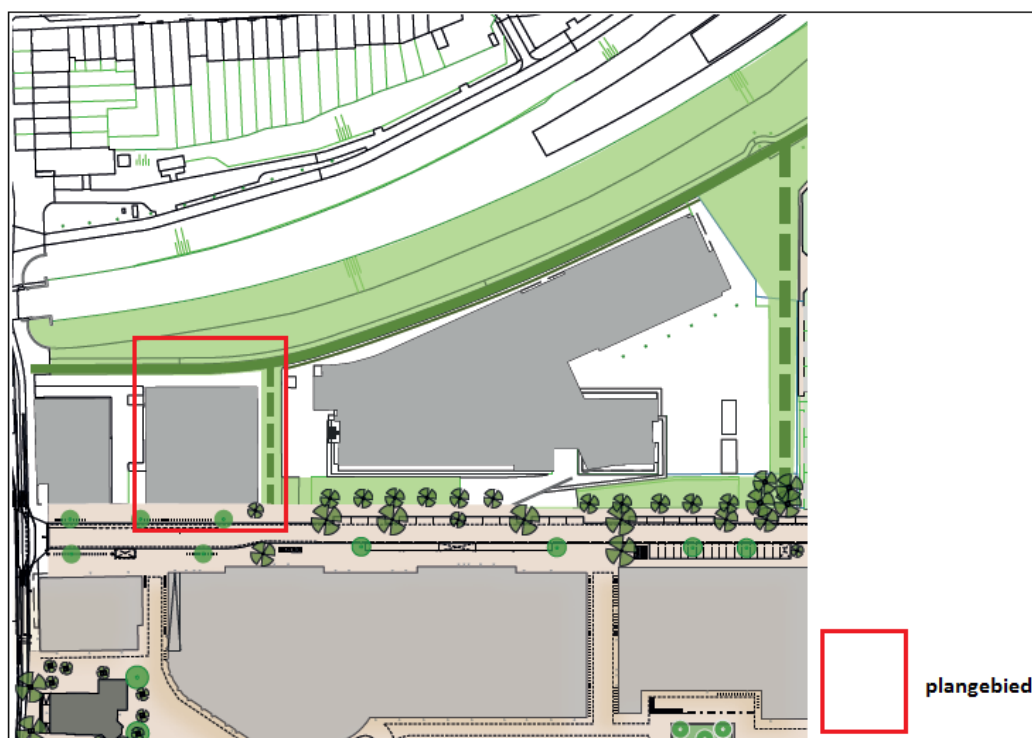
Op 22 maart 2016 heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost (AB-Oost) de 'Startnotitie Ontwikkeling DWI locatie Oostpoort, stadsdeel Oost' vastgesteld (bijlage 1). Daarmee heeft AB-Oost de uitgangspunten vastgesteld voor de voorgenomen herontwikkeling. Met het vaststellen van de startnotitie zijn (o.a.) de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. Er wordt uitgegaan van sloop-nieuwbouw, waarbij het voormalig kantoor van de DWI wordt gesloopt.
2. Uitgangspunt bij de ruimtelijke uitwerking nu is dat er nadrukkelijk samenhang wordt gezocht met de omliggende bebouwing waarbij de bouwhoogte van de tegenovergelegen Mart Stamflat een aanknopingspunt is. In de toelichting van het vigerend bestemmingsplan Oostpoort wordt gesproken over mogelijke bouwhoogte van 30 à 35 meter (circa 12 lagen). Daarbij wordt opgemerkt dat in een eerdere studie uit 2010 uitgegaan is van een woontoren van minimaal 16 bouwlagen met een hoogte van circa 60 meter.
3. Uitgegaan wordt van de ontwikkeling van middensegment huurwoningen. Dit komt overeen met de ambitie uit de gebiedsplannen voor Oud-Oost waarin is opgenomen meer middel-dure huur te realiseren. Er kan, indien gewenst, nog een nadere doelgroep gespecificeerd worden (jongeren, ouderen etc).
4. De intentie is om bij de ontwikkeling van de DWI locatie bewoners parkeren in de parkeergarage op te lossen. Bij de dimensionering van de parkeergarage is rekening gehouden met parkeerplekken voor woningen op de DWI locatie. Er zijn nog geen praktische afspraken gemaakt over hoe dit verder wordt uitgewerkt. Daarover moet met de eigenaar van de parkeergarage nadere afspraken gemaakt worden.

Namens een aantal bewoners van Oostpoort West is bij de behandeling van de startnotitie door het algemeen bestuur voor gepleit om de kavel aan Polderweg 1 een volledig groene invulling te geven. Het AB-Oost heeft aan deze oproep geen gehoor gegeven. Wel is in algemene zin de wens tot vergroening van Oostpoort onderkend. Ten aanzien van de ontwikkeling van Polderweg 1 is daarom door het DB toegezegd dat er een groene verbinding gerealiseerd zal worden waarmee een groene verbinding ontstaat tussen de bestaande Polderweg en het aan het spoortalud gelegen Linnaeusplantsoen.

### **2.3.2 Vergroeningsplan Oostpoort**

Zoals hierboven al aangegeven, wordt de wens tot vergroening van Oostpoort West onderkend. Daarom is los van de herontwikkeling van de kavel op Polderweg 1, het gebiedsteam Oud Oost van de bestuurscommissie in samenwerking met een aantal bewoners in overleg getreden om de kansen tot vergroening te inventariseren. Dit heeft geleid tot een vergroeningsplan voor Oostpoort West. Dit plan wordt eind 2016 aan het AB ter vaststelling aangeboden. Deze besluitvorming kent een eigen proces.



*Uitsnede vergroeningsplan Oostpoort*

In het vergroeningsplan is ook een groene verbinding opgenomen tussen de toekomstige woningbouw op de kavel aan Polderweg 1 en de school in. Daarmee wordt gevolg gegeven aan de de bestuurlijke opdracht van het AB-Oost om 'groen' een onderdeel te laten zijn bij de herontwikkeling. Deze groene verbinding krijgt uiteraard ook een plek in dit bestemmingsplan en de bouwvelop die voor de tender wordt opgesteld. Daarmee is het zeker gesteld dat deze verbinding gerealiseerd gaat worden.

### **2.3.3 Participatietraject**

De gemeente heeft voorafgaand aan de ruimtelijke uitwerking, directe omwonenden en belangstellenden betrokken. Het doel hiervan was om de omgeving tijdig te informeren en ook om informatie op te halen bij de omgeving als input voor de ruimtelijke uitwerking. In juni 2016 zijn twee avonden georganiseerd. Hiervoor zijn 2500 uitnodigingen verstuurd en per avond zijn ongeveer 50 bezoekers aanwezig geweest. Mede op basis van de inbreng uit deze avonden, is richting gegeven aan de nu voorliggende ruimtelijke uitwerking. In paragraaf 8.1 wordt ingegaan op hoe de consultatierondes inhoudelijk hebben bijgedragen aan het plan.

### **2.3.4 Ontwikkeling woningbouw**

#### **Programma en bouw mogelijkheden**

Op de kavel worden twee bouwblokken parallel aan de Polderweg gerealiseerd. Eén blok wordt in de rooilijn van het naastgelegen politiebureau en de Montessorischool geplaatst. Het andere blok wordt evenwijdig aan dit blok, verder richting spoorlijn geplaatst.

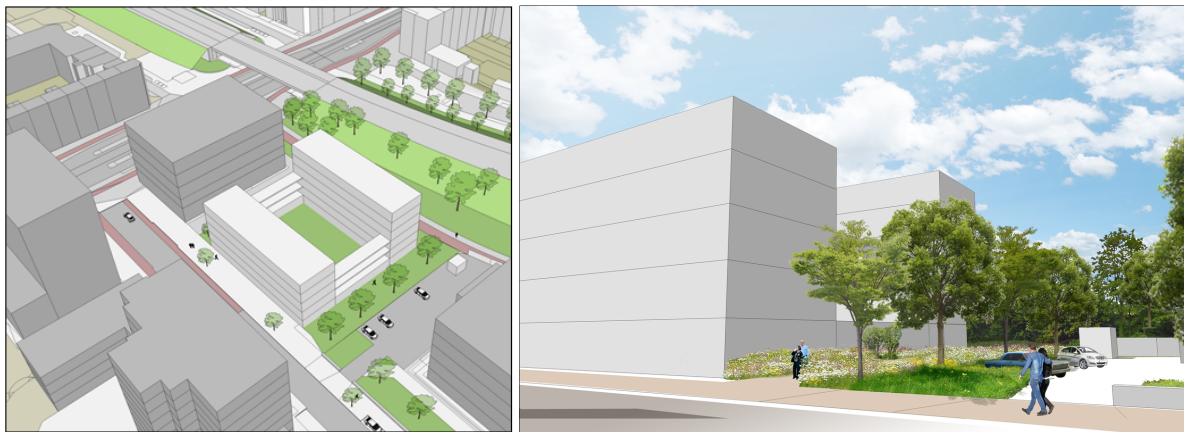
Het blok aan de Polderweg krijgt maximaal 5 bouwlagen en een maximale bouwhoogte van 17 meter. Het andere blok krijgt maximaal 6 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 20 meter. Voor beide

blokken geldt een minimale bouwhoogte van 4 bouwlagen (een minimale bouwhoogte van 13 meter). De eerste bouwlagen worden iets verhoogd uitgevoerd met een minimale hoogte van 3,5 meter. Hiermee sluit de uitstraling van de begane grond aan bij de gevels aan de overzijde van de Polderweg.

Bij de ruimtelijke uitwerking bleek dat het aantal woningen dat ingepast kan worden, binnen de maximaal meegegeven bouwhoogte van 30 - 35 meter uit de startvisie geoptimaliseerd kan worden. Naar aanleiding van de consultatie-bijeenkomsten is de genoemde bouwhoogte uit de startnotitie verder verlaagd: naar maximaal 17 en respectievelijk 20 meter.

AB-oost heeft met het vaststellen van de startnotitie ingestemd om de locatie te gaan ontwikkelen ten behoeve van middensegment huurwoningen. Middensegment huurwoningen worden verhuurd voor bedragen tussen de 710 euro (= de huurtoeslaggrens / liberalisatiegrens) en de 970 euro. Uitgaande van de actuele grondprijs (d.d. oktober 2016) betekent dit dat de woningen een brutovloeroppervlakte (bvo) hebben van tenminste 55,4 m<sup>2</sup> en maximaal 75,7 m<sup>2</sup>.

Stedenbouwkundig gezien is een programma van maximaal 4.200 m<sup>2</sup> bvo passend op deze locatie. Dit betekent dat de kavel ruimte biedt aan 55 tot 76 woningen.



*Impressies nieuwbouw*

### **Ondergronds bouwen**

Het plan voorziet niet in een ondergronds bouwen. Bergingen en fietsenstallingen worden in pandig opgelost. Parkeren vindt plaats in de reeds gerealiseerde parkeergarage onder het winkelcentrum Oostpoort. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 2.3.5.

### **Groen**

Zoals genoemd in paragraaf 2.3.2 heeft een aantal bewoners uit Oostpoort ervoor gepleit de kavel aan Polderweg 1 groen in te vullen. Tijdens de informatieavonden hebben de bewoners nogmaals verzocht om de kavel maximaal groen in te vullen. Dit heeft geresulteerd in een schetsontwerp voor de realisatie van een groene corridor van 8 meter groen aan de zijde van het Montessoricollege, die de Polderweg met het Linnaeusplantsoen gaat verbinden. De groene doorsteek wordt vorm gegeven met een voetpad met groene borders.

Daarnaast worden de suggesties om een groene gevel en/of een groen dak te realiseren verder uitgewerkt ten behoeve van de selectieprocedure.

### **2.3.5 Parkeren**

Ten behoeve van de realisatie van 55 tot 76 woningen worden geen parkeerplaatsen aangelegd. In de parkeergarage onder Oostpoort zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig die niet gebruikt worden. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.3.7.

## Hoofdstuk 3      Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het relevante beleid behandeld, waarbij er een onderverdeling wordt gemaakt in rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid.

### 3.1      Rijksbeleid

#### 3.1.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012)

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken, omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer vastgesteld en is op 13 maart 2012 in werking getreden.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn). De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
  - nationaal belang 2: ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
  - nationaal belang 3: ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
  - nationaal belang 4: efficiënt gebruik van de ondergrond.
2. Bereikbaar = het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - nationaal belang 5: een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
  - nationaal belang 6: betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
  - nationaal belang 7: het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.
3. Leefbaar & veilig = het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
  - nationaal belang 8: verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen

geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;

- nationaal belang 9: ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her-) ontwikkeling;
- nationaal belang 10: ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- nationaal belang 11: ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- nationaal belang 12: ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening, is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- nationaal belang 13: zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

#### *Consequentie plangebied*

Met de herontwikkeling van de kavel aan Polderweg 1 spelen de nationale belangen 8 en 13 een rol:

- Nationaal belang 8: beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Gezien de ligging naast het spoor, de Linnaeusstraat en de Polderweg, speelt wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en transport gevaarlijke stoffen een rol bij de herontwikkeling van de kavel voor woningbouw. In welke mate geluid een rol speelt en wat de gevolgen hiervan zijn voor de toekomstige woningbouw, wordt besproken in paragraaf 4.3. De gevolgen van de ligging naast het spoor voor wat betreft externe veiligheidsrisico's worden besproken in paragraaf 4.5;
- Nationaal belang 13: zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding van dit bestemmingsplan is in de planvoorbereiding de omgeving uitgebreid geïnformeerd en geconsulteerd. Hiermee wordt een maximaal transparante besluitvorming beoogd. Dit bestemmingsplan omvat in de brede zin van het woord, een integrale afweging van verschillende aspecten die een rol spelen.

