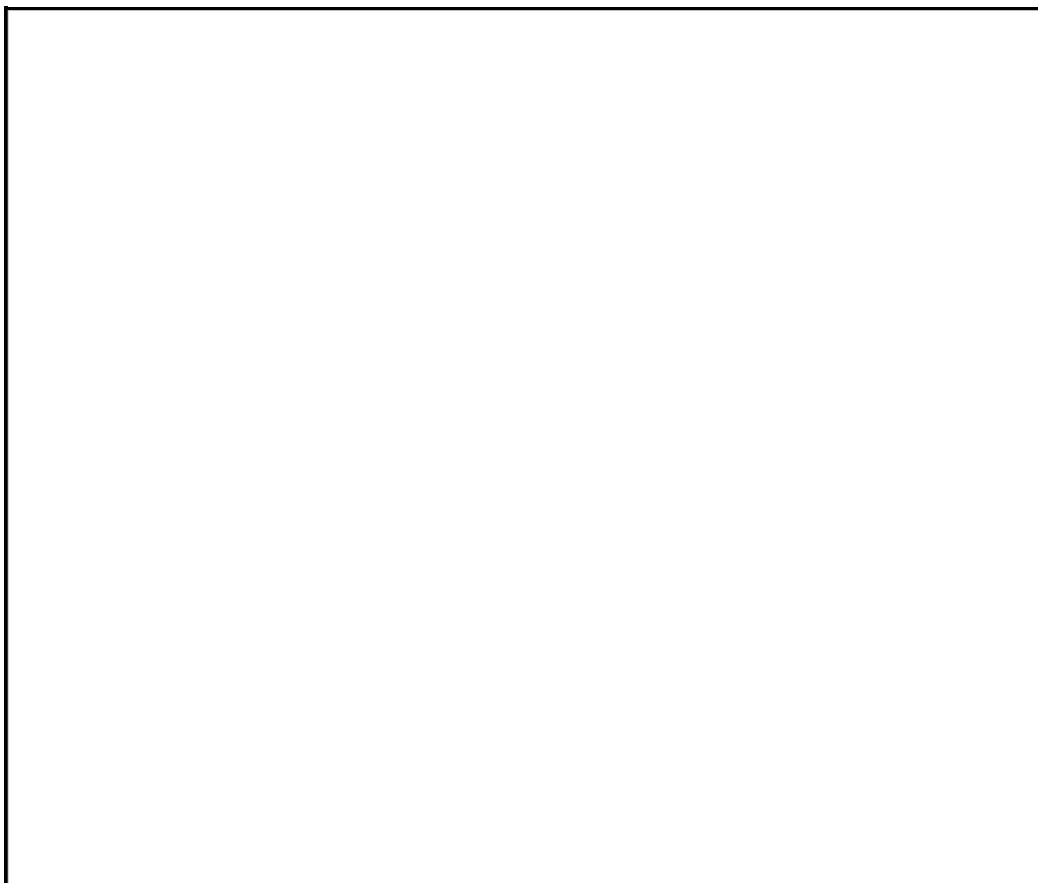


Bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook



Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1712BPGST-VG01

Datum print 26 Mei 2020

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	10
2.3	Geldend planologisch kader	11
2.4	Beschrijving van het plangebied	11
2.5	Geschiedenis van het plangebied	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	18
3.3	Regionaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	22
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	29
4.3	Stedenbouwkundige aspecten	32
4.4	Verkeer en parkeren	37
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splicht	39
5.1	Wettelijk Kader	39
5.2	Identificeren m.e.r.-(beoordelings)plicht op basis van het Besluit mer	39
5.3	Inhoud eerdere MER Overamstel	40
5.4	MER- Afweging	42
5.5	Conclusie	44
Hoofdstuk 6	Geluid	45
6.1	Beleid en regelgeving	45
6.2	Resultaten onderzoeken	46
6.3	Advies TAVGA	55
6.4	Conclusie	55
Hoofdstuk 7	Luchtkwaliteit	57
7.1	Algemeen	57
7.2	Beleid en regelgeving	57
7.3	Overamstel en het NSL	58
Hoofdstuk 8	Bodem	59
8.1	Algemeen	59
8.2	Resultaten onderzoeken	59
8.3	Conclusie	63

Hoofdstuk 9	Cultuurhistorie en archeologie	65
9.1	Algemeen	65
9.2	Situatie plangebied	65
Hoofdstuk 10	Duurzaamheid	67
10.1	Algemeen	67
10.2	Duurzaamheid in Weespertrekvaart-Strook	67
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	71
11.1	Algemeen	71
11.2	Beleid en regelgeving	71
11.3	Resultaten onderzoeken	75
11.4	Verantwoording groepsrisico en conclusie	76
Hoofdstuk 12	Luchthavenindelingbesluit	79
Hoofdstuk 13	Bedrijven en milieuzonering	81
13.1	Algemeen	81
13.2	Situatie plangebied	81
13.3	Bestaande bedrijven in de omgeving	82
13.4	Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied	85
13.5	Conclusie	86
Hoofdstuk 14	Natuur en Landschap	87
14.1	Algemeen	87
14.2	Beleid en regelgeving	87
14.3	Situatie plangebied	89
14.4	Conclusie	91
Hoofdstuk 15	Water	93
15.1	Algemeen	93
15.2	Waterparagraaf	93
15.3	Conclusie	94
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	95
16.1	Algemeen	95
16.2	Planvorm en artikelsgewijze toelichting	95
16.3	Artikelsgewijze toelichting	95
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	103
17.1	Wetgeving Grex	103
17.2	Het voorliggend plan en de Grex	103
17.3	Investeringsnota	103
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	105
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	105
18.2	Maatschappelijk overleg en participatie	105

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

1.1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart-Strook' heeft betrekking op de strook gelegen tussen het oostelijk deel van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart in Amsterdam en het voormalige Bijlmerbajescomplex. Het bestemmingsplan geeft concrete invulling aan ruimtelijk gemeentelijk beleid voor transformatie van deze strook naar gemengd woon-werkgebied. Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Weespertrekvaart-Strook' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

Amsterdam heeft de ambitie om de stad en de omgeving te ontwikkelen tot een economisch sterke en duurzame metropoolregio. Deze ambitie is vertaald in de Structuurvisie Amsterdam 2040 die de gemeenteraad in 2011 heeft vastgesteld. Een belangrijk ingrediënt om te komen tot een economisch sterke en duurzame stad is verdichting en transformatie van een aantal gebieden tot sterke stedelijke woon-/werkgebieden. Een van deze gebieden is het gebied Overamstel. Al langere tijd wordt gewerkt aan realisatie en uitvoering van de transformatie van het gebied Overamstel van "traditioneel" werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied.

De transformatie van het gebied Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden getransformeerd middels herontwikkeling. Dit bestemmingsplan is gericht op één van die deelgebieden. Weespertrekvaart - Strook is één van de deelgebieden van het gebied Overamstel.

Het deelgebied Weespertrekvaart Strook ligt tussen het voormalige Bijlmerbajescomplex en het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart. Deze strook is nu in gebruik voor de tijdelijke huisvesting van studenten. Er zijn 1000 studentenwoningen in de vorm van gestapelde containers van 4 lagen hoog. De woningen worden door Woningstichting De Key aan statushouders en studenten verhuurd. Tussen maart 2018 en mei 2020 worden deze verwijderd, waarna gestart kan worden met de transformatie.

De kaderstelling voor de transformatie is onder meer uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan "Weespertrekvaart Midden", vastgesteld door de raad op 14 februari 2018. Om de geplande transformatie naar woningen, bedrijven, een schoolgebouw, bedrijfsmatige en maatschappelijke voorzieningen en aanvullende voorzieningen zoals lichte horeca juridisch-planologisch mogelijk te maken, is een herziening van het bestemmingsplan nodig. In hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader is de gewenste ontwikkeling nader toegelicht.

Voorliggend bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijk beleid voor het gebied. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden.

1.1.2 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelling in de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten te bewerkstelligen, teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Hiertoe zijn tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van

toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Strook is als onderdeel van Koers 2025 aangemeld als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte in de 17e tranche van de Crisis- en herstelwet. Dat biedt de mogelijkheid om onderwerpen die belangrijk zijn in het kader van (onder andere) duurzaamheid op te nemen in de regels. In de regels is dan ook vastgelegd dat de plint voorzien moet zijn van een groen dak. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 16, de Juridische planbeschrijving.

1.2 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen tot grootstedelijk project. Bij dit besluit is besloten dat de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de Centrale Stad blijven.

1.3 Leeswijzer

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

De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 18 hoofdstukken. Hier wordt in het kort de inhoud van deze hoofdstukken beschreven

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de geplande ontwikkeling van het gebied. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 tot en met 15 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 18 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en/of regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het gebied Overamstel, waar het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Strook deel van uitmaakt, ligt binnen de ring en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het Centrumgebied Zuidoost. Het plangebied van het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook wordt globaal als volgt begrensd:

- aan de noord- en oostzijde door de H.J.E. Wenkebachweg;
- aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de gracht rondom de voormalige Bijlmer Bajes.
- aan de zuidzijde maakt het bestaande bedrijfsverzamelgebouw aan de H.J.E. Wenkebachweg 6V-6 t/m 13 (gearceerd weergegeven in de onderstaande afbeelding) geen deel uit van het plangebied. De omliggende wegen maken wel deel uit van het bestemmingsplan.

De ligging van het plangebied is weergegeven op onderstaande afbeelding.



Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

2.2 Doelstelling

Gelet op de huidige wet- en regelgeving is het noodzakelijk een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in een planologische en juridische regeling voor de ontwikkeling van het gebied Weespertrekvaart-Strook. Dit bestemmingsplan beoogt hierin te voorzien.

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling ten behoeve van een creatieve wijk mogelijk, waar wonen en werken worden gecombineerd. Er is een mix van woningen, lichte bedrijven en maatschappelijke voorzieningen mogelijk.

In het stedenbouwkundig plan is in het verleden het maximale programma vastgelegd. Tijdens de uitwerking van de plannen is gebleken dat, in verband met bijvoorbeeld, de duurzaamheidseisen en stijgende bouwkosten de exploitatie onder druk komt te staan. Daarnaast is uit nadere uitwerking gebleken dat het volume dat is opgenomen in het stedenbouwkundig plan groter is dan het maximale programma. Dat zou betekenen dat er ruimte onbenut gelaten moet worden terwijl de opbrengsten onder druk staan. Dat is in strijd met het uitgangspunt dat er doelmatig moet worden omgegaan met de beschikbare ruimte. Het oorspronkelijk programma is daarom met 5% verhoogd. Dat biedt meer ruimte voor het gewenste programma aan bedrijven en woningen.

m2 BVO	wonen	werken	maatschappelijke voorzieningen	totaal
oorspronkelijk	17.700	4.620	5.170	27.490
toevoeging 5%	18.585	4.851	5.428,5	28.864,5
afgerond nieuw programma	18.600	4.900	5.500	29.000

Wonen

Wonen vormt het grootste deel van het programma. De woningen worden conform de Woonagenda 2025 gerealiseerd in gereguleerde huur(40%), middel dure huur en koop (40%) en in dure huur en koop (20%).

Daarnaast wordt er rekening mee gehouden dat een deel van het woonprogramma benut kunnen worden voor vormen van begeleid wonen voor bijvoorbeeld ouderen al dan niet met intensievere zorg. Daarmee wordt de gelegenheid geboden voor specifieke doelgroepen zoals stadsveteranen om langer zelfstandig of deels zelfstandig te kunnen blijven wonen.

Werken

In het plangebied kunnen er bedrijven, kantoren, creatieve functies, zakelijke- en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd worden. In aanvulling op het maximale programma wordt er 350 m2 horeca toegestaan, die de aanwezige bedrijven kan ondersteunen en zorgt voor een levendige plint.

Maatschappelijke voorzieningen

Het maatschappelijk programma zal in ieder geval bestaan uit een basisschool met gymzaal en schoolplein, een kinderopvang en buitenschoolse opvang (BSO) en een Ouder- en Kindteam (OKT).

Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om een Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding te

vestigen. Deze voorziening bestaat uit maatschappelijke opvang en/of beschermd wonen. Het verschil tussen maatschappelijke opvang en beschermd wonen is dat bij maatschappelijke opvang, de doelgroep wordt begeleid om zelfstandig te gaan wonen (doorstroomgericht) waar dat bij beschermd wonen niet het geval is (niet-doorstroomgericht).

Nader afwegingskader voor begeleid wonen als voor de Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding

Zowel voor het begeleid wonen als voor de Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding geldt dat het om niet-zelfredzame groepen kan gaan. Omdat in het plangebied een aardgastransportleiding aanwezig is, zijn deze functies niet rechtstreeks toegestaan. Met een afwijkingsbevoegdheid kunnen deze gevestigd worden, mits de gevolgen van de aardgasleiding, eventuele alternatieven en maatregelen worden afgewogen bij de besluitvorming. Ook dit voortschrijdend inzicht is reden geweest om het programma te vergroten.

Het programma, de verdeling over de verschillende bouwblokken en het nadere afwegingskader vanwege de aanwezige aardgastransportleiding wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader.

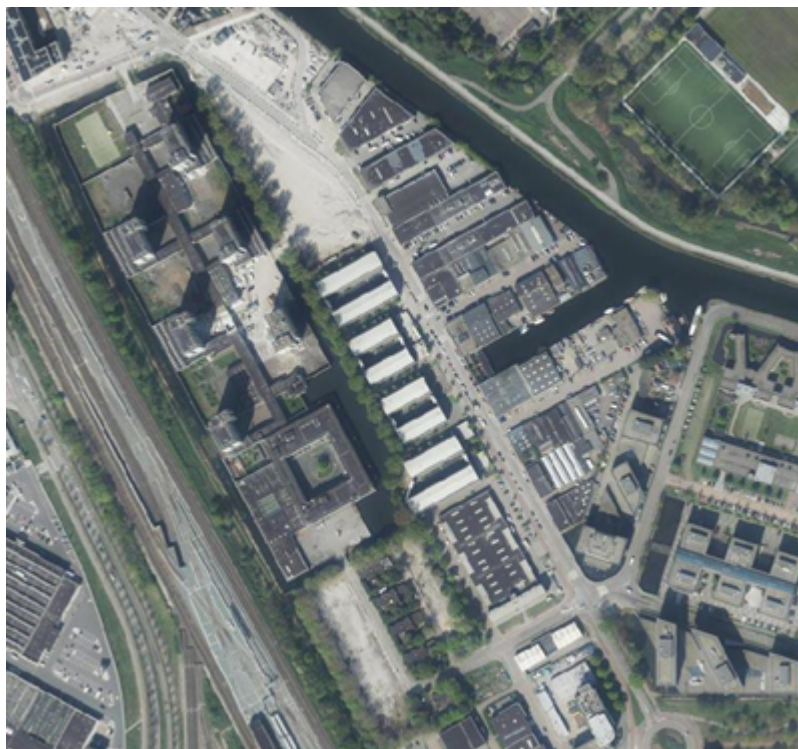
2.3 Geldend planologisch kader

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- het bestemmingsplan "Weespertrekvaart Zuid", dat de gemeenteraad op 26 november 2013 heeft vastgesteld;
- het bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Midden", zoals de gemeenteraad van Amsterdam dat op 27 november 2013 heeft vastgesteld;
- het bestemmingsplan "Weespertrekvaart West", dat de gemeenteraad op 21 november 2017 heeft vastgesteld.
- de eerste partiële herziening van het bestemmingsplan "Weespertrekvaart West", zoals door de gemeenteraad op 27 juni 2018 heeft vastgesteld.

2.4 Beschrijving van het plangebied

In de huidige situatie bevinden zich tijdelijke studentenwoningen. Het betreft 1000 studentenwoningen in de vorm van gestapelde containers van 4 lagen hoog. De woningen worden door Woningstichting De Key aan statushouders en studenten verhuurd. Tussen maart 2018 en mei 2020 worden deze verwijderd, waarna gestart kan worden met de ontwikkeling.



huidige situatie: luchtfoto 2019

2.5 Geschiedenis van het plangebied

Het plangebied Weespertrekvaart Strook ligt in een omgeving met een rijke cultuurhistorie uit verschillende tijdperken. De ontginning van dit gebied vond in de 12de en 13de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Ter hoogte van het huidige plangebied was tot aan het begin van de twintigste eeuw de Grote Duivendrecht Polder gelegen. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafsmeer die in de jaren dertig van de 17e eeuw is aangelegd. Tot aan het einde van achttiende eeuw bevonden zich in deze omgeving een aantal buitenplaatsen welke in de loop der tijd zijn verdwenen en op enkele locaties plaats maakte voor opslag en enige industrie.