Geconstateerd wordt dat de herontwikkeling aan Polderweg 1 niet in strijd is met de SVIR.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het besluit van 22 augustus 2011, houdende algemene regels ter bescherming van nationale ruimtelijke belangen (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening), is in werking getreden op 30 december 2011.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de uitbreidingsruimte ten behoeve van rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, waddenzee en waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en landelijke spoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.



Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

### *Huidige Status*

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen zijn op 30 december 2011 in werking getreden. Het betreft de volgende onderdelen: project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoorwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

Met ingang van 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen: rijksvaarwegen, hoofdweegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

### *Consequenties voor dit bestemmingsplan*

Het Barro en het Rarro hebben geen consequenties voor het plangebied. Het plangebied ligt naast de spoorlijn Amsterdam Muiderpoort - Duivendrecht. Dit spoortraject wordt niet aangemerkt als 'landelijke spoorlijn', waarvoor een reserveringsgebied geldt.

### **3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) - ladder duurzame verstedelijking**

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) schrijft voor dat de toelichting bij een bestemmingsplan, waarmee een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*. Het begrip "woningbouwlocatie" (zoals opgenomen in de omschrijving van het begrip "stedelijke ontwikkeling" in artikel 1.1.1 Bro) is niet nader gedefinieerd. De Afdeling heeft verschillende uitspraken gedaan, waaruit blijkt dat plannen waar een beperkt aantal woningen (één tot drie woningen) wordt gerealiseerd niet worden aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Afgaande op deze uitspraken, wordt geconcludeerd dat de herontwikkeling van een binnenstedelijk gebied ten behoeve van maximaal 55

woningen wel aangemerkt wordt als stedelijke ontwikkeling.

### **Aanpassing ladder met ingang van 1 januari 2017**

Het voornemen is om de Ladder duurzame verstedelijking in januari 2017 aan te passen. Het rijk wil de tekst van de Ladder terug brengen naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt, ter voorkoming van nieuwe definitiekwesties en jurisprudentie, nauw aangesloten bij de huidige laddertekst. Met dit bestemmingsplan wordt voorgesorteerd op de voorgenomen aanpassing van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

#### *Stedelijke ontwikkeling voorziet in actuele behoefte*

Zoals beschreven in de paragrafen 3.3.1, 3.3.4, 3.3.5 en 3.3.6 is de stedelijke behoefte aan middensegment huurwoningen groot. Gesteld kan worden dat de herontwikkeling van Polderweg 1 voorziet in een (grote) stedelijke behoefte.

#### *Ontwikkeling binnen betaand stedelijk gebied?*

De locatie aan Polderweg 1 ligt binnen het stedelijke gebied. Op de kavel vindt een transformatie plaats waarmee een maatschappelijke functie wordt vervangen door een woonfunctie. Het bestaande pand wordt gesloopt en daarvoor in de plaats worden twee opstallen ten behoeve van woningbouw gerealiseerd.

#### *Multimodale ontsluiting van plangebied*

Omdat voldaan wordt aan de tweede tree van de ladder (de ligging van het plangebied in stedelijk gebied), is het doorlopen van deze derde stap niet meer nodig. Desondanks wordt opgemerkt dat de locatie goed bereikbaar is met de auto, de trein (de nabijheid van treinstation Muiderpoort), de bus en de tram (de haltes liggen op nog geen 100 meter afstand hemelsbreed aan de Linnaeusstraat).

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040**

De 'Structuurvisie Noord-Holland 2040' is op 21 juni 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Op 1 november 2010 is de structuurvisie in werking getreden. De directe aanleiding hiervoor was dat op 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan is de provinciale structuurvisie in de plaats gekomen. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening. In 2015 heeft de meest recente actualisatie van de structuurvisie plaats gevonden.

De structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie

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

### **Duurzame energie**

Noord-Holland heeft de ambitie om de innovatie in de Noord-Hollandse duurzame energiesector te versterken. Noord-Holland is er van overtuigd dat het verduurzamen van de energievoorziening sneller en efficiënter zal verlopen als wordt ingezet op innovatie en het versterken van bedrijvigheid. De behoefte aan duurzame energie is immers groot, maar de prijs is nog te hoog.

Om de provinciale inzet optimaal, doelmatig en doeltreffend te laten zijn, kiest Noord-Holland ervoor zich te richten op een aantal speerpunten waarbij de balans tussen economische kansen en draagvlak het meest optimaal is. De speerpunten voor beleid duurzame energie zijn:

- duurzaam bouwen (vooral duurzaam renoveren);
- offshore windenergie (inclusief kennisontwikkeling);
- zonne-energie;
- biomassavergassing (vooral kennisontwikkeling).

De afspraken in het Energie- en Klimaatakkoord zoals opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 (SV 2040) en vastgesteld op 21 juni 2010 zijn achterhaald met het sluiten van het Nationale Energieakkoord in september 2013. In het Nationale Energieakkoord is vastgelegd dat Nederland in 2020 een van de meest innovatieve landen wil zijn en in 2050 een volledig duurzame energievoorziening heeft. Deze overgang van een energievoorziening gebaseerd op fossiele brandstoffen naar CO<sub>2</sub>-vrije vormen van opwekking wordt energietransitie genoemd.

De energietransitie zorgt voor grote aanpassingen in het energiesysteem en heeft ingrijpende consequenties voor de huidige ruimtelijke structuur van de energiesector en op de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland. Voor de ruimtelijke ordening zijn de meest relevante aspecten:

- verminderen van de energievraag (door verminderen van gebruik, bijvoorbeeld isoleren van bestaande woningen);
- CO<sub>2</sub> neutrale, decentrale energieopwekking (zon, wind, warmte, biomassa);
- transformatie van het bestaande energienetwerk naar zogenaamde 'smart grids' en aansluiting van nieuwe wind- en zonneparken op het netwerk.

De provincie zal de ruimtelijk-economische effecten nader onderzoeken vanuit de drie hoofdbelangen in de SV 2040: ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Op deze wijze wil de provincie een bijdrage leveren aan doelstellingen van het Rijk.

Artikel 33 van de provinciale verordening schrijft voor hoe ruimtelijke plannen om dienen te gaan met

energie en duurzaam bouwen.

### 3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening

Provinciale Staten hebben de 'Provinciale ruimtelijke verordening' (Prv) van Noord-Holland op 3 februari 2014 vastgesteld. Op 28 september 2015 is een geactualiseerde versie van de verordening vastgesteld. De regels van de Prv vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

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

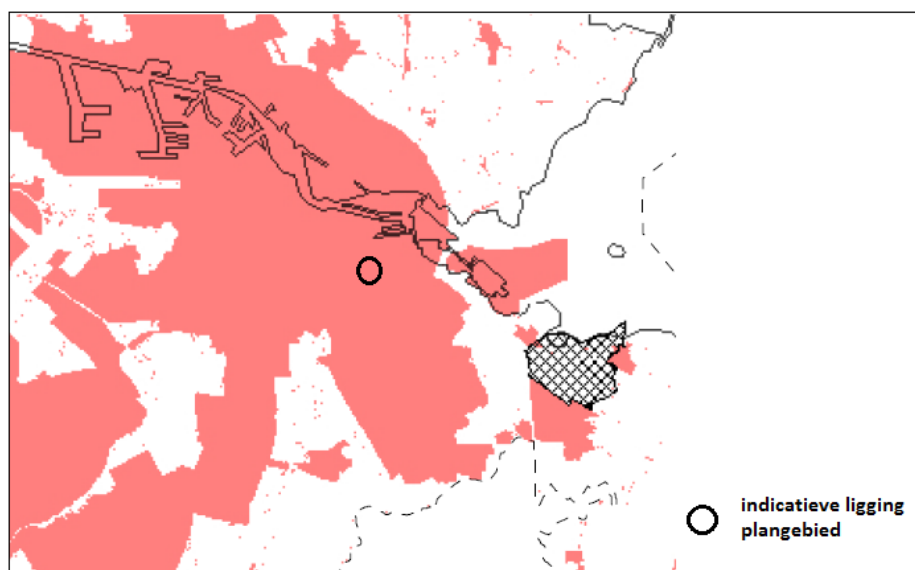
De Prv is een van de instrumenten vanuit de Wet ruimtelijke ordening. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichtingen opleggen voor bestemmingsplannen. Gemeenten kunnen op hun beurt ontheffing aanvragen.

De regels uit de Prv, welke relevant zijn voor het plangebied, zijn:

1. Artikel 9: bestaand bebouwd gebied;
2. Artikel 33: energie en duurzaam bouwen.

#### Artikel 9 Aanwijzing bestaand bebouwd gebied

Als bestaand bebouwd gebied wordt aangewezen de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreding van de verordening – geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.



*Bestaand bebouwd gebied*

*bestemmingsplan\_Polderweg 1 (vastgesteld)*

### **Artikel 33 Energie en duurzaam bouwen**

Bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie, biomassa.

Nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking dient aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

#### *Consequenties voor dit plan*

1. Het plangebied wordt aangemerkt als bestaand bebouwd gebied. Het toevoegen van woningbouw is mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied.
2. Voor wat betreft het duurzaam bouwen wordt verwezen naar paragraaf 4.7.

### **3.2.3 Provinciale Woonvisie 2010- 2020**

De provincie heeft op 25 mei 2010 de woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland' vastgesteld. De woonvisie beschrijft drie speerpunten:

1. afstemming vraag en aanbod. Het aanbod van woningen kan beter worden afgestemd op de behoeften die er zijn binnen een regio. Het gaat daarbij onder andere om de behoeften van doelgroepen zoals starters, jongeren, ouderen en zorgvragers;
2. voorzieningen in de woonomgeving;
3. duurzaamheid en transformatie.

De provinciale woonvisie komt voort uit de provinciale structuurvisie. Op basis van de woonvisie wil de provincie Noord-Holland samen met de gemeenten en corporaties en andere woonpartners afspraken maken over de aantallen en het soort woningen dat moet worden gebouwd. Deze afspraken worden vastgelegd in bestuurlijke overeenkomsten. Deze zijn nu in voorbereiding in de vorm van Regionale actieprogramma's (RAP's). De RAP's worden in het eerste kwartaal van 2011 afgerond voor de periode 2011-2015.

In de woonvisie wordt geconstateerd dat vooral in Amsterdam het woningtekort bovengemiddeld groot is. De gebrekkige doorstroming in Amsterdam, maar ook in de andere gebieden van Noord-Holland, zorgt voor problemen bij het vinden van geschikte woningen voor starters op de woningmarkt.

#### *Consequenties voor dit plan*

- Met de herontwikkeling van de kavel, worden 55 tot 76 woningen gerealiseerd. Daarmee wordt de vraag en aanbod van woningen beter op elkaar afgestemd en wordt ingespeeld op een stedelijke behoefte (zie ook paragraaf 3.1.3).
- De ontwikkeling van de kavel aan Polderweg 1, betreft een herontwikkeling. De bestaande bebouwing wordt gesloopt en daarvoor in de plaats worden twee nieuwe panden van maximaal 5 en 6 bouwlagen evenwijdig aan de Polderweg gerealiseerd. Daarmee vindt op kleine schaal een transformatie plaats. In paragraaf 4.7 wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid.
- Het plangebied ligt in de directe nabijheid van winkelcentrum Oostpoort. Tevens zijn aan de Linaeusstraat diverse functies aanwezig. Daarmee is een veelvoud aan voorzieningen aanwezig in de directe omgeving;

Gezien het voorgaande wordt geconstateerd dat de herontwikkeling aan de Polderweg 1, ten behoeve van woningbouw, passend is binnen de provinciale woonvisie.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### **3.3.1 Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en Duurzaam**

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

##### *Visie*

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

##### *Uitvoering*

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

##### *Instrumentarium*

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

De aspecten die in de structuurvisie van belang is voor het plangebied zijn:

- wonen in Amsterdam;
- ecologische structuur: is de ligging, grenzend aan een secundaire verbinding.

##### Wonen in Amsterdam

Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040.

Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010–2040 worden gerealiseerd.

Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, grotendeels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Er moeten niet alleen meer woningen bij, de stad moet er ook voor zorgen dat de juiste woningen op de juiste plek komen te staan. De druk op de Amsterdamse woningmarkt is hoog. De schaarste op de woningmarkt doet zich alom voelen, maar is er met name in het midden en hoge marktsegment.