De opening van het Rhijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden. Tegen het eind van de 19de eeuw heeft deze omgeving nog een overwegend landelijk karakter. Met de opening van het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) in 1893 kwam een einde aan de (bovenlokale) transportfunctie van de Weespertrekvaart (en de Vecht). Sindsdien is er nog wel vrachtvaart naar de industrieterreinen van Weesp en Diemen. De recreatievaart voert nu echter de boventoon. De oude trekvaart is nu een snelle en aantrekkelijke vaarroute tussen de populaire watergebieden van de Amstel en de Vecht. Oorspronkelijk liep de trekvaart rechtdoor tot aan de Amstel. Tijdens de aanleg van de spoordijk is er een kortere verbinding naar de Amstel gemaakt. Het noordelijke deel van de trekvaart is in de jaren '90 gedempt bij de ontwikkeling van de Omval en is nu als voet- en fietspad in gebruik.

In 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart. De verkaveling van de kleinschalige industrie is gedeeltelijk gebaseerd op de loop van de Weespertrekvaart. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

jaren van de 20ste- en de eerste jaren van de 21ste eeuw.

Voorliggend plangebied ligt in een omgeving waar sinds enkele jaren concreet gewerkt wordt aan transformatie. Ten noorden van het plangebied vindt in het deelgebied "Kop Weespertrekvaart" sinds 2013 woningbouw plaats ter vervanging van onder meer voormalige bedrijvigheid.

Aan de westzijde van voorliggende plangebied is de bebouwing van de voormalige Penitentiaire Inrichting Overamstel Amsterdam lange tijd een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. De Penitentiaire Inrichting Over-Amstel, beter bekend als de Bijlmerbajes, is gebouwd in de jaren '70 van de twintigste eeuw en in 2016 gesloten als gevangenis en huis van bewaring. Sindsdien wordt gewerkt aan transformatie van dit terrein.

Tussen het plangebied van Weespertrekvaart Strook en de Weespertrekvaart ligt het bestaande bedrijventerrein. Ook hier wordt gewerkt aan de transformatie. Het bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost is op 19 december 2018 voor dit gebied vastgesteld. Dit bestemmingsplan bevat de hoofdlijnen voor de transformatie van het noordelijk deel van het bedrijventerrein. Deze hoofdlijnen worden nader uitgewerkt om de definitieve kaders voor de transformatie vast te leggen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. De centrale visie is uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig'. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen heeft het Rijk de 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3.

De onderwerpen en nationale belangen vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vormen geen belemmering voor de realisatie van de geplande ontwikkeling. De ontwikkeling sluit aan bij de wens om ontwikkelingen binnen stedelijk gebied te realiseren op een duurzame wijze.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De regels die voortvloeien uit de nationale belangen die zijn geformuleerd in de SVIR waarmee rekening moet worden gehouden zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). Voorliggend plan betreft de transformatie van een gebied in het stedelijk gebied van Amsterdam naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Het plan raakt niet aan nationale belangen waarvoor in het Barro (beschermende) regels zijn opgenomen.

3.1.3 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is in de SVIR geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Het doel is om zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren en een goede ruimtelijke ordening te bewerkstelligen. Onder meer door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De Ladder is gericht op het tegengaan van leegstand. Onder een stedelijke ontwikkeling wordt op grond van artikel 1.1.1, eerste lid, onder i van het Bro verstaan *'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*.

Dit bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van woningen, bedrijven, kantoren, creatieve functies, lichte horeca, consumentverzorgende-, zakelijke- dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening (waaronder een basisschool met gymzaal en schoolplein, een kinderopvang, een buitenschoolse opvang (BSO), een Ouder- en Kindteam (OKT), en een Woonzorgopvang met 24uurs begeleiding), begeleid wonen en aanvullende voorzieningen mogelijk. Het geplande programma is als volgt:

m2 BVO	wonen	werken	voorzieningen	totaal
--------	-------	--------	---------------	--------

oorspronkelijk	17.700	4.620	5.170	27.490
toevoeging 5%	18.585	4.851	5.428,5	28.864,5
afgerond nieuw programma	18.600	4.900	5.500	29.000

Woonprogramma

Wat betreft het woonprogramma wordt in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking gewezen op de Woonagenda 2025. Deze Woonagenda is op 20 juli 2017 door de Gemeenteraad vastgesteld. In de Woonagenda zijn stedelijke uitgangspunten en acties voor woningbouwprogrammering opgenomen. De Woonagenda heeft als uitgangspunt voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Aan de acties die zijn opgenomen in de Woonagenda liggen prognoses ten grondslag over de woningvoorraad als er geen actie wordt ondernomen.

Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad die ten grondslag ligt aan de Woonagenda 2025 blijkt dat er tekorten ontstaan in het aanbod van bepaalde woningmarktsegmenten in de woningvoorraad. Volgens deze prognose zit in 2025 het grootste tekort in de gereguleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. Anders dan de huidige voorraad gereguleerde huurwoningen, is er nu (2016/2017) al een tekort aan middeldure huurwoningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose van 6% naar 9% in 2025. Door de groei komt de voorraad middeldure huur meer in de buurt van de behoefte (11%). Deze groei is het gevolg van de bouw van middeldure huurwoningen en het liberaliseren van gereguleerde huurwoningen. Het liberaliseren van huurwoningen gaat echter ten kosten van de gereguleerde voorraad die in verwachting na 2019 al met een tekort kampt. Ook in het dure deel van de koopsector wordt een tekort voorzien, maar anders dan de huishoudens die een voorkeur hebben voor de goedkope huur en middeldure huur, kunnen huishoudens die duur willen kopen uitwijken naar middensegment koop of goedkope koop. Er zijn ook delen van de woningvoorraad waar de voorraad groter wordt dan de behoefte. Dit geldt voor (delen van) de koopsector, maar met name voor de voorraad dure huurwoningen (4% behoefte ten opzichte van 14% voorraad in 2025).

Dit betekent niet dat deze woningen in 2025 leeg staan. Ondanks een groot bouwprogramma blijft schaarste bestaan op de Amsterdamse woningmarkt. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Volgens de Primos prognose zijn er in 2025 in de Metropoolregio Amsterdam 60.645 woningen tekort. Het groeiende dure huursegment wordt dus makkelijk verhuurd aan huishoudens die hier willen wonen. Met het programma Koers 2025 zet de gemeente in op een bouwprogramma van 50.000 woningen tot 2025. De ambitie van de gemeente is om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Voor de acties die daarvoor in de Woonagenda 2025 benoemd zijn, geldt als stedelijk uitgangspunt voor de programmering in woningbouwprojecten 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. In de Woonagenda is aangegeven dat per plangebied aan de hand van spelregels wordt bepaald welk programma wordt gerealiseerd. Hierbij is de inzet onder meer gericht op het jaarlijks laten bouwen van minimaal 1.500 middeldure huurwoningen.

Het woningbouwprogramma binnen dit bestemmingsplan wordt ingevuld conform de 40/40/20 verdeling en voorziet in de woningbehoefte.

Niet-woonprogramma

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

Adviesbureau BRO heeft onderzoek uitgevoerd in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. Daarbij is het niet-woonprogramma onderzocht zoals dat is opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook en het vastgestelde bestemmingplan Weespertrekvaart Oost, voorzover opgenomen in een uit te werken bestemming "Gemengd - Uit te werken". De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van BRO: "Toets ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma Weespertrekvaart Midden en Oost" d.d. 26 juni 2018. Het rapport is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Uit de analyses in dit rapport volgt een behoefte van in totaal 21.400 - 36.770 m² bwo aan voorzieningen voor dit plangebied en het naastgelegen ontwikkelingsgebied dat in het Weespertrekvaart Oost is opgenomen in een uit te werken bestemming "Gemengd - Uit te werken". Het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Strook voorziet in totaal in 5.500 m² aan maatschappelijke voorzieningen en 4.900 m² aan werkfuncties met aanvullende horeca. Daarmee blijft de ontwikkeling binnen de te verwachten behoefte.

Conclusie

Uit het nadere onderzoek blijkt dat het geplande programma voorziet in een actuele behoefte binnen het stedelijk gebied. Er wordt voldaan de verplichtingen vanuit de ladder voor duurzaamheid.

3.1.4 Verbrede reikwijdte

Het aantal inwoners van Amsterdam groeit. Om deze mensen te kunnen huisvesten moeten tot 2025 een groot aantal woningen aan de voorraad worden toegevoegd. Amsterdam wil dit op een duurzame manier doen. De gebieden die zijn opgenomen in Koers 2025 (en daarnaast Buiksloterham en de Zuidas) moeten op een duurzame manier worden ontwikkeld.

Amsterdam heeft in de Agenda Duurzaamheid aangekondigd duurzaam te willen groeien. De inzet daarbij is om economische en demografische groei samen op te laten gaan met een zo laag mogelijke milieudruk. Groeien in een compacte stad biedt kansen voor efficiënt omgaan met ruimte, grondstoffen en energie. In de bouwopgave gaat het verder om het creëren van een CO₂-arm energiesysteem, klimaatneutraal bouwen, zorgen voor een gezonde luchtkwaliteit, klimaatbestendig bouwen en inrichten en het zorgvuldig omgaan met grondstoffen. Slimme duurzame oplossingen zoals groene daken en gevels spelen hierbij een belangrijke rol.

Om deze duurzaamheidsaspecten ook juridisch te kunnen verankeren zijn de projecten die deel uitmaken van koers 2025 toegevoegd aan de Crisis- en herstelwet, die mogelijkheden biedt om te experimenteren met bredere regelgeving. In artikel 7c van de Crisis- en herstelwet is het experiment bestemmingsplan met verbrede reikwijdte geregeld. Het bieden van de mogelijkheden van verbreding van het bestemmingsplan ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen maakt het voor de betrokken gemeenten mogelijk om in de besluitvorming over ruimtelijke plannen verder te kijken dan alleen het ruimtelijke beleidskader. Zoals bij de invoering van artikel 7c in de zevende tranche is opgemerkt, draagt de uitvoering van experimenten met bestemmingsplannen met verbrede reikwijdte bij aan het faciliteren van innovatieve ontwikkelingen en kunnen deze experimenten lokaal bijdragen aan het bestrijden van de economische crisis en aan de bevordering van duurzaamheid.

Alle projecten die deel uitmaken van Koers 2025 zijn opgenomen in artikel 7c, lid 17 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, waardoor de verbrede reikwijdte kan worden toegepast. Weespertrekvaart Strook valt onder Koers 2025 en kan dus de verbrede reikwijdte toepassen. In het bestemmingsplan zijn daarom de duurzaamheidsaspecten opgenomen in de regels, waaronder de eisen voor een groen dak.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie op de fysieke leefomgeving beschreven.

De leidende hoofddambitie in de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving, die goed is voor mens, plant én dier, is een voorwaarde voor een goed economisch vestigingsklimaat. Tegelijkertijd is duurzame economische ontwikkeling een voorwaarde voor het kunnen investeren in een prettige leefomgeving. Omdat het leefbaar houden van de provincie ook vraagt om grote investeringen in bijvoorbeeld het landschap, natuurontwikkeling en de transitie naar een duurzame energiehuishouding.

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoogstedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub.

De ontwikkeling komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij horen de mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

De provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. 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.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten, wijzigingsplannen, uitwerkingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningbesluiten vanuit provinciaal belang gezien 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 (en de andere hiervoor genoemde planvormen en besluiten) 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.

Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. De laatste wijziging van de PRV is op 27 mei 2019 door Provinciale Staten vastgesteld. In deze wijziging is een verbod op nieuwvestiging en uitbreiding van geitenhouderijen opgenomen in de PRV. De gewijzigde PRV is op 7 juni 2019 in werking getreden.

De regels ten aanzien van nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied, overstromingsrobuust inrichten en energie en duurzaam bouwen zijn voor deze ontwikkeling van belang.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

Voor wat betreft nieuwe stedelijke ontwikkeling geldt dat het gebied Overamstel bestaand stedelijk gebied is en dat de transformatie van het gebied Overamstel voor woningbouw met de daarvoor benodigde voorzieningen als scholen, dienstverlening en kleinschalige bedrijvigheid regionaal en met de Provincie is afgestemd. Onder andere in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen en middels overleg in het kader van de uitgevoerde MER en de structuurvisies.

Overstromingsrobuust inrichten

Het plangebied is gelegen in de Venserpolder. Langs de oevers van de Weespertrekvaart en de insteekhaven ligt een secundaire waterkering, die de Venserpolder beschermt tegen overstroming vanuit de Amstellandse boezem. Het betreft een waterkering van IPO klasse V met een overschrijdingsfrequentie van 1/1000 jaar. Deze waterkering is in beheer bij Waternet/AGV. De Venserpolder ligt binnen Dijkkring 14. Voor deze Dijkkring is in de Waterwet een overstromingsrisico van 1/10.000 jaar bepaald.

Het plangebied ligt buiten de secundaire waterkering en kent geen onaanvaardbare of onevenredige overstromingsrisico's. De beschermingszone rondom de waterkering ligt wel binnen het plangebied. In het bestemmingsplan zijn daarom regels opgenomen ter bescherming van de waterkering met de bijbehorende beschermingszone.

Energie en duurzaam bouwen

Met ontwikkelingen voor woningbouw, renovatie, (herstructurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dient invulling te worden gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie en energiebesparing. Hieronder wordt mede verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Bij het ontwerp van de nieuwe bebouwing worden eisen gesteld aan de energieprestaties en de warmtevoorziening. Er wordt in ieder geval gasloos gebouwd.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Onderhavig initiatief wordt niet in een NNN gebied gerealiseerd. Het dichtstbijzijnde NNN gebied bevindt zich op ruim 1,8 kilometer afstand. Uit de voor de ontwikkeling uitgevoerde natuurtoets vloeit voort dat er geen negatieve effecten worden verwacht op dit NNN gebied. Het initiatief is op dit punt in overeenstemming met de PRV. In paragraaf 5.7 wordt nader ingedaan op de uitgevoerde natuurtoets.

3.2.3 Provinciale watervisie 2021 'Buiten de oevers'

De Provinciale Watervisie 2021 'Buiten de Oevers' is vastgesteld op 15 september 2015 door Provinciale Staten. De watervisie is afgestemd met de Stroomgebiedbeheerplannen uit de Kaderrichtlijn Water. De Watervisie beschrijft de ambitie en kaders voor het regionale waterbeheer in Noord-Holland richting 2021 met een doorkijk naar 2040. De Watervisie is integraal onderdeel van het strategisch omgevingsbeleid en heeft een directe relatie met de provinciale omgevingsvisie. In de Watervisie richt de provincie zich op de thema's veilig, schoon en voldoende water. Deze thema's zijn uitgewerkt in doelstellingen voor onder andere veilige dijken en duinen, robuuste inrichting van het achterland, rampenbeheersing bij overstromingen, kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater, zoetwatervoorziening en het tegengaan van wateroverlast. In de waterparagraaf wordt beschreven hoe op de projectlocatie met de waterhuishouding wordt omgegaan.

3.2.4 Conclusie

Er wordt voldaan aan het provinciaal beleid en de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.3 Regionaal beleid

Metropoolregio Amsterdam

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

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

MRA agenda 2016-2020

Samenwerking op het niveau van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt steeds belangrijker. De gemeenten in de MRA hebben afgesproken dat tot 2040 circa 250.000 woningen gebouwd moeten worden. In het kader van de Woningwet heeft Amsterdam samen met de andere gemeenten het voorstel bij het Rijk ingediend om de MRA aan te wijzen als woningmarktregio.

Plabeka

Het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) is in 2005 opgericht. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af.

In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0, Ruimte voor werken in de MRA van morgen: 2017-2030

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017). De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de

kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in Amsterdam.

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op transformatie van een gebied dat als bedrijventerrein is bestemd, in woon-werkgebied. Plabeka 3.0 is hierover onder meer aangegeven dat de ruimtedruk in de kern van de metropoolregio toe neemt en dat dit vraagt om verdichting binnen het stedelijk gebied. Tegelijkertijd vraagt de transitie naar de nieuwe economie (duurzaam, circulair, digitaal) om werklocaties die aansluiten op de veranderde ruimtebehoefte. Transformatie van bedrijventerreinen en kantoren is hiervoor een belangrijk middel; de ambitie die de regio op transformatiegebied heeft is dan ook fors. Overigens gaat het hierbij veelal om transformatie van monofunctionele werklocaties naar gemengde gebieden voor wonen én werken; er wordt dus met transformatie vaak óók nieuwe bedrijfsruimte gerealiseerd. De transformatie naar gemengde woon-werkmilieus - of naar andere functies - zorgt ervoor dat de regio kan voorzien in de kwalitatieve ruimtevraag naar gemengde, multimodaal bereikbare werkgebieden in de stad. De MRA heeft daarbij de opgave om verouderde en/of incourante kantoorlocaties en bedrijventerreinen te herstructureren en/of te transformeren. Een bestemming waar nog wel vraag naar is, en die transformatie in veel gevallen ook rendabel kan maken, is wonen. Daarbij draagt transformatie van werklocaties ook bij aan meer ruimte voor wonen in de MRA. Weliswaar richt Plabeka zich op ruimte voor werken - en niet op ruimte voor wonen - maar voldoende woningen op de juiste plekken zijn óók nodig om talent in de MRA te kunnen accommoderen, wat ook relevant is voor het vestigingsklimaat.