### Ecologische structuur

De grote groengebieden rond Amsterdam hebben hoge natuurwaarden. Er leven veel verschillende soorten planten en dieren. Die verscheidenheid aan natuur noemen we biodiversiteit. Om de biodiversiteit te bevorderen heeft het Rijk in het Natuurbeleidsplan de ecologische hoofdstructuur (EHS) ingesteld. Deze EHS moet gaan bestaan uit een landelijk netwerk van grote groengebieden, onderling verbonden door groenstroken zoals wegbermen, groene taluds van spoorbanen en sloten met natuuroevers. Door de verbindingen tussen de grote groengebieden kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden. Zij vergroten daardoor hun leefgebied en zijn beter bestand tegen negatieve milieu-invoeden. Aaneengesloten groengebieden en groenstructuren zijn gevarieerder en er kunnen meer soorten planten en dieren leven.



### *Ligging plangebied ten opzichte van de ecologische structuur*

#### *Consequenties voor dit plan*

Het plangebied grenst aan een secundaire ecologische verbinding. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2 en 5.3.

### 3.3.2 Ecologische visie

In de structuurvisie is een kaart opgenomen met een voorstel voor een ecologische structuur voor Amsterdam, ter versterking van en aanvulling op de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Verder wordt in de visie een uitwerking (ecovisie) van deze ecologische kaart aangekondigd. Deze uitwerking moet, gezien drie moties die bij de behandeling van de structuurvisie zijn aangenomen, in ieder geval de volgende elementen bevatten:

- De indicatieve lijnen op de kaart in de structuurvisie moeten worden vertaald naar concrete kaartvlakken,
- De ecovisie moet bruikbaar zijn als ruimtelijk toetsingskader,
- De knelpunten die op de kaart in de structuurvisie staan vermeld, verder uitwerken en per knelpunt aangeven hoe het kan worden 'opgelost' en wat dit kost,
- Speciale aandacht voor bijen, gezien hun belang voor de voedselvoorziening.

De ecologische visie is de gevraagde uitwerking en vormt daarmee één van de stukken die wordt gebruikt als toetsingsinstrument bij ruimtelijke plannen en als richting bepalend beleidsdocument. De bermen van de verschillende spoorlijnen vormen de belangrijkste groene verbindingen nabij het plangebied. Soorten als de egel, mezen, ringslang, zandhagedis, rugstreeppad, wezel, hermelijn, konijn, vos en verschillende soorten dagvlinders en sprinkhanen voelen zich hier thuis. De ambitie is om de ecologische zone in stand te houden dan wel te optimaliseren.

#### *Consequenties voor dit plan*

De bermen van de spoorlijn zijn in het bestemmingsplan Oostpoort aangeduid als groen met 'natuurwaarden'. Het geldende bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk op 15 tot 20 meter afstand van de teen van het talud.

De bermen vallen buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan maakt een herontwikkeling van het kavel aan Polderweg 1 mogelijk, maar de bebouwing komt niet dicht bij het talud van de spoorlijn te staan, dan wat het geldende bestemmingsplan mogelijk maakt. Met dit bestemmingsplan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een negatief effect hebben op de ontwikkeling van de ecologische zone. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 5.3.

### 3.3.3 Agenda groen

De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben. In deze agenda wordt de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee geeft de agenda duidelijk richting aan initiatieven. De prioriteit wordt daarbij de komende jaren gelegd op vier thema's: stadsparken, klimaat en biodiversiteit, groen in de buurt en verbindingen en toegankelijkheid.

#### 1. Stadsparken

Stadsparken zijn bij uitstek de gemeenschappelijke tuinen van de stad. Ze zijn er voor iedereen en ze worden steeds intensiever en op heel uiteenlopende manieren gebruikt: werken, leren over de natuur, barbecueën, wandelen, sporten, zonnen, een feestje vieren of een evenement bezoeken. Het doel is om stadsparken beter in te richten op dat intensieve gebruik. Ook komen er meer en betere alternatieven voor de drukke stadsparken, om zo de bezoekersdrukke beter te spreiden over de groengebieden in en om de stad. De komende jaren worden tenminste drie stadsparken ingrijpend verbeterd voor duurzamer en intensiever gebruik.

#### 2. Klimaat en biodiversiteit

De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buien worden



steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. Daarom wordt de komende jaren ingezet op 50.000 m<sup>2</sup> extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket.

### 3. Groen in de buurt

Amsterdammers hechten veel waarde aan mooi en bruikbaar groen in de directe omgeving van de woning. Groen in de buurt heeft een belangrijke functie als ontmoetingsplek en zorgt ervoor dat mensen meer bewegen. Bewoners weten zelf het beste waar behoefte aan is, daarom bieden we ruimte aan buurtinitiatieven. Daarom wordt de komende jaren ingezet op meer groene plekken in de buurt door het vergroenen of aanleggen van tenminste twintig postzegelparken.

### 4. Verbindingen en toegankelijkheid

Het laatste thema in de Agenda Groen is gericht op het verbeteren van wandel- en fietsroutes tussen en binnen groengebieden voor dagelijks recreatief en sportief gebruik. Amsterdam is rijk aan groen en veel van dat groen kan beter worden gebruikt als het toegankelijker is of beter met elkaar is verbonden.

Ingezet wordt op het zichtbaar verbeteren van fietsverbindingen naar de landschappen rondom de stad. Knelpunten in de schakels tussen stad en land worden opgelost en er wordt geïnvesteerd in de belevingswaarde van deze routes.

#### *Consequentie plangebied*

Vergroening en stimuleren biodiversiteit is een belangrijke doelstelling in de Agenda Groen. Met name de thema's 'klimaat en biodiversiteit' en 'groen in de buurt' spelen een rol binnen het plangebied. Zoals beschreven in paragraaf 2.3.2 heeft de gemeente, in overleg met de huidige bewoners van Oostpoort een vergroeningsplan opgesteld, dat naar verwachting na de zomer van 2016 wordt vastgesteld.

Voor het plangebied betekent dit concreet dat aan de oostzijde van de kavel een groene passage van circa 8 meter breed wordt gerealiseerd. Tevens wordt ingezet op de realisatie van een groen dak en een groene gevel. Het plangebied voldoet daarmee aan de doelstellingen van Agenda groen.

### **3.3.4 Koers 2025. Ruimte voor de stad.**

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Verdichting is het beter benutten of intensiveren van bestaand stedelijk gebied. Een andere manier om de woningvoorraad uit te breiden is transformatie, het omvormen van bestaande gebouwen (bijvoorbeeld leegstaande kantoren) tot wooncomplexen. Hiermee wordt één van de belangrijkste kwaliteiten van Amsterdam verder uitgebouwd: de menging van wonen, werken en ontspanning. In een economie, die in toenemende mate een kennis- en netwerkeconomie is, werkt dat gegeven als een magneet op bedrijven en ondernemers.

Amsterdam is populair en groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college 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.

#### *Consequentie plangebied*

Het plangebied (de kavel aan Polderweg 1) wordt in Koers 2025 niet aangeduid als nieuwe ontwikkelingslocatie of als versnellingslocatie voor woningbouw. De ontwikkeling van maximaal 55 middensegment huurwoningen aan de Polderweg draagt bij aan de doelstelling van Koers 2025, namelijk het realiseren van extra woningen.

### **3.3.5 Wonen in de Metropool. Woonvisie Amsterdam tot 2020 (april 2009)**

De woonvisie is een ambitieus verhaal. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen: voor jong en oud, rijk en arm, voor goed en slecht ter been. Bovendien wil Amsterdam economisch doorgroeien, een attractieve stad blijven, kennisstad en cultuurstad zijn.

De populariteit van de stad zal alleen maar groter worden als Amsterdam zich, zoals verwacht, verder ontwikkelt als Metropool Amsterdam. Dit biedt ongekennde kansen voor de stad om zich weer verder te ontwikkelen als dynamisch en welvarend centrum van Nederland. Tegelijkertijd kan het een verdere polarisatie opleveren van rijk en arm en een verdere verarming van de voor Amsterdam zo typerende sociaaleconomische en maatschappelijke diversiteit.

De ambities voor het wonen in Amsterdam streven een ander toekomstperspectief na. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen, met een grote differentiatie aan cultuur, economie, woningen, woonmilieus en woonomgeving. Dit toekomstbeeld van de stad die we willen zijn, wordt in de woonvisie inhoudelijk en gebiedsgericht vertaald naar zeven thema's, die aansluiten bij het collegeprogramma en die dominant zijn voor de toekomst van het wonen in Amsterdam.

1. Emancipatie stad: de mogelijkheid voor iedereen om zich te ontwikkelen, ook op de woningmarkt.
2. Ongedeelde stad: gemengde wijken van arm, rijk, jong en oud;
3. Betaalbare stad: betaalbaarheid voor wonen als één van de basisbehoeften;
4. Vernieuwde stad: krachtwijken voor alle Amsterdammers;
5. Topstad: wonen als voorwaarde voor een economisch sterke concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving;
6. Zorgzame stad: de mogelijkheid voor ouderen en kwetsbare groepen om zoveel mogelijk zelfstandig te wonen en aan de samenleving deel te nemen;
7. Duurzame stad: een forse bijdrage van het wonen in het verminderen van het energieverbruik van de stad.

Deze ambities zijn breed, maar dat is bewust; Amsterdam moet een stad voor iedereen zijn. Toch blijkt uit de analyse dat er ontwikkelingen zijn die deze ambities in de weg staan. Daarom zal Amsterdam zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

- De toegankelijkheid van gebieden met een grote marktdruk voor lage en midden inkomens;
- Meer aanbod in het middensegment;
- Geen stad zonder kinderen;
- Specifiek bouwen voor specifieke groepen;
- Gebiedsgericht werken in de stad.

Lange tijd heeft Amsterdam haar woonbeleid gericht op de mensen met de laagste inkomens. Echter, ook middeninkomens zijn op de huidige woningmarkt niet in staat een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. Amsterdam wil de doelgroep van haar beleid dan ook uitbreiden met deze inkomensgroep. Er komt meer aandacht voor het middensegment, zowel in de huur- als in de koopsector, bijvoorbeeld door middel van sociale koopwoningen.

Amsterdam is een zeer gevarieerde stad. Voor de woonvisie is de stad daarom opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Betondorp valt in gebied 2: de 19<sup>e</sup> eeuwse ring en gordel '20-'40. Voor dit gebied worden de volgende speerpunten geformuleerd:

- Inzetten op kracht van het gebied: omvangrijke voorraad betaalbare woningen voor starters en mogelijkheden voor creatieve kenniswerkers
- Meeliften op gunstige ontwikkeling door middel van verkoop huurwoningen, nieuwbouw en differentiatie van de woningvoorraad
- Behoud (allochtone) middenklasse voor deze wijken
- Wijk aanpak en doorzetten vernieuwing in gebieden waar nog achterstanden zijn
- Toevoegen ouderenwoningen in nieuwbouw en bestaande bouw

De woonvisie formuleert een aanpak, die deels gericht is op nieuwbouw en deels op bestaande bouw. Voor Betondorp is er geen sprake van nieuwbouw. Met betrekking tot de bestaande woningvoorraad worden de volgende maatregelen benoemd, ter realisatie van de geformuleerde speerpunten:

1. Verbetering van bestaande woningen:
  - differentiatie van woningen: voor jongeren, voor grotere huishoudens;
  - complexgewijze verbetering van bestaande voorraad voor ouderen;
  - mogelijkheden voor (collectief) particulier opdrachtgeverschap bij renovatie van bestaande gebouwen;
  - vernieuwing van buurten in combinatie met wijk aanpak.
2. Verkoop van sociale huurwoningen Corporaties kunnen sociale huurwoningen verkopen als onderdeel van de afspraken in het Convenant Verkoop.
3. Beheer van bestaande woningen

Behoud van een groot deel van de oude, kleine woningen zodat deze beschikbaar blijven voor starters en kleine huishoudens met lage inkomens.

#### 4. Verdeling van de woningvoorraad

Doorgaan met de aanbiedingsafspraken met de corporaties: de komende vier jaren komen gegarandeerd 85% van de vrijkomende woningen beschikbaar in de betaalbare voorraad voor mensen met lage (midden)inkomens. De gemeente wil dat in de daaropvolgende jaren voortzetten.

#### *Consequenties voor dit plan*

Het voorliggende bestemmingsplan maakt maximaal 55 middensegment huurwoningen mogelijk. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde doelstellingen uit de woonvisie.

De gemeente is gestart met de voorbereidingen van een nieuwe woonvisie. De woonvisie uit 2009 wordt opgevolgd door de *Amsterdamse woonagenda* met als titel *Voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen*.