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten (tot 2017). De stadsregio werkte tussen 2006 en 2017 onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld. De Stadsregio Amsterdam is sinds 1 januari 2017 verder gegaan als Vervoerregio Amsterdam omdat de organisatie zich vanaf die datum concentreert op de regionale verkeer- en vervoertaken.

Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 - 2020

De regionaal van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 - 2020 vastgesteld. De vernieuwing is een actualisatie van het eerdere beleid uit 2011 en is op 1 april 2016 in werking getreden. Er wordt opgeroepen tot meer regionale afstemming van de winkelstructuur. Dit bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden voor zelfstandige detailhandel en is in overeenstemming met het detailhandelsbeleid.

3.3.1 Conclusie

Regionale afstemming heeft plaatsgevonden in het kader van de structuurvisie voor Amsterdam en de MER voor de herontwikkeling van het Overamstelgebied.

- Voor de behoefte aan kantoor en bedrijfsruimte is in een apart behoefteonderzoek uitgevoerd door BRO (d.d. 26 juni 2018) waaruit blijkt dat het programma aan bedrijven en voorzieningen dat is opgenomen in dit bestemmingsplan en in het naastgelegen bestemmingsplangebied Weespertrekvaart Oost voorziet in een actuele behoefte.
- Voor woningbouw geldt dat met name in Amsterdam de woningbehoefte groter is dan de nu beschikbare plancapaciteit. Dit bestemmingsplan sluit hier op aan. Het bestemmingsplan ziet toe op een deel van de transformatie opgave van Overamstel waardoor voorzien wordt in de woningbehoefte.
- Ten aanzien van detailhandel geldt dat in het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe zelfstandige detailhandel mogelijk gemaakt.

De ontwikkeling van het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook is regionaal afgestemd. De gewenste functies zijn onderzocht. Er is voldaan aan het regionaal beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

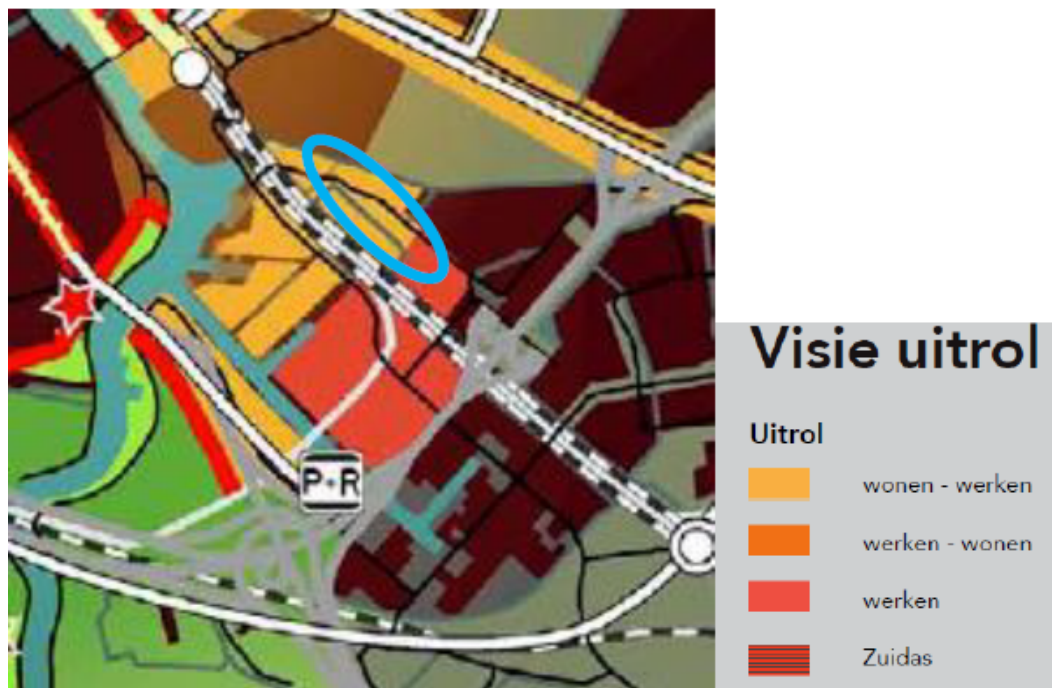
3.4.1 Visie Overamstel (2002 en 2005)

In de Visie Overamstel 2002 is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijvengebied Amstel I en II tot stedelijk, gemengd woon-werkgebied voorgesteld. Deze Visie geeft globaal de ambitie, het programma en de ontwikkelingsrichting van het gebied Overamstel aan. In het in 2002 geldende structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is deze transformatie opgenomen. In 2005 is de Visie uit 2002 geactualiseerd en na advisering door de stadsdeelraad Oost-Watergraafsmeer, in de gemeenteraad vastgesteld. Voorliggend plangebied sluit aan op een van de deelgebieden van het gebied van de Visie Overamstel 2005, namelijk op het deelgebied "Kop Weespertrekvaart". In dat deelgebied vindt sinds 2013 woningbouw plaats. Het voor voorliggend plangebied Weespertrekvaart Strook vormt samen met het deelgebied Kop Weespertrekvaart en de deelgebieden Weespertrekvaart Bajeskwartier (voormalige 'Bijlmerbajes') en Weespertrekvaart-Oost de nieuwe Weespertrekvaartbuurt.

3.4.2 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' (2011)

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

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



uitsnede structuurvisie

Op de plankaart van de Structuurvisie staat het Weespertrekvaartgebied aangegeven als een gebied voor 'wonen-werken'. Het initiatief voorziet in voorzieningen die horen bij de woon-werkfuncties binnen bestaand stedelijk gebied en past binnen de structuurvisie.

3.4.3 Koers 2025 (2016)

Koers 2025 is vastgesteld door het college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie Amsterdam 2040 en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Om de planvoorraad voor woningbouw op peil te houden zal al vanaf 2016 gestart moeten worden met nieuwe woningbouwprojecten. Met het plan "Koers 2025" heeft de gemeente Amsterdam de ambitie bepaald 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. Koers 2025 gaat uit van een gemengde / complete stad met ruimte voor iedereen. De komende jaren zal de nadruk liggen op het ontwikkelen van nieuwe stadsbuurten. Hier is naast wonen ook ruimte voor goede maatschappelijke voorzieningen, bedrijvigheid en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een fijnmazige ontsluiting maken de nieuwe buurten onderdeel van de stad. Over de te ontwikkelen typen woonmilieus zijn in Koers 2025 geen uitspraken gedaan. Er is daarmee ruimte om flexibel te handelen en opereren. In Koers 2025 is ingezet op een maximaal aantal woningen per gebied.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkeling in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties betreft 'Strategische Ruimte'. Die ruimte is opgedeeld in 17 'bouwstenen': pakketten van samenhangende projecten met gerelateerde infrastructurele maatregelen en planologische-juridische condities. De mogelijk te realiseren woningen in deze gebieden zijn indicatief verkend in Koers 2025. Voorliggend plangebied is onderdeel van gebied dat in Koers 2025 is aangemerkt als bouwsteen 8 - Amstelkwartier'.

3.4.4 Woonagenda 2025 (2017)

De Woonagenda 2025 is op 20 juli 2017 door de Gemeenteraad vastgesteld. In de Woonagenda zijn stedelijke uitgangspunten en acties voor woningbouwprogrammering opgenomen. De Woonagenda heeft als uitgangspunt voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Aan de acties die zijn opgenomen in de Woonagenda liggen prognoses ten grondslag over de woningvoorraad als er geen actie wordt ondernomen. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad die ten grondslag ligt aan de Woonagenda 2025 blijkt dat er tekorten ontstaan in het aanbod van bepaalde woningmarktsegmenten in de woningvoorraad. Volgens deze prognose zit in 2025 het grootste tekort in de gereguleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen.

Anders dan de huidige voorraad gereguleerde huurwoningen, is er nu (2016/2017) al een tekort aan middeldure huurwoningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose van 6% naar 9% in 2025. Door de groei komt de voorraad middeldure huur meer in de buurt van de behoefte (11%). Deze groei is het gevolg van de bouw van middeldure huurwoningen en het liberaliseren van gereguleerde huurwoningen. Het liberaliseren van huurwoningen gaat echter ten kosten van de gereguleerde voorraad die in verwachting na 2019 al met een tekort kampt. Ook in het dure deel van de koopsector wordt een tekort voorzien, maar anders dan de huishoudens die een voorkeur hebben voor de goedkope huur en middeldure huur, kunnen huishoudens die duur willen kopen uitwijken naar middensegment koop of goedkope koop. Er zijn ook delen van de woningvoorraad waar de voorraad groter wordt dan de behoefte. Dit geldt voor (delen van) de koopsector, maar met name voor de voorraad dure huurwoningen (4% behoefte ten opzichte van 14% voorraad in 2025). Dit betekent niet dat deze woningen in 2025 leeg staan.

Ondanks een groot bouwprogramma blijft schaarste bestaan op de Amsterdamse woningmarkt. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Volgens de Primos prognose zijn er in 2025 in de Metropoolregio Amsterdam 60.645 woningen tekort. Het groeiende dure huursegment wordt dus makkelijk verhuurd aan huishoudens die hier willen wonen. Met het programma Koers 2025 zet de gemeente in op een bouwprogramma van 50.000 woningen tot 2025. De ambitie van de gemeente is om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Voor de acties die daarvoor in de Woonagenda 2025 benoemd zijn, geldt als stedelijk uitgangspunt voor de programmering in woningbouwprojecten 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. In de Woonagenda is aangegeven dat per plangebied aan de hand van spelregels wordt bepaald welk programma wordt gerealiseerd. Hierbij is de inzet onder meer gericht op het jaarlijks laten bouwen van minimaal 1.500 middeldure huurwoningen.

Dit bestemmingsplan sluit hier op aan door de in het beleid opgenomen programmeringsverdeling te hanteren bij de uitgifte van de gronden (40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop) en draagt bij aan de gewenste versnelde ontwikkeling van woningbouw.

3.4.5 Kantorenstrategie (2017)

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Sinds die tijd is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstands aanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties.

In het geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

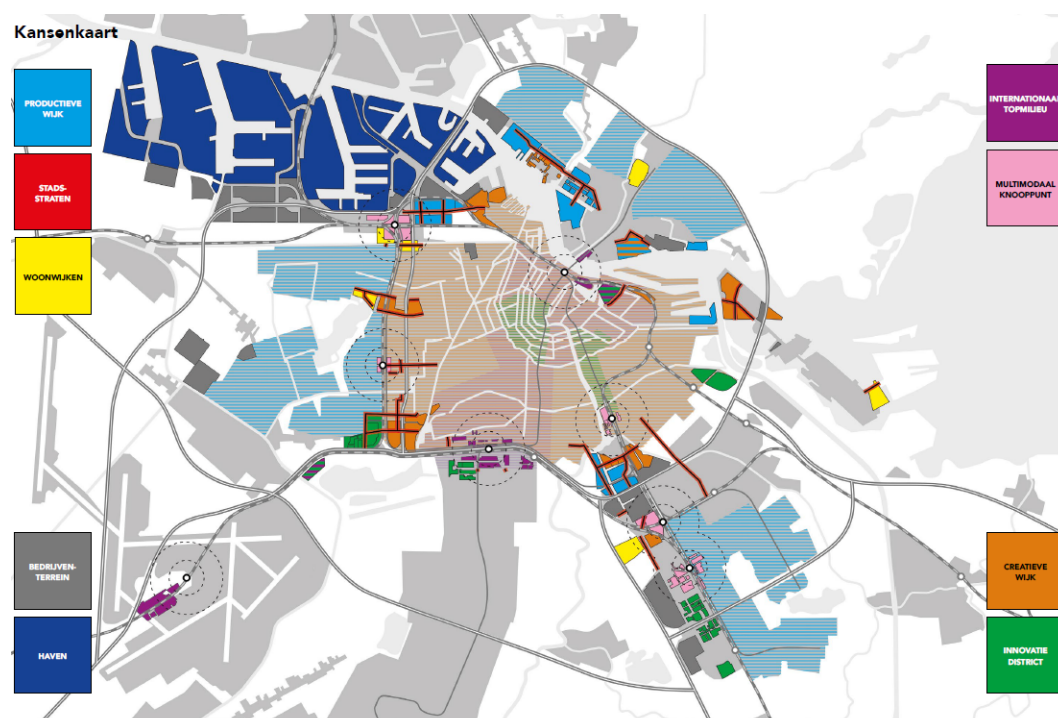
1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJever.
2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.
4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied en Centrumeiland wordt een gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Dit bestemmingsplan sluit hierop aan. Er wordt een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd waarbij kantoorfuncties deel uitmaken van de gewenste mix.

3.4.6 Ruimte voor de economie van morgen (2017)

Amsterdam staat met de groeistrategie Koers 2025 aan de vooravond van een nieuwe stedelijke groeispurt. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats. Naast woningen en voorzieningen zoals internationale scholen heeft Amsterdam ook ruimte nodig om nieuwe economische groei te faciliteren. Koers 2025 wijst daarbij in algemene zin op kansen in stadsstraten, op multimodale knooppunten, gemengde woon-werkwijken, de haven en bedrijventerreinen.

De opgave is om bij de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten bij de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans.



Afbeelding kansenkaart 'Ruinte voor de economie van Morgen'

Het plangebied Weespertrekvaart-Strook is aangewezen op de kansenkaart als creatieve wijk en deels als Stadsstraat.

Creatieve wijken

Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes, voorzien in de behoefte aan een nieuw informeel stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10 zoals De Pijp, het Museumkwartier en de Houthavens, waar al veel kleinschalige creatieve bedrijven, zakelijke diensten en start-ups zich hebben gevestigd. Al deze sectoren hebben behoefte aan een informeel stedelijk milieu waar wonen en werken goed kan worden gecombineerd en waar zich werkruimtes voor co-creatie en third-places (cafés, parken, pleinen) voor sociale en zakelijke ontmoetingen bevinden.

De bebouwing in het plangebied bestaat uit een plint van 8 meter voor voornamelijk werken en maatschappelijke voorzieningen met incidenteel wonen in de plint met daarboven woonfuncties. Daarnaast worden er ook voorzieningen in en om het plangebied aangelegd. In het bestemmingsplan zijn in de regels mogelijkheden voor de vestiging van creatieve functies opgenomen.

3.4.7 Parkeerbeleid (2017)

De gemeente Amsterdam voert al jaren parkeerbeleid. Parkeerbeleid heeft invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stad. Dit onder meer vanuit het idee dat minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor voetgangers en fietsen en een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit van 2015 is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Hiervoor heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Op 29 november 2017 heeft de raad wijzigingen in deze nota aangebracht. In de Nota Parkeernormen staan beleidsregels en parkeernormen voor auto's bij nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid wordt toegepast.

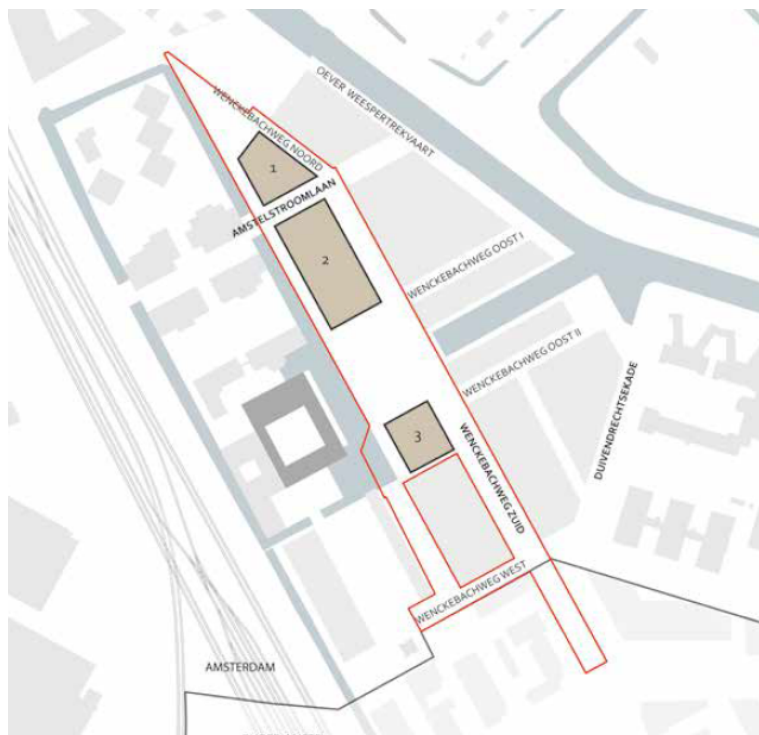
De gemeenteraad heeft daarnaast op 14 maart 2018 de nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' vastgesteld. De nota beschrijft het beleidskader waarin normen en richtlijnen zijn opgenomen voor fietsen en scooters. Doel daarvan is om te voorkomen dat de gestalde fietsen en scooters steeds meer beslag leggen op de openbare ruimte.

In de regels is een zogenaamde "dynamische" verwijzing opgenomen voor wat betreft parkeren. Dit houdt in dat ten tijde van de indiening van aanvragen om omgevingsvergunning voor de bouwplannen in het gebied getoetst wordt aan het op dat moment van toepassing van zijnde parkeerbeleid en de daarbij behorende normen.

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid voor het aanleggen van parkeervoorzieningen op eigen erf voor eigen gebruik. In de openbare ruimte is daarnaast gelegenheid voor bezoekersparkeren. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de uitgangspunten van het parkeerbeleid.

3.4.8 Stedenbouwkundig Plan "Weespertrekvaart Midden" (2018)

Op 14 februari 2018 heeft de gemeenteraad het Stedenbouwkundig Plan "Weespertrekvaart Midden" vastgesteld. Dit stedenbouwkundig plan bevat de ontwikkelingsvisie voor het gebied waar nu de studentenwoningen staan.



Plangebied van het stedenbouwkundig plan

Daarnaast is in het stedenbouwkundig plan het gewenste programma opgenomen. Het gewenste programma bestaat uit woningen, bedrijven, kantoren, creatieve functies, lichte horeca, consumentverzorgende-, zakelijke- dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening (waaronder een basisschool met gymzaal en schoolplein, een kinderopvang, een buitenschoolse opvang (BSO), een Ouder- en Kindteam (OKT), en een Woonzorgopvang met 24uurs begeleiding), begeleid wonen en aanvullende voorzieningen. Daarnaast zijn uitgangspunten voor de openbare ruimte opgenomen.

3.4.9 Conclusie

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook is een vertaling van het gemeentelijk beleid om dit gebied te herontwikkelen. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het ruimtelijk kader en het stedenbouwkundige plan en de juridische vertaling daarvan. Er wordt voldaan aan het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

Het plangebied ligt in een omgeving waarvoor het gemeentelijk beleid al langere tijd gericht is op transformatie (transformatie Overamstel). De transformatie vindt gefaseerd plaats waarbij onderscheid wordt gemaakt in deelgebieden. Als ruimtelijk kader voor de transformatie van het plangebied van dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad onder meer op 14 februari 2018 het Stedenbouwkundig Plan "Weespertrekvaart Midden" vastgesteld. Nadien heeft de gemeenteraad op 8 mei 2019 besloten om het eerder vastgelegde (bouw)programma van het stedenbouwkundig plan op onderdelen te wijzigen. Het vastgestelde ruimtelijk kader vormt het uitgangspunt voor het opstellen van dit bestemmingsplan.

Het stedenbouwkundig plan richt zich specifiek op het middendeel van de Weespertrekvaartbuurt en bevat de stedenbouwkundige visie, een programma voor wonen, werken en voorzieningen, een plan voor het bouwprogramma en de uitgangspunten voor de openbare ruimte in het plangebied van bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook. In de navolgende paragrafen wordt dit nader uiteengezet. Het volledige Stedenbouwkundig plan als bijlage bijgevoegd.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Als ruimtelijk kader voor de transformatie van het plangebied van dit bestemmingsplan heeft de gemeenteraad onder meer op 14 februari 2018 het Stedenbouwkundig Plan "Weespertrekvaart Midden" vastgesteld.

Op 8 mei 2019 heeft de gemeenteraad besloten om de verdeling van het vastgestelde programma te wijzigen. Reden hiervoor was de mogelijkheid om de geplande sportvoorzieningen te combineren met de school in het Bijlmerbajesgebied en de wens om de woningbouwopgave te versnellen. Het onderstaande programma dat was opgenomen in het Stedenbouwkundig Plan:

m2 BVO	wonen	werken	voorzieningen
Wijziging	+ 3.650	- 1.570	- 2.080
Totaal: 27.490	17.700	4.620	5.170

Op basis van het programma zijn de bouwveloppen ontworpen en is het gesprek aangegaan met het schoolbestuur in verband met de gewenste maatschappelijke voorzieningen. Gedurende de voorbereidingen hiervan is gebleken dat er bij het gewenste programma ook rekening moet gehouden met de effecten van gasloos en duurzaam bouwen en de maatregelen in verband met de hoge geluidswaarden. Deze bouwkundige maatregelen vragen om ruimte die ten koste van het vastgelegde bruto vloeroppervlak, terwijl hier bij het vastleggen van het programma geen rekening mee is gehouden. Dit heeft tot gevolg dat het aantal te realiseren woningen afneemt of de woningen gemiddeld kleiner worden. Om ervoor te zorgen dat de bouwkundige voorzieningen niet leiden tot een vermindering van het gewenste aantal woningen is het programma vergroot met 5%.

Het programma is dan nog steeds realiseerbaar binnen het maximale volumes zoals die zijn vastgelegd in het Stedenbouwkundig Plan. De nadere onderzoeken zijn ook op basis van dit stedenbouwkundig

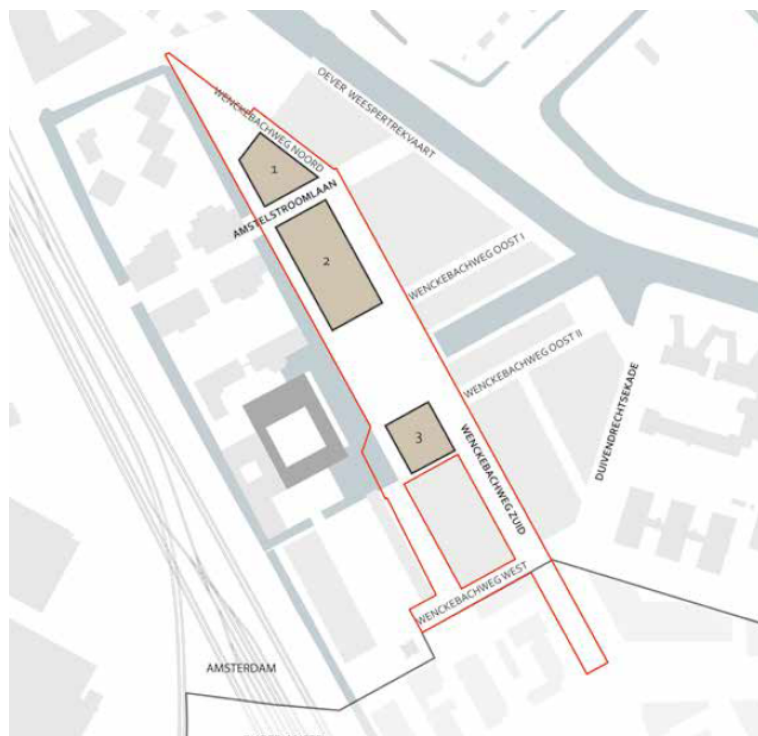
plan uitgevoerd, zodat het vergroten van het programma geen aanleiding geeft om deze te herzien op basis van de toevoeging. Het nieuwe programma is hieronder weergegeven.

m2 BVO	wonen	werken	voorzieningen	totaal
oorspronkelijk	17.700	4.620	5.170	27.490
toevoeging 5%	18.585	4.851	5.428,5	28.864,5
afgerond nieuw programma	18.600	4.900	5.500	29.000

Er heeft wel een nadere afweging plaatsgevonden ten aanzien van de Ladder voor Duurzaamheid in verband met de programmavergroting.

Totaalprogramma

Het totale bouwprogramma voor het plangebied Weespertrekvaart-Strook opgenomen in dit bestemmingsplan bedraagt 29.000 m2 BVO (bruto vloer oppervlak). Het programma wordt verdeeld over drie bouwblokken. Deze zijn weergegeven in de onderstaande afbeelding.



Stedenbouwkundig kader met aanduiding van de bouwblokken.

Voorzieningen

Een deel van het programma is bestemd voor voorzieningen. Er is maatschappelijke dienstverlening toegestaan in de plint van de bouwblokken 1, 2 en 3. Onder maatschappelijke dienstverlening vallen overheids-, kinderopvang-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische,

levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen.

In bouwblok 1 komt in ieder geval een school van ca. 2.740 m² BVO, een gymzaal van ca. 552 m² BVO, een schoolplein van ca. 680 m², een kinderopvang en buitenschoolse opvang (BSO) van ca. 750 m² BVO en een centrum voor een Ouder- en Kindteam (OKT) van 650 m².

Net als in elke woonwijk zijn er ook maatschappelijke functies ter ondersteuning van het goed functioneren van de wijk noodzakelijk. Daarbij kunnen ook voorzieningen horen voor niet-zelfredzame groepen.

Maatschappelijke voorziening: Woonzorgvoorziening

De wens bestaat om invulling te geven aan de maatschappelijke dienstverlening door een Woonzorgvoorziening te vestigen. Een Woonzorgvoorziening valt onder de maatschappelijke dienstverlening en bestaat uit maatschappelijke opvang en/of beschermd wonen.

Het verschil tussen maatschappelijke opvang en beschermd wonen is dat bij maatschappelijke opvang, de doelgroep wordt begeleid om zelfstandig te gaan wonen (doorstroomgericht) waar dat bij beschermd wonen niet het geval is (niet-doorstroomgericht). In het geval van beschermd wonen wordt voorzien in dagbesteding. Een Woonzorgvoorziening biedt huisvesting waar meerdere cliënten in wonen. De cliënt beschikt over een eigen studio.

De Woonzorgvoorziening van de maatschappelijke opvang is gericht op dak- en thuislozen met psychiatrische en/of verslavingsproblemen (onvoldoende of beperkte zelfredzaamheid). Zij krijgen in de maatschappelijke opvang een persoonlijk traject dat hen helpt een stabiel bestaan op te bouwen, met inkomen, zorg en een dak boven het hoofd. Het traject is gericht op zoveel mogelijk zelfstandigheid en zo mogelijk uitstroom uit de maatschappelijke opvang naar zelfstandig wonen, al dan niet met begeleiding.

De Woonzorgvoorziening van beschermd wonen is een beschermde woonvorm voor mensen met (langdurige) psychische of psychosociale problemen die daardoor niet zelfstandig kunnen wonen en wanneer ambulante hulp aan huis (begeleid wonen) niet voldoende is. Hier worden de bewoners intensief ondersteund in de dagelijkse activiteiten. Er wordt gezorgd voor een stabiele omgeving, dagelijkse regelmaat en een zinvolle invulling van de dag; er wordt gewerkt vanuit de mogelijkheden van de cliënt.

Nader afwegingskader voor de Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding

Voor de Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding geldt dat het om niet-zelfredzame personen kan gaan. Omdat in het plangebied een aardgastransportleiding aanwezig is, is deze functie niet rechtstreeks toegestaan. Met een afwijkingsbevoegdheid kan deze gevestigd worden, mits de gevolgen van de aardgasleiding, eventuele alternatieven en maatregelen worden afgewogen bij de besluitvorming over de vestiging van de functie.

Wonen in combinatie met zorg

Daarnaast zou een deel van het woonprogramma benut kunnen worden voor vormen van begeleid wonen voor ouderen al dan niet met intensievere zorg. Daarmee wordt de gelegenheid geboden voor specifieke doelgroepen zoals stadsveteranen om langer zelfstandig of deels zelfstandig te kunnen blijven wonen.

Nader afwegingskader voor begeleid wonen als voor de Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding

Ook voor het begeleid wonen geldt dat het om een niet-zelfredzame groepen kan gaan. Ook hier is er

sprake van een afwijkingsbevoegdheid, zodat de gevolgen van de aardgasleiding, eventuele alternatieven en maatregelen worden afgewogen bij de besluitvorming over de vestiging van de functie.

Bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening en horeca

Er is lichte bedrijvigheid opgenomen om een gecombineerd woon-werkgebied te kunnen realiseren. In totaal is er 4.900 m² aan bedrijvigheid mogelijk. Er kunnen bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening gevestigd worden. Daarnaast is horeca toegestaan om deze functies te ondersteunen. Vanwege de aanwezigheid van woningen kan er alleen lichte bedrijvigheid gevestigd worden. De bedrijvigheid is toegestaan in de 8 meter hoge plint in blok 1 (deels), 2 en 3. Zelfstandige kantoren zijn toegestaan mits het om kleine kantoren gaat met maximaal 500 m² per kantoor.

Horeca is toegestaan tot een maximum van 350 m². De horeca kan gevestigd worden in het zuidelijk deel van bouwblokken 2 en het noordelijk deel van bouwblok 3, grenzend aan de openbare ruimte tussen deze twee bouwblokken.

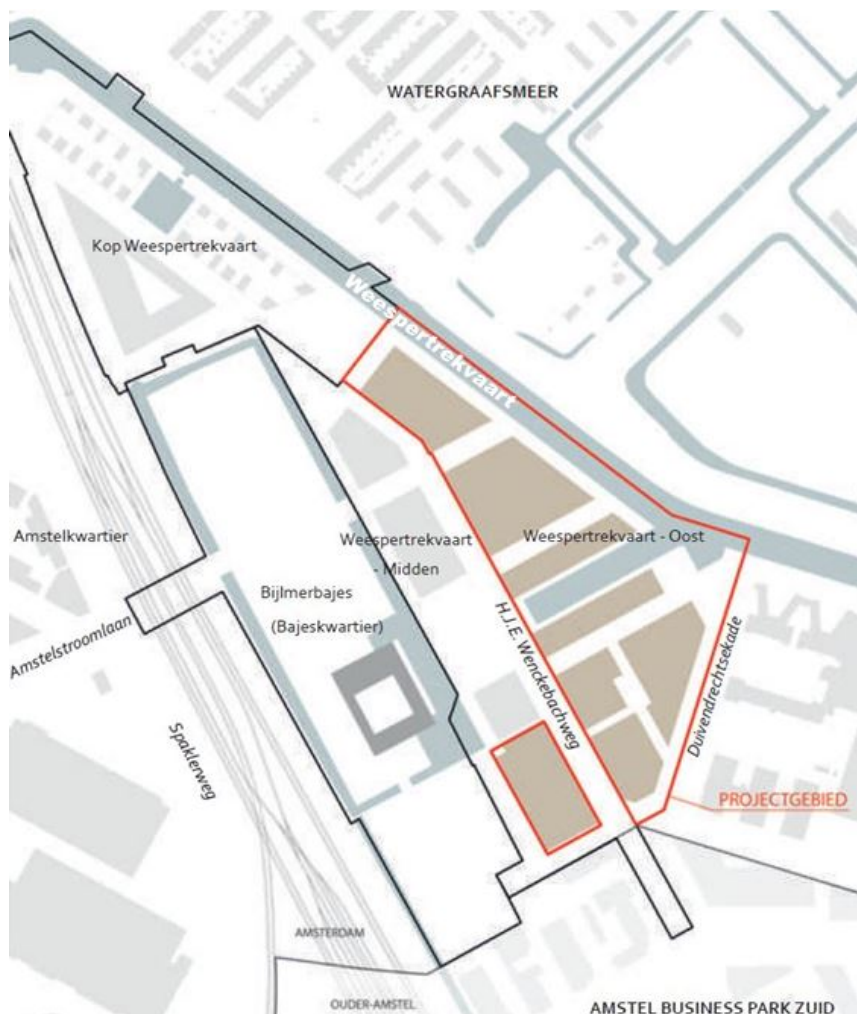
Wonen

Wonen vormt 64% van het programma met 18.600 m². De woningen worden conform de Woonagenda 2025 gerealiseerd in gereguleerde huur(40%), middel dure huur en koop (40%) en in dure huur en koop (20%). De woningen komen voornamelijk boven de 8 meter hoge plint. In de plint is ook woningbouw mogelijk, met name aan de westzijde van de plint van de bouwblokken. Zoals al aangegeven kan een deel van het woonprogramma benut worden voor wonen in combinatie met zorg.

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

4.3.1 Inleiding

Weespertrekvaart-Strook (ook aangeduid als Midden) en Weespertrekvaart-Oost worden samen de informele tegenhanger van het statige Amstelkwartier maar delen dezelfde stedelijkheid. De buurten krijgen een eigen identiteit en kwaliteit waarin wonen en werken ontspannen met elkaar verweven zijn. Die eigen identiteit vloeit deels voort uit de bestaande ruimtelijke context zoals de trekvaart, de insteekhaven en de H.J.E. Wenckebachweg.