### **3.3.6 Amsterdamse woonagenda. Voldoende, betaalbare en kwalitatief goede woningen (in voorbereiding)**

Op het gebied van wonen liggen in Amsterdam veel uitdagingen, de woningmarkt staat onder druk in alle segmenten. Tal van exogene factoren hebben invloed op de woningmarkt en de drukte in de stad. Amsterdam komt na ruim vijf jaar uit een economische recessie die de woningmarkt sterk in zijn greep hield. Amsterdam heeft een scala aan beleidsplannen en -programma's ontwikkeld en doelstellingen geformuleerd ten aanzien van het wonen en bouwen in Amsterdam. Gericht op meer bouwen, betaalbare en kwalitatief goede woningen voor alle doelgroepen. Het college is voortvarend aan de slag hier uitvoering aan te geven en resultaten te boeken.

Daarmee is het belangrijkste doel dat het college voor ogen staat in een paar woorden gevangen. Het bereiken van een 'voldoende' aantal woningen, betekent dat er in alle segmenten van de woningmarkt veel gebouwd moet worden. *Bouwen, bouwen, bouwen* zijn de woorden die staan voor een fors bouwprogramma: 50.000 woningen erbij tot 2025. Door veel woningen toe te voegen, zal de krapte op de

Amsterdamse woningmarkt verminderen en dat zal een drukkend effect hebben op kooprijzen en huren. Dat raakt aan het andere belangrijke doel, een 'betaalbare' woningvoorraad. Niet alleen huishoudens in de sociale huursector kunnen last hebben van te hoge woonlasten, ook de bewoners van de vrije huursector en kopers kunnen de problemen ervaren van een krappe woningmarkt met stijgende prijzen. Het gaat bij die sectoren om verschillende prijsniveaus, maar het is belangrijk om de tendens naar een stijgende verhouding van woonlasten ten opzichte van inkomens over de hele linie te temperen. Dat geldt voor de huidige Amsterdammers en voor de huishoudens die in Amsterdam willen komen wonen.

### **Voldoende en betaalbaar**

Een voortvarend bouwprogramma is essentieel om de druk op de woningmarkt te verminderen en het wonen betaalbaar te houden. Met het plan "Koers 2025" heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten.

Van belang is om de markttrend goed in de gaten houden: hoe vraag en aanbod voor alle doelgroepen in alle prijssegmenten zich ontwikkelen. Op basis daarvan worden voorstellen gedaan voor het woningbouwprogramma maar ook voor het voorraadbeleid.

### **Kwalitatief goede woningen**

Bij het streven naar betaalbaarheid moet de kwaliteit van het wonen prioriteit blijven. Er is een programma Woningkwaliteit opgesteld om de kwaliteit van de woningvoorraad te bewaken en op aspecten verbetering te realiseren. Ten aanzien van duurzaamheid is in de oude woningvoorraad nog veel te verbeteren. Ook de kwaliteit van de woonomgeving moet op een aantal locaties nog omhoog. Woningen zijn hard nodig.

#### *Consequentie plangebied*

De herontwikkeling van de kavel aan Polderweg 1 is in overeenstemming met de in voorbereiding zijnde nieuwe woonvisie. Met de herontwikkeling wordt ingespeeld op de vraag naar middensegment huurwoningen.

### **3.3.7 Parkeren**

#### **Ontwikkeling Oostpoort**

Met de ontwikkeling van Oostpoort is een ruime tweelaagse parkeergarage met 874 plaatsen (waarvan 566 openbare plaatsen) gerealiseerd onder het winkelcentrum. Al deze parkeerplaatsen zijn in de parkeergarage onder het winkelcentrum gerealiseerd met een ingang direct tegenover de kavel Polderweg 1.

Bij de dimensionering van de parkeergarage is al rekening gehouden met een woningbouwontwikkeling op Polderweg 1. In de praktijk is gebleken dat met de destijds gehanteerde parkeernormen, de dimensionering van de parkeergarage ruim is gebleken.

Ook is er voldoende ruimte om nu het aantal benodigde abonnementen ten behoeve van de parkeervraag als gevolg van de ontwikkeling van Polderweg 1 af te kunnen sluiten.

#### *Toe te passen parkeernorm*

#### *bestemmingsplan\_Polderweg 1 (vastgesteld)*

Of er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt beoordeeld aan de hand van parkeernormen. De toe te passen parkeernorm komt voort uit stedelijk beleid. De thans vigerende parkeernormen voor wonen zijn vastgelegd in het raadsbesluit 'Vaststellen van de parkeernormen in de Stadsdelen' d.d. 11 maart 2016. Momenteel vindt echter besluitvorming plaats over een nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen. Deze wordt naar verwachting medio 2017 vastgesteld. Gezien de ligging in de stad, de grootte van de woningen en de doelgroep kan gemotiveerd afgeweken worden van de vigerende parkeernormen en aangesloten worden bij de inzichten en gehanteerde parkeernormen uit de conceptnota parkeernormen. Dit vooruitlopend op vaststelling van de nota parkeernormen.

Concreet betekent dit dat voor het voor de locatie onderstaande parkeernormen uit de conceptnota Parkeernormen gehanteerd worden.

| Categorie              | Parkeernorm |
|------------------------|-------------|
| Woningen < 30 m2 bvo   | 0,1 – 1     |
| Woningen 30-60 m2 bvo  | 0,3 – 1     |
| Woningen >60 m2 bvo    | 0,6- 1      |
| Bezoekers van woningen | 0,1         |
| Sociale huurwoningen   | 0 – 1       |

Er wordt bij de ontwikkeling van Polderweg 1 gestreefd naar een gevarieerd programma waarbij zowel woningen aan de bovengrens als aan de ondergrens van de middeldure vrije sector huurgrenzen worden gerealiseerd. Op basis van de huidige marktconforme huurprijzen, worden hier tussen de 55 en 75 woningen gerealiseerd. Dit levert naar verwachting een parkeervraag op tussen de 23 en 33 parkeerplekken voor de toekomstige bewoners en 8 voor bezoekers. Deze parkeerplekken hoeven niet op eigen terrein te worden gerealiseerd. De parkeerbehoefte van het bezoek van bewoners kan opgevangen te worden op openbaar beschikbaar parkeerareaal. In Oostpoort zijn voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar, ofwel in de parkeergarage of op de op het maaiveld gerealiseerde parkeerplekken. .

De parkeerbehoefte van de bewoners kan opgevangen worden in de parkeergarage Oostpoort aan de Polderweg. Dit blijkt uit de bezettingsgraden van het openbare gedeelte en is bevestigd door de exploitant van de garage. De ontwikkelaar van de woningen dient bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen dat er op dat moment voldoende plekken beschikbaar zijn.

Vervolgens is het aan de toekomstige bewoners om zelf desgewenst een abonnement af te sluiten bij de exploitant van de parkeergarage. Dit is geen verplichting. Toekomstige bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Deze werkwijze sluit aan bij de gedachte van de 'ladder van duurzame verstedelijking', waarbij het voorkomen van bouwen voor leegstand centraal staat. Voor de realisatie van nieuwe functies en /of gebouwen dient aangetoond te worden dat er een aan behoefte is (zie voor meer informatie hierover paragraaf 3.1.3). Gezien de doelgroep van de toekomstige woningen en het brede aanbod van parkeerplaatsen in de bestaande parkeergarage is het in deze situatie niet nodig om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren om te kunnen voldoen aan de (bepaalde) parkeerbehoefte.



## Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

### 4.1 Milieuzonering bedrijven

#### 4.1.1 Kader

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

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

De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden, waar gemotiveerd kan worden afgeweken. Wel is uit vaste jurisprudentie gebleken dat de Raad van State in het kader van “goede ruimtelijke ordening” toetst aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie en bij het afwijken hiervan aan de onderliggende motivering.

#### 4.1.2 Plangebied

Het plangebied aan Polderweg ligt in de directe nabijheid van het politiebureau, het Montessoricollege en het winkelcentrum Oostpoort. Al deze functies worden ook benoemd in de VNG- brochure. In onderstaande tabel zijn de functies in de directe omgeving opgenomen met daarbij de richtafstanden die gelden voor een rustige woonwijk en de richtafstand die geldt voor een gemengd gebied.

|                          | <b>SBI code - categorie</b>         | <b>Richtafstand rustige woonwijk<br/>-<br/>Richtafstand gemengd gebied</b> |
|--------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
|                          |                                     |                                                                            |
| <b>Politiebureau</b>     | 84, categorie 1                     | 10 meter - 0 meter                                                         |
| <b>Montessoricollege</b> | 8532, 854, 855, categorie 2         | 30 meter - 10 meter                                                        |
| <b>Winkelcentrum</b>     | 471, 4722, 4723, 4724, 4773 en 4774 | 10 meter - 0 meter                                                         |

#### *Richtafstanden functies*

De afstand tussen de toekomstige woningbouw (het bouwvlak) tot aan het bebouwingsvlak van het politiebureau bedraagt 7 tot 11 meter. Daarmee wordt ruim voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

De afstand tussen de toekomstige woningbouw (het bouwvlak) tot aan het bebouwingsvlak van het Montessoricollege bedraagt circa 18 meter. Daarmee wordt (ruim) voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

De afstand tussen de toekomstige woningbouw (het bouwvlak) tot aan het bebouwingsvlak van de noordelijke rand van het winkelcentrum bedraagt circa 20 meter. Daarmee wordt ruim voldaan aan de richtafstanden van de VNG.

## **Conclusie**

Het plangebied is te beschouwen als een gemengd gebied. De afstanden van de toekomstige woonblokken tot aan de aanwezige functies in de omgeving voldoen ruimschoots aan de richtafstanden van de VNG. Gezien het voorgaande wordt geconstateerd dat de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan geen belemmering vormen voor de aanwezige functies in de directe nabijheid. Milieuzonering levert geen belemmering op voor de verwezenlijking van de nieuwe woningen.

## **4.2 Luchtkwaliteit**

### **4.2.1 Kader**

#### **Wet luchtkwaliteit**

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

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

Een belangrijk verschil met het vervallen besluit luchtkwaliteit 2005 is dat de nieuwe regelgeving geen directe en harde koppeling meer kent tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Een van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Voor projecten die wel in betekenende mate bijdragen aan de concentratie is het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) relevant.

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

#### **AMvB en Regeling niet in betekende mate (NIBM)**

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



overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

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

### **Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam**

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

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

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

### **Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit Amsterdam**

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

#### **4.2.2 Plangebied**

Het bestemmingsplan is gericht op de realisatie van 55 tot 76 middensegment huurwoningen. Deze 55 extra woningen leveren op een dag gemiddeld 220 tot 304 extra motorvoertuigbewegingen op.

Uit de NIBM-rekentool blijkt dat een ontwikkeling bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit indien een ontwikkeling meer dan 1.280 motorvoertuigbewegingen op een dag genereert.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer  
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

|                                                                                              |                                       |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                        |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                 |                                       | 1280 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                        |                                       | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                              | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 1,20 |
|                                                                                              | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,24 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                             |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br>geen nader onderzoek nodig |                                       |      |

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer  
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

|                                                                                                    |                                       |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                              |                                       |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                       |                                       | 1285 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                              |                                       | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                    | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 1,20 |
|                                                                                                    | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,24 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                         |                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                   |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate;<br>nader onderzoek noodzakelijk |                                       |      |

**Conclusie**

Geconstateerd wordt dat de bouw van 55 tot 76 middensegment huurwoningen niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het bestemmingsplan is derhalve in overeenstemming met de Wet milieubeheer.

## 4.3 Geluidhinder

### 4.3.1 Kader

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

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

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB voor wegverkeerslawaaai (of 55 dB voor spoorweglawaaai) op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden.

#### Railverkeerslawaaai

Op grond van artikel 1 Wgh hebben spoorwegen een zone. Deze zone is weergegeven op een krachtens artikel 1.3 en 1.4 van het Besluit geluidhinder (Bgh) vastgestelde kaart. De zonebreedtes bedragen:

#### Industrielawaaai

Binnen het voorliggende bestemmingsplan is geen geluidszone, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, gelegen.

#### Geluidbeleid

Op 12 juli 2016 heeft het college van B&W het 'Amsterdam Geluidbeleid - Hogere waarde Wet geluidhinder 2016' vastgesteld.

De essentie is dat woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt vastgesteld of een dove gevel nodig is, een stille zijde dienen te hebben. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het hogere grenswaarden besluit een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie.

Bij de vaststelling van een hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden.

Het ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden, wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Het definitieve besluit vindt voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan plaats.

### 4.3.2 Plangebied

De woningen zijn conform de Wet geluidhinder geluidgevoelige gebouwen. De woningen bevinden zich binnen de zones van wegen en een spoorweg. Om die reden is een onderzoek Wet geluidhinder noodzakelijk. Het onderzoek is in bijlage 2 toegevoegd.

De kavel aan de Polderweg 1 ligt binnen de wettelijke onderzoekszone van:

1. het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Amsterdam Amstel;
2. Lineausstraat.

Voor een zestal gebouwconfiguraties is onderzocht in hoeverre wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarden, welke hogere grenswaarden krachtens de Wet geluidhinder kunnen worden aangevraagd en waar zo nodig aanvullende geluidwerende bouwmaatregelen moeten worden toegepast.