Afbeelding: te onderscheiden deelgebieden in 'Weespertrekvaartbuurt'

Het gebied heeft een rijke cultuurhistorie uit verschillende tijdperken met de Weespertrekvaart uit de 17e eeuw als belangrijkste element. De buitenplaatsen en de bedrijven langs de Weespertrekvaart zijn verdwenen met de komst van de Wenckebachweg en de insteekhaven in de jaren 60. Hierdoor veranderde de oriëntatie van het gebied richting Wenckebachweg. Voor de Bijlmerbajes is een cultuurhistorische waardering gemaakt. Het complex is opgeleverd in 1979 maar de eerste ideeën en concepten dateren eveneens uit de jaren 60.

4.3.2 Hoofdopzet

Het stedenbouwkundig plan maakt gebruik van de volgende uitgangspunten van belang.

1. Bajeskwartier als schakel

De Bijlmerbajes wordt samen met het nieuw aan te leggen Weesperpark in Weespertrekvaart Midden / Strook en de insteekhaven in Weespertrekvaart Oost het kloppend hart van de Weespertrekvaartbuurt, met stedelijke functies, maatschappelijke voorzieningen, cafés, werkplekken en het centrale buurtpark.

2. Robuuste groene randen

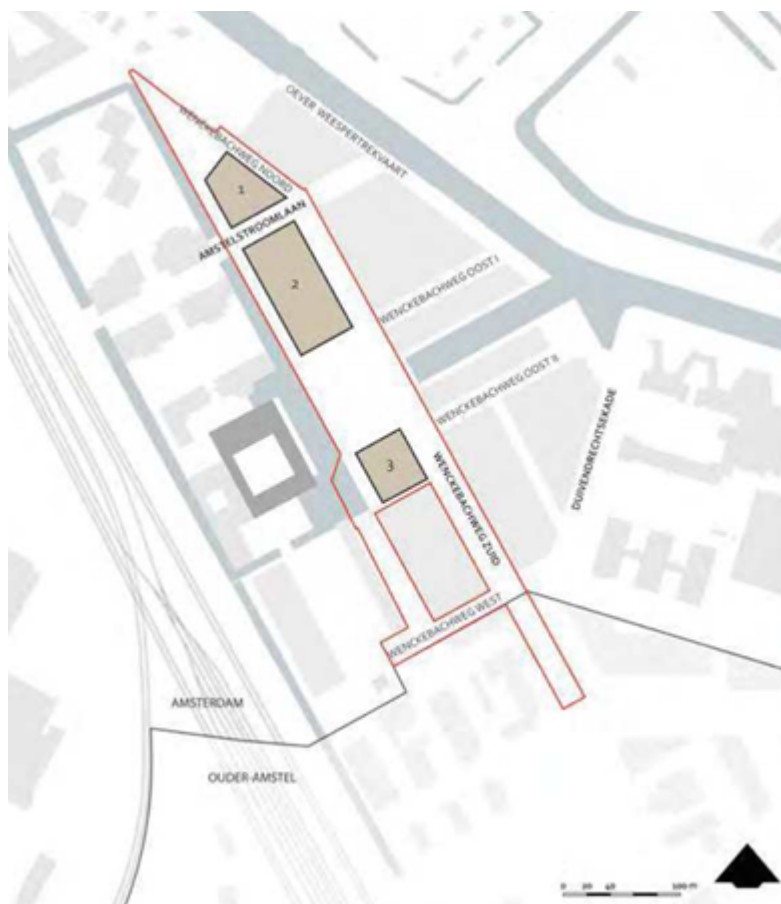
De nieuwe buurt wordt omzoomd door robuuste groene randen. Aan de noordelijke kant van het plangebied komt een openbaar park. De rand van de Weespertrekvaart wordt een brede, groene wandelkade. Langs de groene randen van de Weespertrekvaart en de bajesgracht wordt hoofdzakelijk gewoond.

3. Brede hoofdontsluiting

De H.J.E. Wenckebachweg en (verlengde) Amstelstroomlaan vormen de hoofdontsluiting van de buurt en worden uitgevoerd als 30-kilometerweg. De hoofdontsluiting en de zijstraten worden zorgvuldig en hoogwaardig ingericht. Er komt een nieuw profiel met brede stoepen, bomen, ondergrondse afvalcontainers en parkeerplekken voor auto en fiets.

4. Bouwvelden

De bouwstenen hebben geleid tot een stedenbouwkundige opzet van drie grote bouwvelden in het plangebied. Elk bouwveld is verschillend van functie, formaat en situering. De grote blokmaat is de gemeenschappelijke deler met het Amstelkwartier, maar de blokken worden in dit gebied anders uitgewerkt, met hoge begane grond verdiepingen voor werken, voorzieningen en wonen en kleine losse wooneenheden erboven.



Voor de bouwvelden, plinten en bouwblokken gelden de volgende algemene principes:

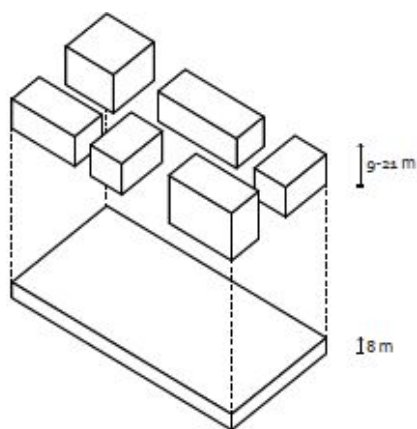
De bouwblokken hebben een fors formaat. Op maaiveld komt een plint die in principe op de rooilijn wordt

gebouwd. Aan de binnenzijde kan nog een deel onbebouwd blijven. De randen worden volledig bebouwd. Daarmee ontstaat een massieve plint van 8 meter hoog. Daarboven komen kleinere alzijdig georiënteerde, bouwblokken van gemiddeld 5 bouwlagen en een gemiddelde hoogte van 22 meter. De bouwblokken op de plint variëren onderling in bouwhoogte, verschijningsvorm en diepte. Deze blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Centrum-Oost.

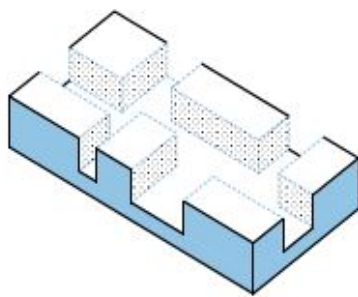
De bouwblokken boven de plint hebben in principe een strakke rooilijn aan de buitenzijde en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde, met veel ruimte voor plasticiteit. Aan de binnenzijde is dus veel vrijheid voor balkons, inkepingen en groene gevels. De hoge plinten zorgen voor een continu straatbeeld, terwijl de blokken erbovenop juist variatie in het gevelbeeld leveren en door lichtinval mooie contrasten geven. Daardoor ontstaan op niveau boven de plint openheid en doorzichten.

Om de straten goed te fixeren staan bouwblokken op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kan een blok eventueel ook wat naar achteren liggen.

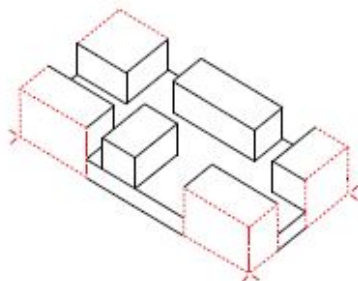
Bovenop de plint ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met gemeenschappelijke terrassen, en waar mogelijk een wandelroute. De groene daktuinen bieden kansen voor een bijzonder woonmilieu met regenwaterberging en een diversiteit aan flora en fauna. In het opgetild maaiveld is het mogelijk om hier en daar diepere hoven te maken die tot het echte maaiveld doorlopen, waardoor licht ook tot in de binnenzijde van het basement doordringt. Met trappen worden verschillende hoogtes overbrugd en worden ruimten aan elkaar gekoppeld.



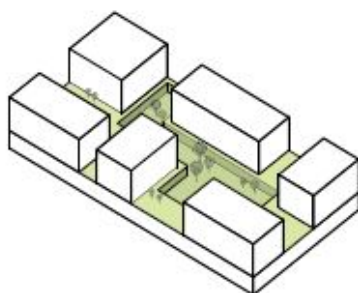
1 Een bouwveld bestaat uit een 8 meter hoge plint met daarboven losse bouwblokken. De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben zijn alzijdig georiënteerd.



2 De bouwblokken hebben een strakke rooilijn aan de straatzijden, de buitenzijdes, en een indicatieve rooilijn aan de binnenzijde met veel ruimte voor plasticiteit.



3 De bouwblokken staan altijd op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen ze naar achteren liggen.



4 Bovenop de plint is een gemeenschappelijke daktuin. Inkepingen en hoven zijn mogelijk.

Principes van een bouwveld

Het stedenbouwkundig plan en de daarin opgenomen uitgangspunten voor de transformatie van het

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

gebied zijn juridisch vertaald in de regels en de verbeelding van dit bestemmingsplan.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

Het plangebied ligt binnen de ring A10, met potentieel goede aansluitingen op het stedelijk weefsel van Amsterdam. Op dit moment is het gebied vooral goed ontsloten per auto. In de nieuwe situatie ligt de focus juist op goede fiets- en voetgangersverbindingen en wordt de auto minder dominant.

De nieuwe verkeerssituatie wordt in samenhang met de Kop Weespertrekvaart, de herontwikkeling van de Bijlmerbajes en de transformatie van Weespertrekvaart-Oost bekeken. Vast staat dat de H.J.E. Wenckebachweg en de Amstelstroomlaan richting Spaklerweg de hoofdontsluiting zullen vormen. Deze wegen worden als 30 km-regime uitgevoerd. Daardoor is de buurt goed ontsloten, maar wordt sluipverkeer tegengegaan. Op dit moment is de Weespertrekvaart Oost vooral een bedrijventerrein, met een drukke ochtend- en avondspits van werknemers en zijn in het plangebied van Weespertrekvaart-Strook tijdelijke studentenwoningen aanwezig met vooral fiets- en openbaar vervoersbewegingen.

Onderzoeksbureau Panteia heeft in 2017 de verkeerseffecten onderzocht van de uitvoering van alle bestemmingsplannen die op dat moment voorzien waren in Overamstel. Dit zijn de verkeerseffecten van de bestemmingsplannen Amstelskwartier 2e fase, Amstelskwartier 3e fase, Bijlmerbajes en Weespertrekvaart Midden-Zuid. In de rapportage d.d. 18 mei 2017 van Panteia zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel de grootste intensiteitstoenames laten zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de H.J.E. Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt.

Uit het onderzoek komt naar voren dat in de autonome situatie zonder planvorming op enkele kruispunten de verkeersintensiteiten al hoog zijn. Ook in de huidige situatie zijn deze kruispunten al behoorlijk druk. Dit is kenmerkend voor kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving.

De intensiteitstoenames laten toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied, echter komen er geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie in 2027. De planbijdrage vanuit de verschillende ontwikkelingen in het gebied is beperkt.

Op basis van het verrichte verkeersonderzoek wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het gebied Weespertrekvaart-Oost niet tot wezenlijke problemen leidt voor de verkeersdoorstroming.

4.4.2 Parkeren

Zoals in paragraaf 3.4.5 is aangegeven, heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Hierin staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. De nota is op 29 november 2017 door de gemeenteraad gewijzigd. Verder zijn de op 14 maart 2018 vastgestelde nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' van belang.

Volgens de Nota Parkeernormen Auto is het plangebied van Weespertrekvaart-Strook aangemerkt als

een B-locatie. Dergelijke locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. In het plangebied zijn halfverdiepte en ondergrondse parkeervoorzieningen mogelijk. Daarnaast zijn de plinten van de bouwblokken zo diep, dat daar soms ook een deel bovengronds kan worden geparkeerd. Uitgangspunt is dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Volgens de Nota Parkeernormen Auto worden in nieuwe situaties geen vergunningen voor parkeren op straat meer uitgegeven. Alleen de basisschool kan een beperkt aantal maatschappelijke parkeervergunningen op straat aanvragen. Het kinderdagverblijf heeft geen recht op een maatschappelijke parkeervergunning. Bewoners, kantoren en bedrijven moeten op eigen terrein te parkeren. Alleen voor bezoekers en laden/lossen resteren nog plekken op straat.

De Nota Parkeernormen Auto geeft aan dat bij de ontwikkeling van kantoren op B-locaties per 125 m² bvo kantoor maximaal 1 parkeerplaats mag worden gerealiseerd. Voor andere voorzieningen zijn de normen van het CROW van toepassing, met een correctie gebaseerd op de Amsterdamse uitgangspunten.

In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte binnen het plangebied zijn circa 100 bezoekersparkeerplaatsen op straat opgenomen. Deze parkeerplaatsen worden aangelegd voor zowel de ontwikkelingen in dit plangebied als de nog te ontwikkelen bouwblokken in Weespertrekvaart Oost.

Bij de verdere uitwerking van de bouwplannen in het gebied zal de parkeeropgave concreet worden uitgewerkt aan de hand van de op dat moment van toepassing zijnde parkeernormen. Daartoe is in de regels van dit bestemmingsplan een dynamische verwijzing opgenomen naar de parkeernormen.

Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

5.1 Wettelijk Kader

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. In de Wet milieubeheer (art 7.2) en het Besluit milieueffectrapportage (art 2 lid 5) is verankerd dat er een beoordeling moet worden gemaakt of een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden als een plan of besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) wordt opgesteld voor één of meerdere activiteiten met mogelijk belangrijke negatieve effecten op het milieu. Activiteiten waarvoor dat het geval is, worden genoemd in de bijlage onderdeel C en D van het Besluit mer:

- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Als de activiteiten die met het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt in kolom 1 van onderdeel D staan, dan bestaat de m.e.r.-beoordelingsplicht er uit dat het bevoegd gezag moet beoordelen of de activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Blijkt uit deze beoordeling dat de betreffende activiteiten belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen hebben, dan moet de m.e.r.-procedure (m.e.r.) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld.

5.2 Identificeren m.e.r.-(beoordelings)plicht op basis van het Besluit mer

Beoordelingsplichtige activiteiten in het bestemmingsplan

De intensivering / verdichting / alternatieve inrichting van Overamstel is een proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de ontwikkeling van een klein deel van het totale Overamstelgebied. Het geplande programma is als volgt:

m2 BVO	wonen	werken	voorzieningen
Totaal: 29.000	18.600	4.900	5.500

Voor de afweging ten aanzien van bovenstaande activiteiten die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn de volgende "kolom 1 activiteiten van Onderdeel C en/of D", afhankelijk van aard en omvang, samenhang en voorzienbaarheid (zie hierna), (mogelijk) van belang:

- *D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen"*: De drempelwaarden bij onderdeel D categorie 11.2 zijn een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

In het verleden is reeds een beoordeling uitgevoerd om te bepalen of er een milieueffectrapportage (MER) moest worden opgesteld voor het stedelijke ontwikkelingsproject dat met voorliggend bestemmingsplan mede wordt mogelijk gemaakt. Dat heeft geleid tot het opstellen van een MER voor heel Overamstel (zie navolgende paragraaf).

5.3 Inhoud eerdere MER Overamstel

Het bevoegd gezag mag gebruik maken van andere milieueffectrapporten. In het MER Overamstel (versie d.d. 19 april 2013) zijn effecten op het milieu van planalternatieven voor verdichting en fasering in het gebied Overamstel vergeleken met de autonome ontwikkeling. Onder autonome ontwikkeling wordt in de MER verstaan "de toestand van het milieu in de autonome ontwikkeling gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de autonome ontwikkeling". Vastgesteld beleid en projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, zoals de verschillende onherroepelijke bestemmingsplannen in 2013, worden meegenomen in de beschrijving van de autonome ontwikkeling. In 2013 waren de bestemmingsplannen voor deelgebied 1a (Amstelkwartier fase 1, buitendijks), 1b (Amstelkwartier fase 1, binnendijks), 3 (Bedrijventerrein Overamstel) en 4a (Kop Weespertrekvaart) onherroepelijk (= autonome situatie).

Het MER Overamstel gaat over de ontwikkeling van de deelgebieden 1cI (Amstelkwartier fase 2), deelgebied 1cII (Amstelkwartier fase 3), deelgebied 2 (Spaklerweg Zuid), deelgebied 4b (Weespertrekvaart Midden) en deelgebied 5 (A2/Joan Muyskenweg). Varianten van ontwikkelingen in deze vijf deelgebieden zijn vergeleken met de milieugevolgen van de autonome ontwikkeling.