*Doorgerekende gebouwconfiguraties*

### Resultaten

Vanwege het spoortracé Amsterdam Muiderpoort-Amsterdam Amstel treden geluidbelastingen op van maximaal:

- 70 dB bij configuratie 1-1 en 2-1.
- 71 dB bij configuratie 1-2 en 2-2.
- 72 dB bij configuratie 1-3 en 2-3.

De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai van 55 dB wordt deels overschreden. Ook de maximale ontheffingswaarde van 68 dB wordt deels overschreden. De te hoge geluidbelastingen van de spoorweg worden voornamelijk veroorzaakt door de stalen spoorbrug over de Linnaeusstraat. Gevels die van de spoorbrug zijn afgewend hebben beduidend lagere geluidbelastingen dan gevels die naar de spoorbrug zijn gericht.

*bestemmingsplan\_Polderweg 1 (vastgesteld)*

Vanwege de Linnaeusstraat treden geluidbelastingen  $L_{den}$  (na aftrek artikel 110g Wgh) op van maximaal 54 dB bij alle configuraties. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt deels overschreden, de maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden.

Voor de gebouwconfiguraties 1-3 en 2-3, de configuraties met de hoogst optredende geluidbelastingen door spoorweglawaai, zijn de gecumuleerde geluidbelastingen LVL,CUM en LRL,CUM berekend. De hoogst optredende gecumuleerde geluidbelastingen bedragen:

- LVL,CUM van 67 dB.
- LRL,CUM van 72 dB.

De hoogste gecumuleerde geluidbelastingen LVL,CUM en LRL,CUM treden op dezelfde locatie op, namelijk ter plaatse van de noordgevel, op de noordwestpunt.

De grenswaarden bedragen  $63+3=66$  dB voor LVL,CUM en  $68+3=71$  dB voor LRL,CUM. Deze grenswaarden worden bij beide gecumuleerde geluidbelastingen met 1 dB overschreden. Op basis van de beoordelingen van de geluidbelastingen per geluidbron is op die locatie al een dove gevel benodigd. Geconcludeerd kan worden dat op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen geen aanvullende dove gevels benodigd zijn.

Uit onderzoek blijkt dat niet overal een stille zijde aanwezig is. Daarvoor dienen maatregelen getroffen te worden. Gedacht kan worden aan een scherm tussen de beide gebouwen in, of door half uitstekende loggia's met een verdiepingshoog scherm aan de zijde van de Linnaeusstraat te realiseren. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de resultaten wordt verwezen naar bijlage 2.

## **Conclusie**

De bebouwing aan de zijde van het spoor, dient (deels) vanaf de vierde bouwlaag uitgevoerd te worden als dove gevel. Voor de overige woningen dienen hogere waarden vastgesteld te worden.

In de regels van dit bestemmingsplan is de realisatie van de dove gevel en een stille zijde, als voorwaardelijke verplichting opgenomen. Indien uit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt (of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde), vervalt de voorwaardelijke verplichting voor de realisatie van een dove gevel.

## **4.4 Bodemkwaliteit**

### **4.4.1 Kader**

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie.

### **4.4.2 Plangebied**

In 2015 is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd op locatie Polderweg 1 te Amsterdam (bijlage 3). Op basis van de bodemkwaliteitskaart van Gemeente Amsterdam (Dienst Milieu en Bouwtoezicht, 2012) is de locatie gelegen in 'zone 2'. Binnen deze zone komen gemiddeld lichte verontreinigingen voor met kwik, lood, zink en PAK voor in de bovengrond (0,0 – 0,5 m -mv) en lichte verontreinigingen met kwik, lood en PAK in de ondergrond (0,5 – 2,0 m -mv).

De onderzoekslocatie is gelegen naast het voormalig terrein van de Oostergasfabriek. Van medio 2004 tot eind 2009 heeft ten behoeve van de herontwikkeling op het terrein een grootschalige bodemsanering plaatsgevonden. De mobiele verontreiniging met vluchtige aromatische verbindingen (benzeen, toluen, ethylbenzeen, xylenen, naftaleen) en minerale olie zijn ontgraven en afgevoerd. De terugsaneerwaarde betrof tien keer de interventiewaarde. De huidige onderzoekslocatie ligt buiten de ontgraven kuipen.

Met het verkennend bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit vastgelegd. De hypothese 'verdacht op het voorkomen van sterke verontreinigingen met zware metalen en PAK' is deels juist gebleken. De ondergrond (0,7 – 1,0 m -mv) is ter plaatse van één boring aan de achterzijde van het pand sterk verontreinigd met koper. De overige ondergrond is maximaal licht verontreinigd met kobalt, lood, zink, nikkel, koper en PCB. De bovengrond is maximaal licht verontreinigd met PCB en minerale olie. Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met barium.

Daarnaast is aan de voorzijde van het pand, vanaf circa -4,3 m NAP (4,5 meter minus maaiveld) een restverontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten aanwezig. In verband met de diepte en dat dit ter plaatse van de openbare weg aanwezig is, is hier geen onderzoek naar verricht. Huidig onderzoek heeft aangetoond dat deze restverontreinigingen inderdaad niet voorkomen in het traject 0,0 – 4,0 m -mv.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt geconcludeerd dat er een vermoeden is van ernstige bodemverontreiniging met koper. Formeel dient met een nader bodemonderzoek de aard, mate en omvang van de verontreiniging te worden vastgesteld. Op grond van de resultaten van het nader bodemonderzoek moet worden bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en zo ja of er sprake is van onaanvaardbare risico's voor de mens, het ecosysteem en verspreiding van verontreiniging. Aangezien de verontreiniging verwacht is op basis van de aanwezige oudstedelijke ophooglaag worden geen onaanvaardbare risico's voor de mens verwacht en wordt nader onderzoek op dit moment niet noodzakelijk geacht. Indien werkzaamheden gaan plaatsvinden in de bodem dient een BUS-melding of een werkplan ingediend te worden.

Bij werkzaamheden in de bodem dient rekening te worden gehouden met de veiligheidsmaatregelen conform de CROW-132 'werken met verontreinigde grond en grondwater'.

Het bodemonderzoek is een momentopname en een indicatie van de kwaliteit van grond en grondwater. Het bodemonderzoek heeft over het algemeen een geldigheid van twee tot vijf jaar. De exacte geldigheidstermijn is afhankelijk van het bevoegd gezag dat het onderzoek beoordeelt.

### **Asbest**

Met dit bodemonderzoek is de huidige bodemkwaliteit ten aanzien van asbest vastgelegd. De hypothese 'onverdacht' is juist gebleken. Er is op de locatie geen asbest aangetroffen en in de onderzochte grond is analytisch geen asbest aangetoond. Nader onderzoek achten wij niet noodzakelijk. Op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ten aanzien van asbest bestaat volgens ons geen bezwaar voor de voorgenomen locatieontwikkeling.

### **Beperking van het onderzoek**

Hoewel het veldonderzoek met de grootst mogelijke zorgvuldigheid is verricht, blijft asbestonderzoek van de bodem, zoals ieder milieutechnisch onderzoek, een steekproef. Hierbij moet in aanmerking worden genomen dat vooral asbestverontreinigingen zeer heterogeen verdeeld kunnen zijn. Bij asbestverontreinigingen is de kans een verontreinigingskern te missen daarom groter dan bij mobiele chemische verontreinigingen.

## Conclusie

De verwachte verontreiniging op basis van de aanwezige oudstedelijke ophooglaag wordt als niet onaanvaardbaar risico geacht voor de mens. Nader onderzoek is op dit moment niet noodzakelijk. Indien werkzaamheden gaan plaatsvinden in de bodem dient een BUS-melding of een werkplan ingediend te worden. Nadat het pand gesloopt is, wordt desondanks nader bodemonderzoek gedaan.

## 4.5 Externe veiligheid

### 4.5.1 Kader

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

#### Groepsrisico

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

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

#### (Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan.

Onder kwetsbare objecten worden onder meer verstaan: woningen en woonschepen (dichtheid van meer dan twee woningen of woonschepen per hectare), gebouwen waar minderjarigen, ouderen, zieken of

gehandicapten verblijven, gebouwen waarin doorgaans grote aantallen mensen (meer dan 50, of meer dan 1.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak) verblijven en kampeer- en andere recreatieterreinen.

Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder meer verstaan: verspreid liggende woningen en woonschepen met een dichtheid van maximaal twee woningen of woonschepen per hectare, kleinere kantoorgebouwen en hotels <1.500 m<sup>2</sup>, restaurants, sporthallen, zwembaden, speelterreinen en bedrijfsgebouwen.

### **Risicovolle activiteiten**

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

### **Besluit externe veiligheid Buisleidingen (Bevb)**

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

In het Bevb is geen sprake meer van veiligheids-/bebouwings- en toetsingsafstanden zoals deze werden voorgeschreven in de circulaires. Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico (GR). De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Waar relevant wordt in dit Handboek aangegeven op welke punten het Bevb afwijkt van de systematiek van het Bevi.

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

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

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

Het gaat hierbij dus niet om de gronden waar de buisleidingen zelf liggen met de belemmeringsstrook,



maar om de zones aan beide zijden van de belemmeringenstrook waar het om veiligheidsredenen gewenst is bepaalde functies en gebouwen wel of niet toe te staan en nadere eisen te stellen.

### **Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (Btev)**

Per 1 januari 2011 is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking getreden. De Bevb gaat, net als het Bevi, uit van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uitgaande van de in de Bevb voorgeschreven rekenmethodiek met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen de externe veiligheidsaspecten met betrekking tot dit plan worden beschouwd.

Volgens het besluit moet er voorts een belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding worden vrijgehouden. De belemmeringenstrook bedraagt (in dit geval) ten minste vier meter aan weerszijden van een buisleiding gemeten vanuit het hart van de buisleiding.

### **Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam**

Amsterdam heeft in juni 2012 het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam vastgesteld. Dit beleidstuk gaat over de wijze waarop Amsterdam omgaat in de besluitvorming met de risico's van gevaarlijke stoffen.

De gemeente Amsterdam wil haar burgers een veilige leefomgeving bieden. Daarnaast is het van belang dat (economische) ontwikkeling kan blijven plaatsvinden. Binnen Amsterdam worden regelmatig besluiten genomen waarbij externe veiligheid een afwegingscriterium vormt. Om als Amsterdam eenduidig met externe veiligheidsrisico's om te kunnen gaan moet duidelijk zijn met welke risico's van gevaarlijke stoffen rekening moet worden gehouden, hoe (groeps)risico's als gevolg van gevaarlijke stoffen worden meegewogen in de besluitvorming en welke maatregelen kunnen worden getroffen om deze risico's te beperken. Deze aspecten worden beschreven in het uitvoeringsbeleid.

Het uitvoeringsbeleid draagt bij aan een ontwikkeling van Amsterdam als duurzame stad en biedt extra bescherming aan minder zelfredzame personen. Daarnaast voorkomt het dat in gemeentelijke besluiten op verschillende wijze met risico's wordt omgegaan en draagt het bij aan een efficiënt proces van besluitvorming.

Het uitvoeringsbeleid bevat een beleidslijn om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen onder 12 jaar, zieken, bejaarden, gehandicapten) te verminderen. Voorkomen moet worden dat deze groepen al te dicht bij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit is in lijn met de richtlijn gevoelige bestemmingen in het kader van luchtkwaliteit. De betreffende objecten voor slecht zelfredzame personen moeten buiten de afstand voor 100%-letaliteit van risicobronnen worden gevestigd.

Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen langs rijkswegen (80 meter), enkele spoortrajecten (100 meter), hoge druk aardgasleidingen (ca. 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe bestemmingen die specifiek bestemd zijn voor deze groepen. Hierbij valt te denken aan scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar de minder zelfredzame groepen ook aanwezig kunnen zijn. Ook minderjarigen die ouder zijn dan 12 jaar worden niet als minder zelfredzaam aangemerkt. Als het economisch of maatschappelijk noodzakelijk is en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een uitzondering worden gemaakt en een object voor minder zelfredzame personen worden gesitueerd binnen het 100% letaliteitsgebied. Deze afweging om af te wijken van het uitvoeringsbeleid worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur of verantwoordelijke bestuurder.

De onderhavige toelichting is getoetst aan de uitgangspunten van het Uitvoeringsbeleid. De 'minder zelfredzame groepen', zoals die in het gemeentelijk beleid zijn gedefinieerd zijn personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. Een definitie hiervan is opgenomen in de regels. Het gaat hier om een beperktere groep dan de kwetsbare objecten, als bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

#### **4.5.2 Plangebied**

Met de ontwikkeling van 55 tot 76 woningen worden kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen het invloedsgebied van gevaarlijke stoffen over het spoor (het traject Amsterdam Muiderpoort Duivendrecht). Het plangebied is niet gelegen in het invloedsgebied van een Bevi-inrichting of van een transportroute gevaarlijke stoffen over het water, weg of een hogedrukaardgasleiding. Ten behoeve van de herontwikkeling zijn de externe veiligheidsrisico's voor de herontwikkeling onderzocht (bijlage 4).