Voorliggend bestemmingsplangebied ligt in deelgebied 4b van het MER Overamstel (2013). Uit het gegeven dat de ontwikkelingen in de deelgebieden 1cI, 1cII, 2, 4b en 5 in de MER Overamstel gezamenlijk zijn beschouwd, wordt opgemaakt dat voor wat betreft de m.e.r.-beoordelingsplicht voor voorliggend bestemmingsplan, sprake is van "samenhang en voorzienbaarheid" (waardoor de plandrempel van kolom 2 voor de activiteit D11.2 wordt overschreden). Voor wat betreft de

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

m.e.r.-beoordelingsplicht voor voorliggend bestemmingsplan is vervolgens de vraag aan de orde in hoeverre de m.e.r.-plicht is uitgewerkt (en dus geen nieuwe MER behoeft te worden opgesteld), of niet. Om dit te bepalen is de vraag aan de orde of hetgeen met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, wat activiteit, ligging van het gebied en aard/omvang betreft, niet wezenlijk verschilt van de activiteiten waarvoor eerder de m.e.r.-procedure is doorlopen en het MER Overamstel (2013) is opgesteld. Wat dat betreft geldt het volgende:

- Activiteit: voorliggend bestemmingsplan maakt de activiteit D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" mogelijk. De activiteit D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" is in 2013 beoordeeld in het MER Overamstel. Conclusie: Voorliggend bestemmingsplan betreft geen nieuwe of andere activiteit dan de activiteit die in 2013 in het MER Overamstel is beoordeeld. Het MER Overamstel is wat dat betreft voor voorliggend bestemmingsplan nog actueel.
- Ligging: het ontwikkelingsgerichte deel van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen gebied dat in 2013 in het MER Overamstel is beoordeeld. Het ontwikkelingsgerichte deel van voorliggend bestemmingsplan betreft geen nieuw of ander gebied "Overamstel" dan in 2013 in het MER Overamstel is beoordeeld. Het MER Overamstel is wat dat betreft voor voorliggend bestemmingsplan nog actueel.
- Aard/omvang: In het MER zijn niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven onderzocht. Deze effecten zijn beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie (autonome ontwikkeling). In het MER Overamstel zijn de effecten van vier mogelijke alternatieven beschreven voor het referentiejaar 2030:
 1. het minimumalternatief 2030;
 2. het basisalternatief 2030;
 3. het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 (2030);
 4. het maximumalternatief 2030.

Om ook de tussentijdse effecten van de fasering inzichtelijk te maken is hieraan ook een variant voor 2023 toegevoegd, namelijk:

5. De planontwikkelingsvariant voor 2023 zonder brug over de Duivendrechtsevaart;
6. De planontwikkelingsvariant voor 2023 met brug over de Duivendrechtsevaart.

Voorliggend plan ziet toe op wonen, werken en voorzieningen. De omvang van het programma zoals opgenomen in dit bestemmingsplan valt binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Geconcludeerd wordt dat het MER Overamstel (2013) voor het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook wat activiteit, ligging en aard/omvang nog actueel is. Het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure voor het maken van een nieuw milieueffectrapport is voor dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk.

5.4 MER- Afweging

De doelstellingen van het MER Overamstel (2013) waren onder andere het inzicht krijgen in de vraag tot waar verdichting van het plangebied MER verantwoord is vanuit het perspectief van leefbaarheid, milieu en natuurwaarde. Voorts was de doelstelling het inzicht krijgen in de effecten van de voorgenomen fasering van de gebiedsontwikkeling die met het destijds in voorbereiding zijnde bestemmingsplan vorm kreeg (bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase). Op basis van een integrale beoordeling van de effecten is in het MER Overamstel (2013) geconcludeerd dat het minimumalternatief het minst negatief scoort op de in het MER onderzochte milieueffecten. Vanuit het perspectief van het MER werd dit alternatief het meest aanvaardbaar genoemd. Echter, bezien vanuit de structuurvisie Amsterdam 2040 en de Visie Overamstel 2005 scoort dit minimumalternatief minder goed dan de basisalternatieven en het maximumalternatief. Het minimumalternatief is, vanwege de beperkte verdichtingsambitie, in dat kader als een goed tussenstation in de ontwikkeling van het projectgebied Overamstel beschouwd. Voor planontwikkeling die verder gaat dan het minimumalternatief, is in het MER Overamstel aangegeven dat de aanvaardbaarheid nog onderwerp is van studie en weging op verschillende milieuwaarden. Voor planontwikkelingen ten oosten van de Duivendrechtsevaart die verder gaan dan de ambities van het minimum alternatief zal in dat kader onderzoek noodzakelijk zijn naar de effecten van deze planontwikkeling op het functioneren van het lokale autonetwerk. Voorliggend bestemmingsplan betreft een ontwikkeling ten oosten van de Duivendrechtsevaart waarbij de vraag aan de orde is of er nadelige effecten zijn op het functioneren van het lokale autonetwerk. Tussen aanvaarding van het MER Overamstel (2013) en het opstellen van voorliggend bestemmingsplan (2018) is de ontwikkeling van Overamstel voortgezet. Om te bepalen of verdere ontwikkeling ten oosten van de Duivendrechtsevaart nadelige gevolgen heeft voor het functioneren van het lokale autonetwerk is in 2017, in navolging van het MER Overamstel (2013) nader verkeersonderzoek uitgevoerd. In het onderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is rekening gehouden met meerdere scenario's (wel/geen besluit over verwijderen/afwaarderen A2), waardoor in het onderzoek gekeken is naar de effecten van een drietal varianten, namelijk:

- Variant "verwijderde A2": Dit is de variant behorende bij het scenario waarin er zekerheid bestaat over de uitvoering van het idee om het deel van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Nieuwe Utrechtseweg / Utrechtsebrug te verwijderen. Het verkeer uit Amsterdam dat nu via de Utrechtsebrug in de richting van de A2 rijdt, rijdt dan vanaf de Utrechtsebrug via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg naar de nieuwe toe- en afrit ter hoogte van de Van der Madeweg, ten zuiden van het knooppunt Amstel, dan wel via een andere route. Over de uitvoering van deze infrastructurele ingreep heeft op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog geen besluit plaatsgevonden. Mede om die reden, is in het verkeersonderzoek ook gekeken naar een tweetal andere varianten, namelijk:
- Variant "tijdelijke situatie": Dit is het scenario waarin besluitvorming over het al dan niet verwijderen van de A2 (zie eerste bullet) of afwaarderen van de A2 (zie navolgende bullet), nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen voor deelgebieden ten oosten van de Duivendrechtsevaart. In deze variant wordt de Amstelstroomlaan aangesloten op de Joan Muyskenweg. Deze variant is de variant die in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase en het bestemmingsplan Zone A2 / Joan Muyskenweg, behoudens de brug waarvoor een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, al positief is bestemd.
- Variant "Afgewaardeerde A2" (in het rapport ook wel de "bloembakkenvariant" genoemd): In dit scenario blijft de verlengde A2 (Nieuwe Utrechtseweg) behouden, maar wordt de snelheid en capaciteit afgewaardeerd. De weg wordt hierdoor een "stadsstraat" waardoor het rechtstreeks aansluiten van de Amstelstroomlaan op de nieuwe "stadsstraat" (in plaats van via de huidige toe- en afritten naar/van de Joan Muyskenweg) tot de mogelijkheden gaat behoren.

Voor voorliggend bestemmingsplan geldt dat besluitvorming over het wel/niet "verwijderen van de A2", dan wel "afwaarderen van de A2" formeel nog niet heeft plaatsgevonden. Afwaardering van de A2 hangt

samen met de verdere ontwikkeling van deelgebied 5 (gebied Zone A2 / Joan Muyskenweg ten westen van de Duivendrechtsevaart). Planvorming daarvoor is op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet gevorderd. Dit laatste geldt ook voor de verwijdering van de A2. Dit betekent dat het scenario van de variant "tijdelijke situatie" voor dit bestemmingsplan aan de orde is. Uit het verkeersonderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is op te maken dat dit scenario voor de omgeving "Joan Muyskenweg ter hoogte van de Amstel", in vergelijking tot de varianten waarover nu nog niet besloten is, het meest nadelig is. Dit omdat er in deze situatie meer verkeer over de Joan Muyskenweg + Nieuwe Utrechtseweg / Utrechtsebrug gaat dan de variant waarin de A2 wordt verwijderd (en het verkeer over een nieuw tracé van de Joan Muyskenweg gaat), of de variant waarin de A2 wordt afgewaardeerd en de Amstelstroomlaan rechtstreeks op de afgewaardeerde A2 kan worden aangesloten. Voor de ontwikkelingen in Amstelkwartier is de variant "afgewaardeerde A2" (in het rapport ook wel de "bloembakkenvariant" genoemd) het meest nadelig. Voor ontwikkelingen in de omgeving van de Bijlmerbajes en Weespertrekvaart-Strook (voorliggend bestemmingsplan) is de variant "Verwijderde A2" het meest nadelig.

Voor wat betreft het functioneren van het lokale autonetwerk is voorts uit het verkeersonderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" en de notitie "Addendum Rapportage verkeersonderzoek Overamstel Planontwikkeling Alle Plannen" op te maken dat in de verkeersintensiteiten op enkele kruispunten in Overamstel e.o. in de huidige situatie en in de autonome situatie zonder planvorming hoog zijn. Dit is kenmerkend voor de kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving. Het gaat om de volgende kruispunten:

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

De studie naar verkeersintensiteiten laat toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied van het verkeersonderzoek. Er komen geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie van 2027. De planbijdrage van verschillende ontwikkelingen in Overamstel is beperkt. De kruisingen van de Spaklerweg met de Amstelstroomlaan en het Amstelplein hebben de grootste verkeersbelasting. De V/C (volume/capaciteit) belastingen hiervan ligt in de autonome situatie in 2027 al ver boven de 80%.

5.5 Conclusie

In het kader van de m.e.r.-procedure en de vervolgens vastgestelde bestemmingsplannen voor de deelgebieden van Overamstel is eerder meegewogen dat door verdichting van gebieden als Overamstel, er draagvlak ontstaat voor een economisch rendabel gebruik van voorzieningen en infrastructuur en de pendel -het woon-/werkverkeer- wordt beperkt. Overamstel heeft een aantal belangrijke troeven die bij verdichting nog sterker gebruikt kunnen worden; het ligt in een economisch sterk deel van de stad, waardoor investeringen in het gebied vaak rendabel zijn. Te denken valt aan investeringen in netwerken voor warmte en koude opslag en openbaar vervoer. Wat dat laatste betreft ligt er al een stevig netwerk voor openbaar vervoer, o.a. in de vorm van metroverbindingen en een NS station. Bovendien ligt Overamstel bij de groene scheg en aan de Amstel zodat gebruikers van het gebied optimaal kunnen profiteren van de aanwezige landschappelijke en recreatieve kwaliteiten. Aan verdichting en intensivering zit ook een keerzijde, namelijk de effecten die dit heeft voor de directe omgeving. Zo is uit verkeersonderzoek uit 2017 op te maken dat het verkeer op de omliggende wegen toe neemt ten opzichte van de autonome situatie. Er komen echter geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie. Dit en de bijdrage die voorliggend bestemmingsplan levert aan de verdichtingsopgave van de stad, maakt dat de nadelige effecten op de omgeving van het plangebied en de relatief geringe nadelige effecten voor het functioneren van het lokale autonetwerk, aanvaardbaar worden gevonden.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft geen nieuwe of andere activiteit dan de activiteit die in de periode 2011-2013 is beoordeeld op negatieve milieueffecten, waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld en een m.e.r.-procedure is doorlopen. Ook betreft het plangebied geen nieuw of ander gebied dan in 2011-2013 in het MER Overamstel is beoordeeld (het plangebied valt binnen de grenzen van het gebied van het MER Overamstel). De geplande ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen en wel in de vorm van nieuwbouw van 18.600 m² BVO aan woningen, 4.900 m² BVO voor werkfuncties en 5.500 m² BVO aan voorzieningen valt binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Uit het MER Overamstel blijkt dat de milieueffecten van de planalternatieven niet significant negatief zijn en er voldaan kan worden aan de normering in wet en regelgeving.

Geconcludeerd wordt dat het MER Overamstel (2013) voor het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook wat activiteit, ligging en aard/omvang nog actueel is. Het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure voor het maken van een nieuw milieueffectrapport is voor dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Beleid en regelgeving

6.1.1 Regelgeving

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveaus opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

6.1.2 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid (2019)

Het Amsterdams geluidbeleid is van toepassing als er woningen of andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting worden ontwikkeld.

Op 5 maart 2019 is het geactualiseerde Amsterdamse beleid ten aanzien van hogere grenswaarden vastgesteld door het college van B&W. De actualisering was wenselijk omdat het bestaande beleid de uitvoeringsafspraken hierover niet altijd voldoende duidelijk waren, zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het bestaande beleid niet (expliciet) de mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel kunnen voldoen aan de doelstelling van het beleid, namelijk het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft ertoe geleid dat het bestuur meermalen bij individuele gevallen afweek van het beleid en de in de bouwveloppen neergelegde interpretatie van geluidregelgeving. De knelpunten zijn geïnventariseerd en een analyse van de knelpunten maakte duidelijk dat het merendeel samenhangt met de vraag welk doel met het beleid wordt nagestreefd.

Het geactualiseerde Amsterdams Geluidbeleid 2019 voegt het Amsterdams beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder", en de verschillende uitvoeringsregels en -afspraken samen en heeft die vervangen.

Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen (inclusief plaatsen voor woonwagens/woonschepen) en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï) als ook lawaaï vanwege andere bronnen (Activiteitenbesluit).

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Wanneer de stille zijde tevens beschikt over een buitenruimte, heeft ook deze buitenruimte bij voorkeur een aanvaardbaar geluidsniveau.

Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden. Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een gevel zonder te openen ramen en deuren) dient te allen tijde te zijn voorzien van een stille zijde (behoudens uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld in een tijdelijke situatie).

Het Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige afweging van belangen. In het beleid zijn mogelijke maatregelen beschreven die kunnen worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te bereiken. Deze maatregelen zijn niet uitputtend bedoeld. Andere oplossingen zijn mogelijk mits aangetoond wordt dat het doel, rustig slapen met open raam, wordt behaald.

Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden. Voordat hogere waarden worden vastgesteld is het conceptbesluit hogere waarden ter advisering voorgelegd aan het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA). Het advies van het TAVGA wordt betrokken bij de besluitvorming en genoemd in het besluit. Het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) is in het kader van de planvorming om advies gevraagd.

6.2 Resultaten onderzoeken

6.2.1 Weg- en verkeerslawaaï

Akoestisch onderzoek Weespertrekvaart-Strook, wegverkeers-, trein- en metrolawaaï

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

Tauw heeft een akoestisch onderzoek gedaan naar het wegverkeers-, spoor/metrolawaai. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van Tauw, met kenmerk R001-1272962LVT-V01-mwl-NL d.d. 26 september 2019.

In het onderzoek is uitgegaan van een situatie, waarbij de toekomstige bebouwing bij de voormalige Bijlmerbajes zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan voor deze ontwikkeling, is meegenomen. Hiervoor is gekozen aangezien het stedenbouwkundig plan met smallere woontorens minder geluidswering veroorzaakt dan de huidige bebouwing. Daarnaast is er uitgegaan van een situatie waarbij de verlengde A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel is verwijderd. Het verwijderen van de A2 leidt tot een toename aan verkeer rond dit plangebied. Deze uitgangspunten geven een goed beeld van de maximaal te verwachten geluidseffecten in het plangebied (worst-case scenario).

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

6.2.1.1 Rijksweg A-10

De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 3, bouwblok 2 en bouwblok 1 zijn respectievelijk maximaal 53 dB, 51 dB en 48 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh ten gevolge van het verkeer op de rijksweg A10. De berekende geluidbelasting zijn voor bouwblok 2 en bouwblok 3 hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. Voor de rijksweg A10 dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.2.1.2 Spaklerweg

De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 zijn respectievelijk maximaal 35 dB, 41 dB en 41 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh ten gevolge van het verkeer op de Spaklerweg. De berekende geluidbelasting is lager dan de voorkeurswaarde, waardoor er geen belemmering is ten gevolge van het verkeer op de Spaklerweg. Voor de Spaklerweg hoeft geen hogere waarde te worden verleend.

6.2.1.3 (Verlengde) Amstelstroomlaan

Het betreft hier een weg waar 30 km/u wordt gereden. Dergelijke wegen vallen buiten de Wet geluidhinder, maar vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidseffecten alsnog onderzocht. De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 zijn respectievelijk maximaal 55 dB, 55 dB en 35 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh ten gevolge van het verkeer op de Amstelstroomlaan. De Verlengde Amstelstroomlaan betreft een gedezoneerde weg, waardoor de geluidbelasting niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder.

De geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de gedezoneerde Verlengde Amstelstroomlaan is in vergelijking met de grenswaarden voor gezoneerde wegen op de gevels van bouwblok 3 lager dan de voorkeursgrenswaarde. In vergelijking met de grenswaarden voor gezoneerde wegen is de geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1 en bouwblok 2 hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale waarde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om maatregelen te onderzoeken.