##### Transport gevaarlijke stoffen over het spoor

Dit spoortraject heeft geen PAG zone (plasbrand aandachtsgebied).

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

De DWI locatie is gelegen binnen de 100% letaliteitszone (deze bedraagt 100 meter) van de route gevaarlijke stoffen over het spoor. De functie woningen betreft echter geen object specifiek bedoeld voor minder-zelfredzame personen, zodoende wordt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Het advies van de brandweer is toegevoegd als bijlage 5.

#### **Conclusie**

Het groepsrisico neemt met minder dan 10% toe en is lager dan de oriëntatiewaarde (bedraagt 0,3 maal de oriëntatiewaarde). Het Btev stelt dat in dat geval een verantwoording van het groepsrisico niet nodig is. Wel dient uitvoering gegeven te worden aan Artikel 7 en 9 van het Bevt. Dit houdt in dat de volgende items ingevuld moeten worden:

1. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp met gevaarlijke stoffen op de transport route voor gevaarlijke stoffen over het spoor;
2. de mogelijkheden voor personen op de nieuwbouwlocatie (in het gebouw) om zich in veiligheid te brengen indien zich op de transport route voor gevaarlijke stoffen over het spoor een ramp (met gevaarlijke stoffen) voordoet.

Artikel 9 uit het Bevt stelt dat de bestuur van de veiligheidsregio (brandweer) in de gelegenheid gesteld moet worden om advies uit te brengen over de hierboven genoemde twee punten.

##### Advies Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft een advies uitgebracht over het groepsrisico. Hieronder is het advies puntsgewijs weergegeven.

- (Bevt art 8.1 a, b); Het groepsrisico in beide nieuwe situaties bedraagt ongeveer 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Tevens neemt het groepsrisico met minder dan 10% toe ten opzicht van de oude situatie

- (Bevt art 8.1 c): Stedenbouwkundige maatregelen dienen genomen worden, gezien het om nieuwbouw gaat. Mogelijke maatregelen betreft het realiseren van vluchtwegen van de risicobronnen af, of

maatregelen aan het gebouw (zoals een centraal uitschakelbare ventilatie of hittebestendige gevels);

- (Bevt art 8.1 d): Gezien de beperkte ruimte in Amsterdam is er geen alternatieve locatie in de nabijheid, waarbij het groepsrisico lager zal zijn;

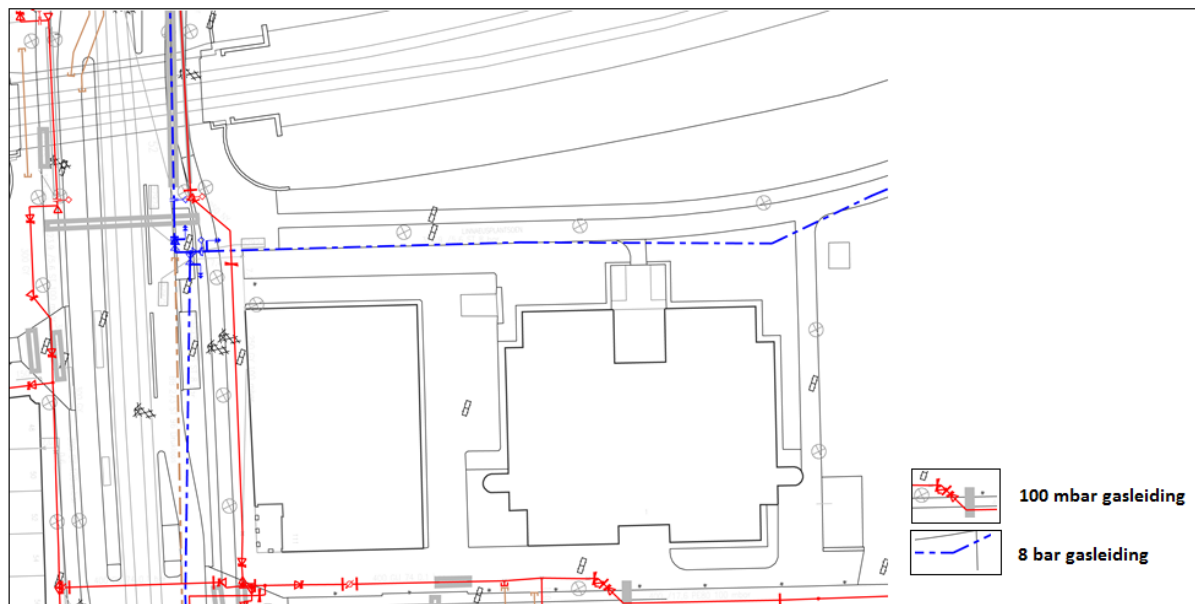
- Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Gemeente Amsterdam: Gezien de te realiseren woningen geen objecten zijn (specifiek) bedoeld voor minder zelfredzame personen, is de ontwikkeling in lijn met de beleidsregels uit het Uitvoeringbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Er wordt juist een object voor minder zelfredzame personen weggenomen (school). De situatie wordt hiermee meer in lijn met het beleid (dus veiliger). Dat de fysieke toestand van aanwezige personen geen belemmering zal zijn wordt ook bevestigd in het advies van de veiligheidsregio; Tevens wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden in de nieuwe situaties. Ook dit is (blijft) in lijn met het beleid van Amsterdam;

- (Bevt art 7 a, o.b.v. advies VR): Voorbereiding op de een mogelijk ongevalsscenario kan plaatsvinden door middel van voorlichting, om zo bewoners te informeren over de risico's;

- (Bevt art 7 b, o.b.v. advies VR): In geval van nieuwbouw zijn een knop om de gehele ventilatie uit te schakelen, het mogelijk hittebestendig maken van de gevels aan de spoorzijde en het realiseren van vluchtwegen van de risicobronnen af goede maatregelen om de zelfredzaamheid te vergroten.

## 4.6 Kabels en leidingen

Aan de noordkant van het plangebied is een 8 bar gasleiding aanwezig. Toekomstige bebouwing dient tenminste 3,5 meter aan te houden tot de leiding. Andere beperkingen zijn er niet. Vanaf 16 bar is er pas sprake van een hogedrukaardgasleiding waar het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (zie ook paragraaf 4.5) op van toepassing is.



*Ligging gasleidingen*

*Consequentie plangebied*

De afstand tussen de 8 bar gasleiding tot het bouwvlak bedraagt 3,5 meter. De gasleiding levert geen gebruiks- en bouwbeperkingen op voor de herontwikkeling van Polderweg 1.

## **4.7 Duurzaamheid**

### **4.7.1 Kader**

#### **Structuurvisie Amsterdam 2040. Economisch sterk en duurzaam**

In 2040 wil Amsterdam het kloppend hart zijn van een duurzame metropoolregio. Een creatieve, diverse stad, economisch en sociaal sterk en met een gezond leefmilieu. Zorgvuldig en efficiënt met ruimte, energie en energiebronnen, en toegerust op de gevolgen van de klimaatverandering. Kortom, duurzaam in alle facetten.

Met het project 'Nieuw Amsterdams Klimaat' werkt Amsterdam er al enige jaren aan om een optimaal schone en leefbare stad te worden. De komende decennia zullen de activiteiten fors moeten toenemen om een duurzame toekomst voor Amsterdam zeker te stellen. De transitie naar een duurzame energievoorziening eist krachtige keuzes, een lange adem en bovenal vasthoudendheid. Acties zijn noodzakelijk op alle fronten: energiebesparing, inzet van duurzame energie én efficiënt gebruik van fossiele energie.

Amsterdam neemt haar verantwoordelijkheid en heeft reeds concreet de volgende klimaatambities vastgelegd:

- een klimaatneutrale gemeentelijke organisatie in 2015;
- 40 % CO<sub>2</sub>-reductie in 2025 (ten opzichte van 1990)

In lijn met de aanbevelingen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dat uitgaat van een vermindering van broeikasgassen van 80–95% in 2050 voor de ontwikkelde landen, zal Amsterdam in 2040 een CO<sub>2</sub>-reductie van 75% moeten nastreven. Vanzelfsprekend blijft Amsterdam ook na 2040 werken aan een Nieuw Amsterdams Klimaat om uiteindelijk klimaatneutraal en onafhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen.

Amsterdam werkt aan een Nieuw Amsterdams Klimaat volgens het principe van de Trias Energetica, een aanpak die leidt tot optimale reductie van CO<sub>2</sub>. Drie sporen worden gelijktijdig ingezet om de duurzame toekomst te bewerkstelligen:

1. energiebesparing;
2. inzet van zoveel mogelijk duurzame energie;
3. efficiënt gebruik van fossiele energie.

Wil Amsterdam schoner worden, dan moet langdurig gewerkt worden aan de transitie naar een duurzame energievoorziening. Deze transitie kan alleen slagen als alle Amsterdamse partijen daar samen aan werken: burgers, bedrijven en instellingen. De gemeente neemt het voortouw om de samenwerking tot stand te brengen. Sinds medio 2007 is daartoe een groot aantal bedrijven, instellingen en burgerinitiatieven benaderd. Gezamenlijk wordt gewerkt aan een duurzame toekomst via de vier onderstaande, belangrijkste transitiepaden:

- A. Gebouwde omgeving
  1. vergaande energie-efficiency (minimaal label B) door isolatie, stadsverwarming, koude-warmteopslag, en inzet van zonne-energie;
  2. klimaatneutraal bouwen;
  3. bewustwording en gedragsverandering creëren bij burgers en bedrijven
- B. Schoon vervoer

1. autoluwe stad, betaald parkeren, stimuleren fiets, groen openbaar vervoer en schone conventionele voertuigen;
  2. grootschalige omslag naar elektrisch personenvervoer (inclusief verduurzaming van de elektriciteitsketen);
  3. waterstof voor zwaar buitenstedelijk vervoer (evaluatie roadmap waterstof in 2015);
- C. Haven en industrie
1. haven transformeren tot duurzame 'energy port';
  2. optimale benutting van wind (plaatsing van meer windturbines en oude vervangen door grote, nieuwe) en zon;
  3. duurzame bedrijvigheid (kringloopsysteem, biobrandstoffen, overslag windturbines);
  4. verhogen energie-efficiency van industrie en vergroenen ict-sector
- D. Duurzame energie
1. versnellen van toepassing van wind, in haven en in nog nader aan te wijzen uitwerkingsgebieden waarbij de regio wordt betrokken;
  2. zonnepanelen plaatsen;
  3. optimaliseren inzet van duurzame energie door slimme netten;
  4. toepassen en combineren van koude-warmteopslag en groene stadswarmte.

### **Motie Van Doorninck en Van Pinxteren**

De gemeenteraad heeft bij de behandeling van de Begroting 2008 in december 2007 een motie van de raadsleden Van Doorninck en Van Pinxteren (GroenLinks) aangenomen, waarin wordt gevraagd:

- het College op te dragen een ambitie vast te stellen voor de gewenste duurzaamheid van ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam;
- een procedure te ontwikkelen waarbij de uitwerking van die duurzaamheidsambitie door geïnteresseerde partijen medebepalend is voor de gunning van bouwenvelopen aan die partijen.

Het college zegt toe begin 2008 met een notitie te komen over de milieuambitie bij ruimtelijke ontwikkelingen en de mogelijkheden om deze te implementeren middels de gunning van bouwenvelopen.

Het is de ambitie van het college dat in Amsterdam vanaf 2015 klimaatneutraal wordt gebouwd, zowel in de woningbouw als in de utiliteitsbouw. Deze ambitie moet worden neergelegd in een gemeenteraadsbesluit waarin de gemeente formeel vastlegt wat haar intenties zijn en die als onderlegger kan dienen voor stedenbouwkundige programma's en voor projectovereenkomsten met ontwikkelaars. Om te zorgen dat de uitspraken in goede aarde vallen, moet van belangrijke ontwikkelaars van tevoren commitment gevraagd worden.

Belangrijk daarbij is wat er verstaan wordt onder 'klimaatneutraal'. Klimaatneutraal bouwen houdt in dat 100% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle gebouwgebonden energieverbruik wordt gecompenseerd in de vorm van energiebesparing, lokale duurzame energieopwekking en/of effectief inzet van duurzame bronnen.

### *Nieuwbouw*

Het voorstel is om voor de nieuwbouw de volgende ambities te formuleren:

- vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- in de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

### *Vertaling ambities naar prestatie-indicatoren en maatregelen*

Wat betreft de te nemen maatregelen is het van belang een onderscheid te maken in gebiedsgebonden

en gebouwgebonden maatregelen. Voor beide is van belang dat de treden van de Trias Energetica worden doorlopen. Dit houdt in dat bij de keuze van maatregelen drie stappen worden gevolgd:

1. het energiegebruik zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
2. de benodigde energie zoveel mogelijk wordt ingevuld met duurzame energie;
3. de overige benodigde fossiele brandstoffen zo efficiënt mogelijk worden gebruikt en de veroorzaakte CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd.