6.2.1.4 H.J.E. Wenckebachweg

Het betreft hier een weg waar in de toekomst 30 km/u wordt gereden. Dergelijke wegen vallen buiten de Wet geluidhinder. Omdat het besluit over de snelheidsverlaging formeel nog niet genomen is uitgegaan van het huidige snelheidsregime van 50 km/u. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidseffecten onderzocht. De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 zijn respectievelijk maximaal 49 dB, 56 dB en 55 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh ten gevolge van het verkeer op de H.J.E. Wenckebachweg. De berekende geluidbelasting zijn voor bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om maatregelen te onderzoeken.

6.2.1.5 Metroverkeerslawai

De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 zijn respectievelijk maximaal 53 dB, 59 dB en 60 dB inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh ten gevolge van metroverkeer.

De berekende geluidbelasting zijn voor bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. Voor het metroverkeer dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.2.1.6 Spoorwegverkeerslawai

De geluidbelasting op de gevels van bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 zijn respectievelijk maximaal 46 dB, 62 dB en 63 dB ten gevolge van spoorwegverkeer. De berekende geluidbelasting zijn voor bouwblok 1, bouwblok 2 en bouwblok 3 hoger dan de voorkeurswaarde, maar lager dan de maximale toelaatbare waarde. Voor het spoorwegverkeer dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.2.1.7 Samenvatting resultaten

Uit de resultaten volgt dat zonder maatregelen de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A10, metro- en spoorweg hoger is dan de voorkeurswaarde. De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden. Voor deze wegen dienen maatregelen te worden afgewogen en indien niet doelmatig zijn hogere waarden noodzakelijk. De geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de gedezoneerde Verlengde Amstelstroomlaan en H.J.E. Wenckebachweg is hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor gezoneerde wegen maar lager dan de maximale toelaatbare waarde voor gezoneerde wegen. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om maatregelen te onderzoeken.

6.2.1.8 Te overwegen maatregelen

Met het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (type ZSA-SD) op de Verlengde Amstelstroomlaan en H.J.E. Wenckebachweg, kan een reductie van 2 tot maximaal 5 dB worden gerealiseerd.

Deze reductie betekent echter dat de voorkeurswaarde nog steeds wordt overschreden. Daarnaast is van belang dat het gebied een gemengd woon/werk gebied wordt met de daarbij behorende (zware) verkeersbewegingen. Dat betekent dat het wegdek zwaarder belast wordt dan in een reguliere woonwijk.

Het toepassen van geluidreducerend asfalt is daardoor in verband met het beheer en onderhoud niet wenselijk.

Voor de rijksweg A10 is het niet effectief om extra geluidreducerend asfalt toe te passen, aangezien er al geluidreducerend asfalt aanwezig is. Het toepassen van extra geluidreducerend asfalt levert te weinig geluidreductie op. Een geluidsscherm zou een beperking kunnen opleveren van geluidswaarden. Het plangebied ligt echter op grotere afstand van de A10 en tussen het plangebied en de A10 bevinden zich bestaande gebouwen en is nieuwe bebouwing gepland. Deze bebouwing neemt al een deel van het geluid weg. Deze afname wordt groter naarmate er meer bebouwing ontwikkeld wordt in het tussenliggende gebied.

Een geluidsscherm langs een rijksweg is een zeer kostbare voorziening. Het treffen van deze maatregelen kan de aanwezige geluidswaarden verlagen maar is niet financieerbaar vanuit de ontwikkeling van dit deelgebied. Voor het gehele gebied Overamstel dat wordt getransformeerd naar geluidsgevoelige bestemmingen zou dit anders kunnen zijn. Voor het eventueel realiseren van een geluidsscherm van de A10 is daarom een onderzoek gestart om effecten, kosten en mogelijkheden in beeld te brengen. Dit onderzoek is echter nog niet afgerond. Bij dit bestemmingsplan en de vast te stellen hogere waarden wordt daarom uitgegaan van een situatie zonder de geluidsschermen. Omdat het nu alleen deelgebied Weespertrekvaart-Strook betreft, is het treffen van noodzakelijke hoge én lange geluidsschermen langs de A10 financieel niet doelmatig.

Voor metro- en spoorwegverkeer is een geluidsscherm wel mogelijk. Uit onderzoek blijkt dat alleen zeer hoge schermen effect hebben vanwege de hoogte van de bebouwing. Deze schermen zijn vanuit stedenbouwkundig oogpunt onwenselijk en zorgen daarnaast voor weerkaatsing van geluid richting de westzijde van het spoor, waardoor de daar aanwezige woningen zwaarder worden belast. Het treffen van schermmaatregelen voor het plangebied Weespertrekvaart-Strook is derhalve niet doelmatig. Wel is het mogelijk om spoordempers toe te passen. Dit kan een geluidreductie van 3 dB opleveren, echter zal na toepassen van de raildempers de voorkeurswaarde nog steeds worden overschreden.

6.2.1.9 Conclusie

Op basis van het bovenstaande zijn er onvoldoende mogelijkheden om de geluidswaarden terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Er worden dan ook hogere geluidswaarden vastgesteld voor de woningen.

Daarbij wordt uitgegaan van de berekende geluidswaarde op de gevel en de gecumuleerde geluidsbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 64 dB exclusief de aftrek van artikel 110g Wgh. Deze geluidbelasting voldoet aan het Amsterdamse beleid (maximale toelaatbare cumulatieve geluidbelasting=71 dB).

Uit de geluidbelasting op geplande bebouwing zoals vastgelegd in het stedenbouwkundig plan volgt wel dat de woontorens aan meerdere zijde geluidbelast zijn. Dit betekent dat woningen in de torens niet zonder meer een geluidluwe gevel hebben als ze een tweezijdig georiënteerde woning hebben. Dit betekent dat voor een deel van de woningen geluidluwe gevels moeten worden gecreëerd. Om dit te borgen is in de regels opgenomen dat woningen een geluidluwe gevel moeten hebben. Daarmee wordt voldaan aan het Amsterdamse beleid.

6.2.1.10 Aan te vragen hogere waarden

In de onderstaande tabel zijn de maximale geluidbelasting per weg weergegeven, inclusief aftrek conform artikel 110 Wgh, waarvoor voor de nieuwbouw hogere waarden worden aangevraagd:

	Rijksweg A10	Metro	Spoorweg-verkeer	Gecumuleerde geluidbelasting
Bouwblok 1	-	53	56	61
Bouwblok 2	51	59	62	63
Bouwblok 3	53	60	63	64

6.2.2 Geluidseffecten Opstelsterrein Amstel

Het plangebied ligt op een afstand van circa 360 meter van het Opstelsterrein Amstel van het GVB voor de metro van Amsterdam. Door Tauw is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsemissie ten gevolge van de activiteiten van de representatieve bedrijfsvoering op (onder andere) de kavel 1A/B: "Akoestisch onderzoek Overamstel, deelgebied Weespertrekvaart Strook, industrielaai Opstelsterrein Amstel, d.d. 26 september 2019. Dit onderzoek is als bijlage bijgevoegd.

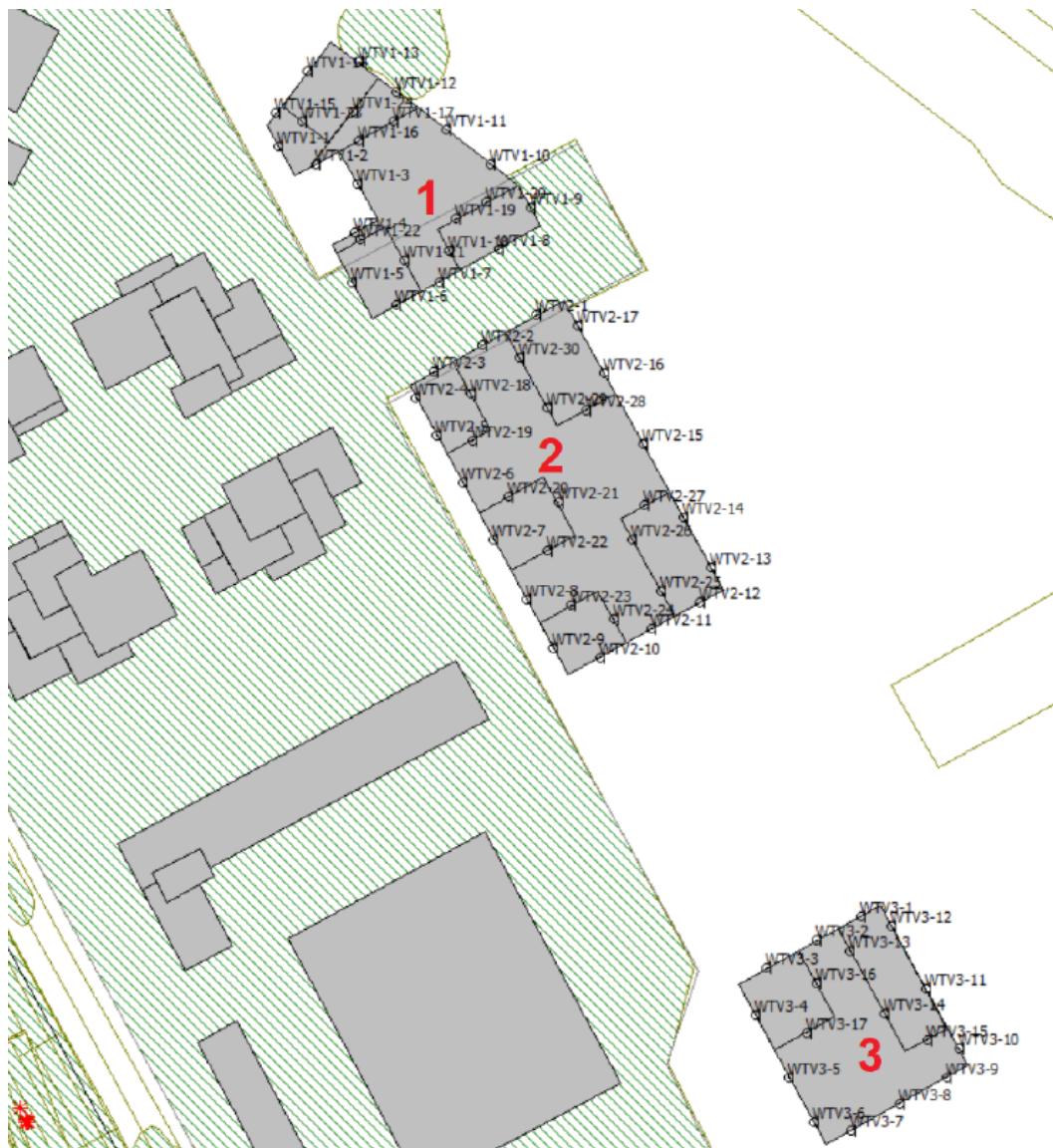
In het onderzoek zijn verschillende varianten doorgerekend, waaronder :

- Variant 1 - Bij deze variant is geen rekening gehouden met mogelijke afschermende werking van de ontwikkeling bij het Bajeskwartier en het bijbehorende scherm naast het spoor, met uitzondering van een deel van de originele bebouwing van de voormalige Bijlmerbajes (vrouwentoren en hoofdgebouw). Deze situatie kan als worst-case worden beschouwd in verband met de optredende geluidbelasting ten gevolge van de activiteiten welke plaatsvinden op het emplacement bij het plangebied Weespertrekvaart Midden, in verband met het ontbreken van de afschermende werking in de omgeving.
- Variant 2 - Bij deze variant is wel rekening gehouden met de geplande ontwikkeling in het Bajeskwartier zoals weergegeven in het akoestisch onderzoek van DGMR, met kenmerk B.2017.0155.21.R001, van 24 mei 2018. Echter is op verzoek bij deze variant geen rekening gehouden met het scherm langs het spoor.
- Variant 3 - Deze variant is gelijk aan variant 2, waarbij echter ook het geprojecteerde scherm langs het spoor met een hoogte van 4 meter ten opzichte van het plaatselijke maaiveld (2,5 meter boven de bovenkant van het spoor) is meegenomen.

Bij al deze varianten is rekening gehouden met de maatwerkvoorschriften die op 5 augustus 2019 zijn vastgelegd voor het Opstelsterrein Amstel. Deze maatwerkvoorschriften bestaan uit:

1. Het opleggen van een smeersysteem voor wissels en spoorbogen zoals weergegeven in het onderzoek van LBP SIGHT, met kenmerk V065423ac.191EUWE.md, versie 03_001, van 26 maart 2019.
2. Het op een termijn van 2 jaar, maar uiterlijk 21 augustus 2021, buiten gebruik stellen van de tyfoon op de metrostellen (geluidsinstallatie/toeter in gebruik bij rangeeractiviteiten) op het emplacement.

Deze varianten zijn opgenomen omdat de ontwikkeling van het plangebied deels vooruit zal lopen op de ontwikkeling van het Bajeskwartier waardoor de afschermende werking daarvan in de beginperiode afwezig is. Daarnaast is de definitieve ontwikkeling nog niet bepaald, waardoor er nog niet vaststaat op welke plekken er afschermende bebouwing wordt opgericht. De waarneempunten waarvoor de optredende geluidbelasting is berekend zijn hieronder weergegeven.



Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

6.2.2.1 Langtijdgemiddelde geluidsniveaus

Variant 1, Langtijdgemiddelde beoordeling

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de hoogst berekende geluidbelastingen ten gevolge van de aangehouden activiteiten worden berekend ter plaatse van bouwblok 3. Dat is het meest zuidelijke bouwblok. Dit bouwblok ligt het dichtst bij het opstel terrein. Ter plaatse van waarneempunt WTV 3-4, bij een beoordelingshoogte van 21,5 meter boven het plaatselijk maaiveld worden de hoogste waarden berekend. De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus bedragen hier:

- 39 dB(A) in de dagperiode, de grenswaarde bedraagt dan 50 dB(A).
- 42 dB(A) in de avondperiode, de grenswaarde bedraagt dan 45 dB(A).
- 39 dB(A) in de nachtperiode, de grenswaarde bedraagt dan 40 dB(A).

Voor alle drie de bouwblokken wordt dan ook voldaan aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit.

Variant 2, langtijdgemiddelde beoordeling

Als de afscherpende bebouwing van de Bijlmerbajes gerealiseerd is zorgt dit voor een aanmerkelijke verbetering. Bij bouwblok 2 is er echter voorzien in een groene corridor en bij bouwblok 3 blijft de bestaande laagbouw staan tussen bouwblok 3 en het opstel terrein. Daardoor kan er nog wel geluid doordringen, ook al is deze lager dan bij variant 1. Ook nu worden ter plaatse van waarneempunt WTV 3-4, bij een beoordelingshoogte van 21,5 meter boven het plaatselijk maaiveld de hoogste waarden berekend.

- 35 dB(A) in de dagperiode, de grenswaarde bedraagt dan 50 dB(A).
- 38 dB(A) in de avondperiode, de grenswaarde bedraagt dan 45 dB(A).
- 35 dB(A) in de nachtperiode, de grenswaarde bedraagt dan 40 dB(A).

Hiermee kan in alle perioden ruimschoots worden voldaan aan de in hoofdstuk 3 aangegeven grenswaarden.

Variant 3, langtijdgemiddelde beoordeling

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat het effect van het geprojecteerde scherm met een hoogte van circa 4 meter boven het plaatselijk maaiveld, nauwelijks effect heeft op de optredende geluidbelastingen bij de aangehouden waarneempunten bij de drie bouwblokken binnen het plangebied Weespertrekvaart Strook. De berekende waarden komen sterk overeen met de in variant 2 berekende langtijdgemiddelde beoordeling.

6.2.2.2 Maximale geluidsniveaus

Variant 1, maximale geluidsniveaus

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de hoogst berekende maximale geluidsniveaus de maximale grenswaarde overschrijden. De berekende resultaten zijn als volgt:

- Bouwblok 1 met $L_{Amax} = 62$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.
- Bouwblok 2 met $L_{Amax} = 63$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.
- Bouwblok 3 met $L_{Amax} = 64$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.

Hiermee kan niet worden voldaan aan de maximale grenswaarden vanuit het Activiteitenbesluit van 60dB(A). Er kan afgeweken worden van de maximale grenswaarde met een nadere bestuurlijke afweging.

Variant 2, maximale geluidsniveaus

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ook met afscherpende bebouwing de hoogst berekende maximale geluidsniveaus bij bouwblok 2 en 3 de maximale grenswaarde overschrijden. De berekende resultaten zijn als volgt:

- Bouwblok 1 met $L_{Amax} = 49$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.
- Bouwblok 2 met $L_{Amax} = 62$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.
- Bouwblok 3 met $L_{Amax} = 63$ dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode.

Bij bouwblok 1 wordt voldaan aan het Activiteitenbesluit. Bij bouwblok 2 en 3 kan niet worden voldaan aan de maximale grenswaarden vanuit het Activiteitenbesluit van 60dB(A). Er kan afgeweken worden van de maximale grenswaarde met een nadere bestuurlijke afweging.