#### **4.7.2 Plangebied**

Zoals omschreven in paragraaf 2.3.2 wordt gewerkt aan een vergroeningsopgave van Oostpoort. De kavel aan Polderweg 1 maakt hier onderdeel van uit. Duurzaamheid weegt voor 30% mee in de selectiecriteria. Gestreefd wordt naar de realisatie van een groen dak, al dan niet gecombineerd met zonnepanelen. Het realiseren van een groene gevel wordt als voorwaarde gesteld naar de ontwikkelaar toe.

De EPC norm uit het Bouwbesluit geldt als minimum. Initiatieven die een ambitieusere EPC norm hebben, scoren extra punten in de selectieprocedure.

#### **4.8 Milieueffectrapportage**

In het Besluit milieueffectrapportage (verder: het Besluit mer) is bepaald dat een milieueffectbeoordeling uitgevoerd moet worden als een project belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het gaat dan om een project dat genoemd is in de bijlage onder D van het Besluit mer.

Het realiseren van 55 tot 76 woningen is te beschouwen als een "stedelijk ontwikkelingsproject" (categorie D11.2), waarvoor een vormvrije mer-beoordeling moet worden uitgevoerd. Een mer-beoordeling is verplicht in de gevallen dat de activiteit betrekking heeft op 2.000 woningen of meer.

Uit dit hoofdstuk blijkt dat de nieuwbouw van 55 woning geen belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Daarmee is er geen noodzaak voor het uitvoeren van een vormvrije mer-beoordeling.

## **Hoofdstuk 5            Omgevingsaspecten**

### **5.1      Water**

#### **5.1.1    Wet en regelgeving**

##### **Besluit op de ruimtelijke ordening**

Zoals hierboven al uiteengezet verplicht artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

##### **Kaderrichtlijn water**

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in 2015 op orde is. In dat jaar moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen. Vanaf 22 december 2015 zijn de geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen van kracht.

##### **Waterwet**

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

##### **Keur**

Op 1 december 2011 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) in werking getreden. De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de wateraan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de Keur zijn verschillende geboden en verboden opgenomen, waarop echter door het waterschap ontheffing kan worden verleend.

In 2013 zijn de beleidsregels voor het verlenen van een Keurvergunning en de vrijstellingen gewijzigd en opnieuw vastgesteld. De Keur zelf is echter niet gewijzigd. De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur. Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

##### **Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 en Havenreglement**

## **Noordzeekanaalgebied 2012**

De Regionale Havenverordening 2012 is een kaderstellende verordening en in het Havenreglement Noordzeekanaalgebied 2012 zijn nadere operationele regels vastgelegd. Hierbij is het leidende principe van een stelsel van ontheffingen veranderd in een stelsel van algemene regels met meldingsverplichtingen. Deze verordening is medio 2012 ingevoerd. De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2012 is gericht op de ordening en veiligheid in de havens.

### **5.1.2 Beleid**

#### **Nationaal Waterplan 2016-2021**

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015. Vanaf 2016 is het nationale waterplan voor de periode 2016-2021 van kracht.

#### **Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21ste eeuw**

Dit kabinetsstandpunt uit december 2000 geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

#### **Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)**

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het Bestuursakkoord water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

#### **Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021**

Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe en wat Rijkswaterstaat doet als het gaat om het waterbeheer van de grote rivieren en meren. Het plan vormt een nadere invulling van het



Nationale Waterplan. In de nieuwe versie die vanaf 2016 in werking is getreden, zet Rijkswaterstaat de aanpak uit voortgaande jaren voort. Er staat beschreven wat Rijkswaterstaat de komende 6 jaar doet om Nederland te beschermen tegen het water, overtollig water af te voeren en watertekort te beperken, de waterkwaliteit te verbeteren, vlot en veilig verkeer over water mogelijk te maken en bij te dragen aan een duurzame leefomgeving.

### **Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam en Integraal Technisch Beleidsrapport 2016-2021**

Het Gemeentelijk RioleringsPlan bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen indien dit vanuit de grondwaterzorgplicht nodig is. In dit beleidsdocument staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar 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. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat. In het GRP wordt de ambitie geuit om de stad in zijn geheel meer waterbestendig te maken, conform richtlijnen uit het programma Amsterdam Rainproof.

#### **5.1.3 Waterparagraaf**

##### *Algemeen*

Het Rijk, de provincies, gemeenten en waterschappen hebben in februari 2001 de “Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw” ondertekend. Hierin is vastgelegd dat de betrokken partijen de “watertoets” toepassen op alle relevante ruimtelijke plannen met waterhuishoudkundige consequenties. In het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van bestemmingsplannen en bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning die in strijd is met het bestemmingsplan. De watertoets is een instrument om ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en een omgevingsvergunning voor de activiteit “bouwen in strijd met het bestemmingsplan”, te toetsen op de mate waarin rekening wordt gehouden met waterhuishoudkundige aspecten. Het gaat daarbij onder meer om aspecten als waterkwaliteit en waterkwantiteit (ruimte voor water) en veiligheid (bescherming tegen overstroming).

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

##### *Waterkeringen*

Het plangebied is niet gelegen nabij een waterkering.

##### *Waterberging, demping en verharding*

Bij een toename van het oppervlakte verharding van 1.000 m<sup>2</sup> of meer dient de toename aan verharding gelet op de Keur te worden gecompenseerd in de vorm van 10-20% oppervlaktewater of alternatieve vormen van waterberging. Demping van oppervlaktewater moet voor 100% worden gecompenseerd. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden.

In het kader van dit bestemmingsplan is geen sprake van demping van oppervlaktewater. In de huidige situatie is vrijwel het gehele plangebied verhard (circa 2.000 m<sup>2</sup>). Conform het geldende bestemmingsplan mag het bestaande bouwvlak (circa 1.800 m<sup>2</sup>) volledig bebouwd worden. De herontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met dit bestemmingsplan leidt tot een afname van het verhard oppervlakte, door:

- de realisatie van een groene corridor van 8 meter breed tussen de geplande nieuwbouw en het Montessoricollege;
- dat het bestemmingsplan een bouwvlak vast legt van 1.370 m<sup>2</sup>. Maximaal 65% van dit bouwvlak (=890 m<sup>2</sup>) mag bebouwd worden. Gezien de grote vraag naar meer groen, is het zeer aannemelijk dat de rest van het bouwvlak (480 m<sup>2</sup>) groen wordt ingevuld.

In het kader van het project is geen sprake van toename van de verharding. Compensatie is daarom niet noodzakelijk.

#### *Alternatieve berging*

Onder bepaalde voorwaarden kan demping of toename van verharding worden gecompenseerd in de vorm van alternatieve berging. Voorbeelden daarvan zijn vegetatiedaken en open of halfgesloten verharding.

Voor het plangebied is geen compensatie noodzakelijk. Mogelijk worden de daken en een deel van de gevels groen uitgevoerd, waardoor methoden voor alternatieve waterberging worden toegepast. Met de toepassingen van deze alternatieve methoden van waterberging wordt het waterbergend vermogen van het plangebied vergroot.

### **Waterkwaliteit**

#### *Gebruik materialen*

Voor de nieuwbouw worden géén materialen gebruikt die de kwaliteit van het regen- en oppervlaktewater negatief beïnvloeden, zoals uitloogbare materialen als koper, zink, lood of geïmpregneerd hout. In het plangebied is een (verbeterd) gemengd/gescheiden rioolstelsel aanwezig. Dit stelsel blijft in de huidige vorm aanwezig.

#### *Grondwater*

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

## **5.2 Archeologie en cultuurhistorie**

### **5.2.1 Archeologie**

#### *Beleid*

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden is vastgelegd in de Monumentenwet uit 1988. De Provincie Zuid-Holland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurhistorie en Monumenten (RACM) hebben voor wat betreft het aspect archeologie, formeel een adviserende en toetsende rol op basis van de Wet ruimtelijke ordening. Volgens de Monumentenwet 1988 moeten (toevals) vondsten worden gemeld bij de burgemeester. Deze verwittigt het Rijk. In 1998 is het Verdrag

van Valletta door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'.

### *Plangebied*

In oktober 2013 is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor heel Oostpoort (bijlage 6). Daaruit blijkt dat op de kavel aan de Polderweg 1 materiële overblijfselen te verwachten zijn die samenhangen met de gebruiksgeschiedenis van de 12-de eeuw tot het begin van de 20-ste eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart van de materiële neerslag voor het plangebied met de twee zones:

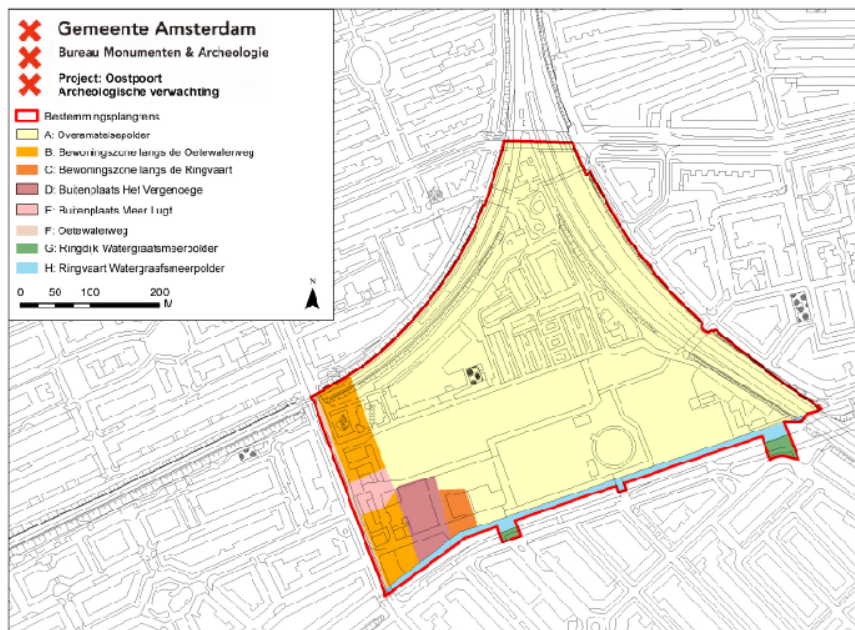
- Overamstelsepolder;
- bewoningszone langs de Oeterwalerweg.

### **Overamstelsepolder**

Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 12de eeuw. De materiële neerslag betreft erven, terpen, verkavelingsporen en sloten uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) tot en met de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.

### **Bewoningszone langs de Oeterwalerweg**

Betreft de zone van bewoning aan de 17de-eeuwse weg. De materiële neerslag betreft sporen van ophogingen, gebouwen, losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.



### *Archeologische verwachtingswaarde*

De archeologische beleidskaart van het plangebied Oostpoort is bedoeld als een ruimtelijk schema van

de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones resulteert in een beleidskaart met daarop drie zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel.



### Archeologische beleidskaart

### Conclusie

Voor het plangebied geldt een negatieve verwachting, vanwege de hoge mate van verstoring. Daarmee is het plangebied vrijgesteld van verdere archeologische maatregelen.

## 5.2.2 Cultuurhistorie

Zoals omschreven in paragraaf 2.1 en in het archeologisch bureauonderzoek (bijlage 6) ligt de kavel aan Polderweg 1 in een gebied met een lange geschiedenis. Het alle ontwikkelingen in het verleden en de realisatie van Oostpoort heeft het plangebied geen cultuurhistorische waarde.

## 5.3 Flora en fauna en ecologie

### 5.3.1 Kader

#### *Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)*

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

### *Natura 2000*

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

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

### *Flora- en faunawet*

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

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

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

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

### *Gedragscode Flora- en faunawet Amsterdam (2009)*

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

aan controlerende instanties of verenigingen.

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

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

### **5.3.2 Plangebied**

Het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan is geen aangewezen beschermd gebied in de zin van Vogel- en Habitatrichtlijn. Wel is de soortenbescherming van toepassing op het plangebied. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en of andere activiteiten dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten, zoals genoemd in de Flora en Faunawet. Indien uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd soort(en) en het bouwwerk en / of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaats vinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrichtlijn mede toetsingskader.

Een ecoloog van de gemeente heeft beoordeeld dat het bestaande gebouw aan de Polderweg 1, dat gesloopt wordt, niet geschikt is voor beschermde soorten. Er staan ook geen waarnemingen op de nationale database (ndff 2016) over beschermde soorten. Nader onderzoek naar beschermde soorten is daarom niet nodig.

Direct naast het gebouw staan een aantal struiken waar mogelijk vogels broeden. Met de sloop van het pand moet rekening gehouden worden met het broedseizoen. Geadviseerd wordt om het pand buiten het broedseizoen te slopen, danwel de vegetatie in de winterperiode te verwijderen.

### **Conclusie**

Ecologische en natuuraspecten vormen geen belemmering voor de realisatie van nieuwbouwplannen voor de kavel aan de Polderweg.

In het kader van de vergroeningsopgave voor heel Oostpoort, kunnen de nieuwe gebouwen en directe omgeving een bijdrage leveren: aan de oostzijde van het pand wordt een groene corridor gecreeerd (zie ook paragraaf 2.3.2). Tevens kan gedacht worden aan natuurinclusief (bij voorbeeld groene gevels) bouwen.

## **5.4 Trilling railverkeer**

Prorail heeft in het kader van het wettelijke vooroverleg aanbevolen om onderzoek te doen naar de effecten van trilling van railverkeer aangezien de nieuwe woningen in de nabijheid van het spoor geprojecteerd zijn. Om meer inzicht te krijgen op het risico van trillingshinder is door DPA Cauberg-Huygen een trillingsonderzoek uitgevoerd (Bijlage 8).

Voor de beoordeling van de trillingssterkte in de woning is gebruik gemaakt van SBR richtlijn B uit 2006.

Het uitgangspunt is een worst-case benadering waarbij een relatief ongunstige eigenfrequentie van de vloer is gekozen en gezocht is naar de treinen die veel trillingen bij deze frequentie veroorzaken. Dit past bij een beoordeling die is gebaseerd op de maximale trillingssterkte ( $V_{max}$ ). Het technische ontwerp van de gebouwen is echter nog niet bekend. Door bij het ontwerp van het gebouw al rekening te houden met de trillingen, kan een constructie worden gekozen die veel meer weerstand biedt tegen de trillingen. Dit kan bijvoorbeeld door bij het ontwerp van de vloeren rekening te houden met de eigenfrequenties van de vloer en te zorgen dat deze frequentie bij 15 Hz of hoger komt te liggen. Aanvullend onderzoek is nodig om het effect van trillingsreducerende maatregelen te bepalen.

Uit het onderzoek blijkt dat de streefwaarde voor de maximale en de gemiddelde trillingssterkte wordt overschreden:

1. De trillingssterkte  $V_{max}$  als gevolg van de trein met de hoogste trillingssterkte (op basis van twee weken metingen) overschrijdt de streefwaarde A2 op zowel de 1e als de 2e lijns bebouwing in zowel de dag- als de nachtperiode;
2. Ook als niet alleen naar de hoogst gemeten trillingssterkte wordt gekeken maar naar een trillingssterkte die gemiddeld 12x per dag optreedt, overschrijdt de trillingssterkte de A2 streefwaarde in de nachtperiode op de 1e lijns bebouwing;
3. In horizontale richting bestaat er een risico op eigenfrequenties in het fundament en de draagconstructie van het gebouw die tot versterking van horizontale trillingen leidt, zodanig dat de A2 streefwaarde op beide locaties wordt overschreden;
4. Bij de verdere ontwikkeling van het bouwplan dient rekening te worden gehouden met trillingsreducerende maatregelen en aanvullend onderzoek naar de aard en de omvang van deze maatregelen.

Het aanvullend onderzoek kan betrekking hebben op de volgende maatregelen:

1. De vloeren in het gebouw: door de eigenfrequentie omhoog te brengen, neemt de overdrachtsfactor voor de belangrijke frequenties tussen 3 en 6 Hz af en daarmee ook de trillingssterkte van de vloer;
2. De fundering: door het contactoppervlak tussen de bodem en de funderingsbalken op de paalkoppen te verkleinen, vindt minder overdracht van trillingsenergie plaats. Deze maatregel is met name relevant voor de horizontale trillingen omdat daarvoor de overdracht vanuit bepaalde bodemlagen moet worden beperkt;
3. De fundering: door tussen de paalkoppen en de funderingsbalken een trillingsisolator te plaatsen, wordt het gebouw ontkoppeld van de bodem waardoor minder trillingsenergie wordt overgedragen op de woningen;
4. De hoofd-draagstructuur van het gebouw: aanbevolen wordt de horizontale stijfheid van de hoofd-draagstructuur zodanig te ontwerpen dat horizontale eigenfrequenties in het gebouw niet samenvallen met, of in de buurt liggen van dominante aanstootfrequenties tussen 3 en 6 Hz.

De maatregelen zijn allen technisch van aard en worden nadrukkelijk meegenomen in de tender. Er is aanvullend onderzoek nodig om de aard en omvang van de maatregelen uit te kunnen werken. Vanwege de technische aard is dit voor het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Het is immers voldoende aannemelijk dat door technische maatregelen de trillingshinder geen onevenredige inbreuk zal maken op het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners.





## Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

### 6.1 Algemeen

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

#### *Verbeelding*

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

#### *Regels*

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

#### *Toelichting*

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

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

### 6.2 De bestemmingen

Binnen het bestemmingsplan zijn drie bestemmingen aanwezig. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de gebruiks- en bouw mogelijkheden. Voor wat betreft de gebruiks- (en bouw-) rechten is aangesloten bij de bepalingen, zoals die gelden

#### **Bestemming Groen**

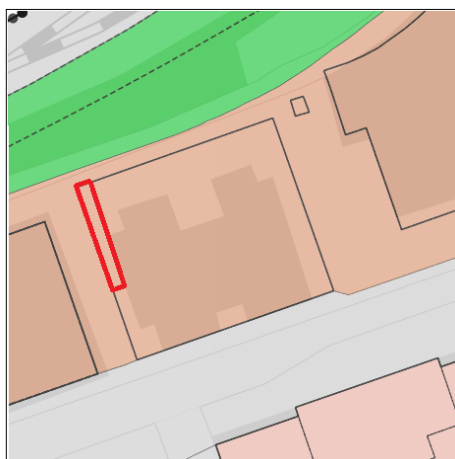
De gronden aan de noord- en oostkant van de nieuwbouw heeft een groenbestemming gekregen. Deze bestemming sluit aan bij de 'vergroeningsvraag'. Deze gronden zijn bestemd voor groen, fiets- en/of voetpaden, speelvoorzieningen, water, waterstaatsdoeleinden en oevervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw en objecten van beeldende kunst.

Op de groenden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gebouwd worden met een

maximale bouwhoogte van 3 meter.

### **Bestemming Maatschappelijk**

Een klein deel van het plangebied heeft een maatschappelijke bestemming gekregen. Het betreft een strook grond, waar op grond van het geldende bestemmingsplan Oostpoort gebouwd kan worden ten dienste van de bestemming 'maatschappelijk'. Het betreft een deel van het bouwvlak dat voor de kavel aan Polderweg 1 was opgenomen. In onderstaand kaartje is aangegeven om welke deel het gaat.



*Uitsnede bestemmingsplan Oostpoort met vervallen deel bouwvlak*

Het is niet wenselijk dat het bouwrecht blijft bestaan voor deze strook grond. Deze grond behoort tot de kavel van de politie. Met dit bestemmingsplan is het bouwrecht verwijderd. Op deze gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen toegestaan, tot zes meter hoogte. Aangesloten is bij de rechten uit het bestemmingsplan Oostpoort.

### **Bestemming Wonen**

Deze gronden met de bestemming 'Wonen' zijn bestemd voor wonen. aan-huis-verbonden beroepen en – bedrijven, tuinen en erven, openbare ruimte, in- en uitritten, nutsvoorzieningen, groen, water en kunstwerken ten behoeve van weg- en waterbouw.

Het totale brutovloeroppervlakte voor woningen bedraagt maximaal 4.200 m<sup>2</sup>. Uitgaande van de huidige grondprijs en de doelstelling om middensegment huurwoningen te gaan realiseren, kunnen er 55 tot 76 woningen gerealiseerd worden.

Bebouwing dient binnen het bouwvlak opgericht te worden. Maximaal 65% van het bouwvlak mag bebouwd worden. De bebouwing aan de zijde van het spoor mag maximaal 20 meter (6 bouwlagen) hoog zijn en de bebouwing aan de zijde van de Polderweg mag maximaal 17 meter (5 bouwlagen) hoog zijn. Er is een minimale bouwhoogte van 13 meter voorgeschreven.

Tenminste 80% van de bouwgrenzen, evenwijdig aan de Polderweg en de spoorlijn, dient bebouwd te worden. Deze bouwgrenzen zijn op de verbeelding aangeduid als 'gevellijn 1' respectievelijk 'gevellijn - 2'.

#### *Voorwaardelijke verplichting*

De gevel aan de zijde van de spoorlijn, dient vanaf de vierde bouwlaag als dove gevel uitgevoerd te

worden. Dit is in de vorm van een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. Tevens dient aangetoond te worden dat de woningen die over een dove gevel beschikken of waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, beschikken over een stille zijde. Indien uit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting de maximale ontheffingswaarde niet overschreden wordt (of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde), is de voorwaardelijke verplichting van de realisatie van een dove gevel niet van toepassing.

### *Parkeren*

Het bestemmingsplan voorziet niet in een parkeernorm, omdat parkeren niet binnen het bestemmingsplangebied wordt opgelost. Zoals beschreven in paragraaf 3.3.7 biedt de garage winkelcentrum Oostpoort voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen.



## **Hoofdstuk 7            Economische uitvoerbaarheid**

### **7.1     Inleiding**

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

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

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

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

### **7.2     Plangebied**

Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkelingen is dat deze voor de gemeente budgetneutraal worden ontwikkeld. Op grond van artikel 6.12, lid 1, Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12, lid 4, Wro is de stadsdeelraad verplicht om de kosten te verhalen en een exploitatieplan vast te stellen gelijktijdig met het besluit (het wijzigingsplan) waarop het exploitatieplan betrekking heeft.

Met onderhavig bestemmingsplan is een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. De te ontwikkelen grond wordt in erfpacht uitgegeven. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond. De stadsdeelraad zal, voor vaststelling van het bestemmingsplan, moeten besluiten dat er geen exploitatieplan wordt vastgesteld.



## Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 8.1 Voortraject

Op 22 maart 2016 heeft het Algemeen Bestuur van de bestuurscommissie Oost (AB-Oost) de 'Startnotitie Ontwikkeling DWI locatie Oostpoort, stadsdeel Oost' vastgesteld. Daarmee heeft AB-Oost de uitgangspunten vastgesteld voor de voorgenomen herontwikkeling. De startnotitie heeft niet ter inzage gelegen voor inspraak.

Op 15 juni 2016 en 30 juni 2016 zijn door de gemeente consultatieavonden georganiseerd voor de buurt. Voor deze avonden zijn bewoners en bedrijven van Oostpoort, Tuinwijk en de Oeterwalerstraat uitgenodigd. De gemeente heeft gekozen om de omgeving actief te betrekken in het voortraject, met als doel de omgeving vroeg te informeren en om informatie op te halen bij de omgeving.

Tijdens de eerste avond is door de gemeente toegelicht wat de plannen globaal zijn en welke geschiedenis hier aan ten grondslag ligt. Een belangrijk onderdeel van de eerste avond vormden de discussiegroepen, waar bewoners (en bedrijven) input konden geven over onder andere het beoogde programma, de groenstructuur en de bouwmassa.

De gemeente is met alle opgehaalde informatie aan de slag gegaan en heeft tijdens de tweede avond de resultaten terug gekoppeld. Op 30 juni 2016 is tevens het vervoltraject gepresenteerd.

De belangrijkste input die opgehaald is uit de buurt is en die hebben bijgedragen aan het de planvorming zijn:

- met betrekking tot het programma: de opgehaalde input voor het programma is gering. Er was geen brede consensus aanwezig over een aanvullend programma op woningbouw voor de plint.
- met betrekking tot de groenstructuur: de aanwezigen geven aan dat groen een belangrijk onderdeel vormt van de herontwikkeling. Naast een maximaal groene invulling van de kavel worden met name groene daken veel genoemd als wenselijke invulling.
- met betrekking tot de bouwmassa: de variant met de twee bouwmassa's evenwichtig aan het spoor, met maximaal 5, c.q. 6 bouwlagen, wordt door alle aanwezige als beste bevonden.

### 8.2 Inspraak

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

Het concept-ontwerp bestemmingsplan is, in het kader van een zorgvuldige voorbereiding, ter consultatie voorgelegd aan de omgeving. De genodigden voor de informatieavonden die in juni 2016 hebben plaats gevonden, hebben een bericht gehad dat het concept-ontwerpbestemmingsplan in de periode van 1 november tot 1 december 2016 ter inzage lag en dat op 10 november 2016 een informatieavond plaats vond.

Tijdens de ter inzagelegging zijn zeven reacties ingediend. In bijlage 7 zijn alle ontvangen reacties samengevat en beantwoord. De ontvangen reacties hebben op onderdelen geleid tot het aanpassen van het (ontwerp-) bestemmingsplan.

### **8.3 Vooroverleg**

Het plan is voor vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) aan de volgende instanties gezonden:

- Provincie Noord-Holland.
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam-Amstelland;
- Gasunie;
- Prorail;
- Liander;
- Politie;
- Montessorischool;
- Q-park.

Van drie overlegpartners is een reactie ontvangen. In bijlage 7 zijn alle ontvangen reacties samengevat en beantwoord. De ontvangen reacties hebben op onderdelen geleid tot het aanpassen van het (ontwerp-) bestemmingsplan.

### **8.4 Zienwijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening, gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode heeft een ieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.