Variant 3 maximale geluidsniveaus

Voor de situatie waarbij wel rekening is gehouden met het scherm, ofwel variant 3, worden dezelfde maximale geluidsniveaus berekend. Dit komt omdat de waarnemingspunten waar de hoogste geluidswaarden worden berekend op 18,5 of 21,5 meter hoog liggen. Door deze hogere beoordelingshoogten bij de aangehouden waarnemingspunten wordt het geluid niet tegengehouden door het scherm, dat een hoogte heeft van 4,0 meter.

6.2.2.3 Conclusies

Uit het onderzoek blijkt dat er in het worst-case scenario (zonder dat er afschermdende bebouwing aanwezig is op het Bajesterrein) bij alle bouwblokken sprake is van een overschrijding. Met afschermdende bebouwing is er nog steeds sprake van overschrijding bij bouwblok 2 en 3. De toevoeging van een geluidsscherm heeft geen geluidsbeperkende werking voor de hoger gelegen bebouwing.

De maximale overschrijding van de grenswaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode is bij bouwblok 3 = 4 dB(A), bij bouwblok 2 = 3 dB(A) en bij bouwblok 1 = 2 dB(A) zonder afschermdende bebouwing van de Bijlmerbajes.

Bij bestaande bedrijven kan, op basis van een bestuurlijke afweging, een verruiming van de grenswaarde tot 75 dB(A) gedurende de dagperiode en 65 dB(A) gedurende de nachtperiode worden verleend indien redelijkerwijs geen voorzieningen mogelijk zijn om de oorspronkelijke grenswaarde te kunnen realiseren.

Afwegingen ten aanzien van de geconstateerde overschrijding

Er worden al diverse maatregelen genomen. Zo worden er maatwerkvoorschriften opgenomen voor het opstelsterrein Amstel die een smeersysteem voorschrijven waardoor de aanwezige geluidswaarden afnemen en voor het gebruik van de tyfoon, een toeter die gebruikt wordt als waarschuwingssignaal bij het rangeren. Door deze maatregelen wordt het geluidsniveau al verlaagd.

Daarbij is van belang dat de geconstateerde overschrijdingen in het plangebied lager zijn na de ontwikkeling op het terrein van het Bajeskwartier. De verwachting is dat de realisatie van deze ontwikkeling binnen enkele jaren gaat plaatsvinden. Op dit moment is er een uitwerkingsplan in voorbereiding om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Uit het onderzoek blijkt verder dat eventuele maatregelen zoals een scherm van 4,0 meter hoog geen verlagende werking hebben voor de woningen die op grotere hoogte aanwezig zijn. Hogere schermen zullen zeer kostbaar zijn en grote gevolgen hebben vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Vanwege de grote hoogte van de bebouwing zouden er zeer hoge schermen geplaatst moeten worden. Deze schermen hebben als sterk nadelig effect dat er een grotere reflectie van geluid ontstaat richting het Amstelkwartier aan de westzijde van het spoor. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er geen maatregelen mogelijk zijn die redelijkerwijs genomen kunnen worden om de overschrijding te beperken.

Tenslotte is van belang dat er vanwege het aanwezige verkeerslawaaï diverse bouwkundige voorzieningen aan de gevel aangebracht worden om te voldoen aan de aanwezige hogere geluidswaarden en om te voorzien in een geluidsluwe gevel, conform het Amsterdams geluidbeleid. Deze voorzieningen hebben ook een positief effect op de aanwezige hogere piekwaarden vanwege het Opstelsterrein Amstel. Op basis hiervan wordt de aanwezige overschrijding aanvaardbaar geacht.

Voor het Opstelsterrein Amstel is een verzoek om maatwerkvoorschriften vast te stellen in voorbereiding. Met deze maatwerkvoorschriften kunnen er hogere geluidswaarden toegestaan worden op de gevels van de nieuw te ontwikkelen woningen in de omgeving van het Opstelsterrein Amstel. Deze hogere waarden zorgen ervoor dat het bestaande rangeerterrein kan blijven functioneren terwijl er ook nieuwe woningen in de omgeving worden gebouwd. Bij de nieuwe woningen moeten gevelmaatregelen worden getroffen om

de binnenwaarde van 35 dB(A) te garanderen, rekening houdend met de hogere geluidsbelasting van het Opstelterrein.

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is ervan uitgegaan dat de maatwerkvoorschriften verleend zouden zijn ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Omdat het aanvragen vertraging heeft opgelopen is niet zeker dat de maatwerkvoorschriften aangevraagd, danwel verleend zullen zijn, ten tijde van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Zorgvuldigheidshalve is daarom in de bouwregels opgenomen dat er zodanige maatregelen bij de woningen getroffen moeten worden dat de geluidswaarden op de gevel vanwege het Opstelterrein Amstel niet hoger zullen zijn dan de maximale waarden vanuit het Activiteitenbesluit. Daarmee wordt gegarandeerd dat het Opstelterrein Amstel niet wordt gehinderd. Daarbij is tevens in de afwijkingsregels opgenomen dat als er, door middel van een maatwerkvoorschrift of anderszins, hogere geluidswaarden voor het Opstelterrein Amstel worden toegestaan er getoetst kan worden aan die toegestane hogere geluidswaarden.

6.2.3 Beoordeling effecten schoolvoorziening

In het gebied Weespertrekvaart-Strook in bouwblok 1 wordt een complex ontwikkeld, waarin zich een basisschool, een kinderdagverblijf/buitenschoolse opvang en woningen worden gerealiseerd. Er is een berekening uitgevoerd om te kunnen bepalen of het stemgeluid van de kinderen die buiten spelen niet leidt tot een onaantoonbare aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de in het hetzelfde complex nieuw te bouwen woningen. Daarbij is uitgegaan van het gemiddelde geluidniveau en het maximale geluidniveau op de gevels van de woningen in de situaties zonder schermen en met schermen (inclusief afschermd balkons).

De berekening is uitgevoerd door Tauw, de notitie van 16 januari 2019, met nummer N009-1246189AMD-V02 waarin de effecten berekend en beoordeeld worden, is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De basisschool en het kinderdagverblijf vallen onder de werkingssfeer van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) onder het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit milieubeheer). In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn voorschriften verbonden ten aanzien van geluid. Stemgeluid is daarbij uitgezonderd van beoordeling. Er is dan ook niet aan het Activiteitenbesluit getoetst, maar de geluidmissies zijn wel in kaart gebracht.

Uit de berekening blijkt dat de geluidbelasting overal op afneemt door de toepassing van schermen. De maximale afname is 18,3 dB(A). De maximale gecumuleerde geluidbelasting is 69,1 dB(A) zonder schermen en 67,5 dB(A) met schermen. Opgemerkt moet worden dat de schoolpleinen alleen in de dag-periode in gebruik zijn, waardoor de pleinen de avond- en de nachtperiode stil zijn.

Er kunnen wel hogere piekgeluiden aanwezig zijn. Het hoogste piekgeluid is 83,3 dB(A) zonder scherm en is afkomstig als er een plein voor de basisschool tussen de school en de woningen wordt gerealiseerd binnen het bouwblok boven de plint van 8 meter. Met schermen is de hoogste piek 82,5 dB(A). Deze pieken zullen incidenteel plaatsvinden.

Conclusie

Het stemgeluid blijft in het kader van de Wet geluidhinder buiten beschouwing. Om toch een oordeel te kunnen geven is aangehaakt bij het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam, dat van toepassing is bij de Wet geluidhinder.

Wanneer er meerdere geluidbronnen zijn, worden bij het akoestisch onderzoek ook de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen onderzocht. Volgens het geluidbeleid van de gemeente Amsterdam treedt een onaanvaardbare geluidbelasting op als de gecumuleerde waarde meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toegestane ontheffingswaarden. De maximale toelaatbare cumulatieve geluidbelasting conform Amsterdams beleid is: maximale toelaatbare ontheffingswaarde 68 dB + 3 dB = 71 dB. Bij de schoolpleinen is de gecumuleerde geluidbelasting maximaal 71 dB. Hiermee is er conform het Amsterdams beleid geen sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting. Daarbij kan ook worden meegenomen dat de geluidemissie van de pleinen alleen in de dag-periode aanwezig is.

6.3 Advies TAVGA

Het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) is in het kader van de planvorming om advies gevraagd. Het TAVGA heeft naar aanleiding van de planvorming en de eerste onderzoeken de volgende adviezen gegeven:

- In het geluidsonderzoek kan voor de metro uitgegaan worden van de reële snelheid.
- Voor het opstel terrein Amstel kunnen de maatwerkvoorschriften als uitgangspunt meegenomen worden in het akoestisch rapport.
- Met een geluidsmodel (schoolpleinlawaai en pieklawaai) kunnen berekeningen gemaakt worden, zodat inzichtelijk is of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is, welke maatregelen eventueel genomen moeten worden om te voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat of dat verplaatsing van de speelplaats noodzakelijk is.
- Na verwerking van de opmerkingen is verzocht om de aangepaste onderzoeken te versturen naar het secretariaat van TAVGA.

Het TAVGA was, met inachtneming van het bovenstaande, akkoord.

Naar aanleiding van het advies zijn de aanpassingen verwerkt in de onderzoeken. De effecten van het schoolplein zijn onderzocht. Deze rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Naar aanleiding van het onderzoek is in de bouwvelop opgenomen dat er schermen op de onderste verdiepingen van de woontorens moeten worden geplaatst met akoestisch materiaal om een comfortabel woon- en leefklimaat binnen de woning te creëren.

De definitieve onderzoeken zijn vervolgens verzonden naar het secretariaat van het TAVGA.

6.4 Conclusie

(Spor)weg- en verkeerslawaai

Op basis van de resultaten van het akoestische onderzoek wordt geconcludeerd dat er wel hogere geluidswaarden aanwezig zijn, maar dat de transformatie van het plangebied onder voorwaarden kan plaatsvinden. Zo moeten er hogere waarden worden vastgesteld. Het wegverkeers-, spoorweg- en metrolawaai vormt geen belemmering voor de geplande ontwikkeling. De benodigde hogere waarden wordt vastgesteld voordat dit bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Er kunnen nog aanvullende afschermende voorzieningen getroffen worden in verband met andere ontwikkelingen die dicht bij het doorgaande trein- en metrospoor liggen, zoals bijvoorbeeld raildempers. Ook wordt nog nader onderzocht of er nog een geluidsscherm langs de A10 mogelijk is. Als middels akoestisch onderzoek aangetoond kan worden dat de gevelbelasting lager is dan de vastgestelde hogere waarden, kunnen er alternatieve geluidswerende maatregelen worden toegepast. Daarbij dient wel het maximale toegestane geluidsniveau op basis van het Bouwbesluit binnen de woning alsnog gegarandeerd te zijn.

Opstelterrein Amstel, nadere bestuurlijke afweging

Daarbij heeft wel een nadere afweging plaatsgevonden over de aanwezige piekwaarden van het geluid van het opstelterrein Amstel in de nachtperiode. De aanwezige overschrijding van de maximale waarde van het Activiteitenbesluit is daarbij aanvaard geacht gezien de demping van de nog te realiseren ontwikkeling van de Bijlmerbajes en het feit dat de gevels van de woningen voorzien worden van extra geluidwerende maatregelen vanwege het wegverkeerslawaai. Die voorzieningen zorgen er ook voor dat het aanwezige piekgeluid van het opstelterrein minder waarneembaar is.

Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

7.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

7.2 Beleid en regelgeving

Wettelijk kader

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarden van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen

toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke orderingsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg. Daarbij gaat het om wegen waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen. Sinds 24 januari 2014 geldt deze richtlijn zowel voor projecten van de Centrale stad als ook voor Stadsdelen.

7.3 Overamstel en het NSL

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL.

Per brief van 19 juni 2018 is een melding tot wijziging verzonden in verband met vijf NSL-projecten binnen Amsterdam. Het Overamstelgebied, waar het plangebied van dit bestemmingsplan deel van uitmaakt, was één van deze projecten. Door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is deze melding geaccepteerd en zijn de (gewijzigde) projecten toegevoegd aan het NSL. Naar aanleiding van de wijziging is geconstateerd dat door het toevoegen van deze vijf gewijzigde projecten geen sprake van het in gevaar brengen van het halen van de grenswaarden. Aan het criterium van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wm dat de maatregel of het project moet passen binnen het NSL, wordt daarmee voldaan.

Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer. De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan maken deel uit van de (gewijzigde) aanmelding in het kader van het NSL. Verder ligt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan op meer dan 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg en meer dan 300 meter van een Rijksweg. Derhalve wordt zowel voldaan aan Besluit gevoelige bestemmingen en het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 8 Bodem

8.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

8.2 Resultaten onderzoeken

Voor het plangebied zijn twee onderzoeken uitgevoerd:

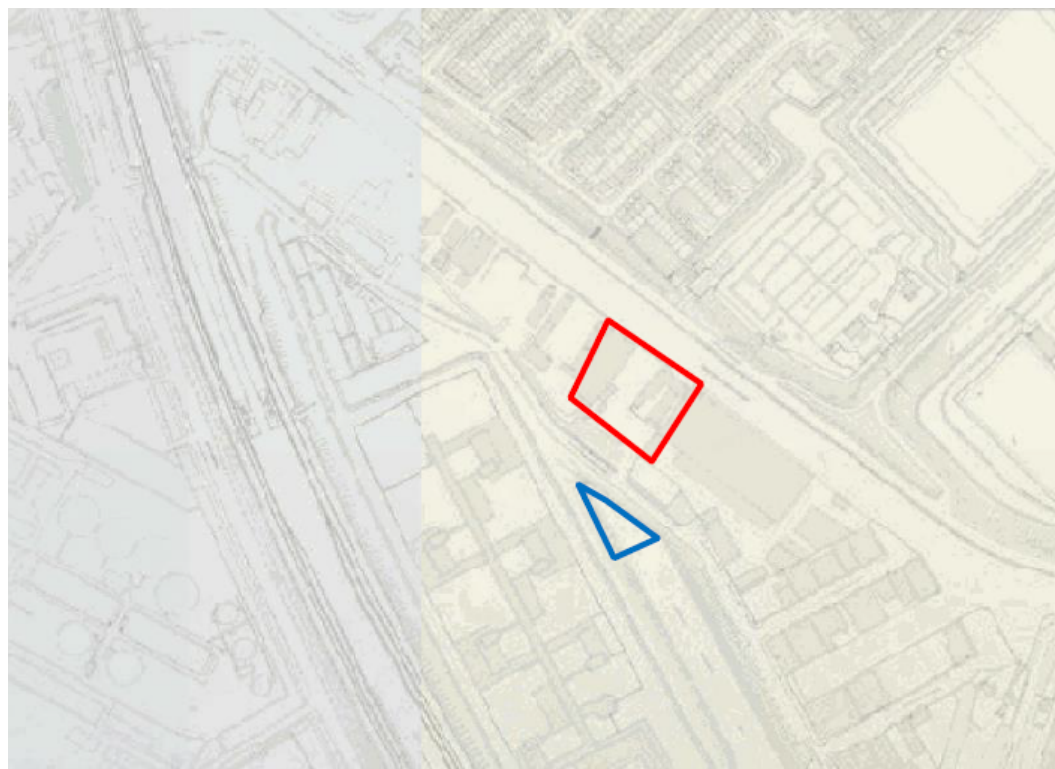
- Voor het noordelijk deel van het plangebied is in 2017 een milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd door CRUX Engineering b.v. uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van CRUX Engineering b.v. d.d. 7 juni 2017, rapportagenummer RA16828b3, projectnummer: 16828.
- Voor het overige deel van het plangebied is in 2017 een milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd door CRUX Engineering b.v. uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van CRUX Engineering b.v. d.d. 25 augustus 2017, rapportagenummer RA16828c2, projectnummer: 16828.

Beide genoemde rapportages zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In het onderstaande worden de resultaten de bovenstaande onderzoeken van het aspect bodem samengevat.

Rapportage d.d. 7 juni 2017 - noordelijk deel plangebied

Voor de kavel 1A/B is in 2017 een milieuhygiënisch bodem- en verhardingsonderzoek uitgevoerd door CRUX Engineering b.v. uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van CRUX Engineering b.v. d.d. 7 juni 2017, rapportagenummer RA16828b3, projectnummer: 16828. Uit vooronderzoek is gebleken dat er twee potentiële verontreinigingen aanwezig zijn:

- a. De voormalige dakbedekkingfabriek Vesuvius
- b. De opgehoogde grond ter plaatse van de meest noordelijke, inmiddels verwijderd tijdelijke studentenwoningen (H.J.E. Wenckebachweg 1000-1058)



*Ligging
voormalige dakbedekkingfabriek (rood kader), ophoging tijdelijke studentenwoningen (blauw kader)*

Ad a. Voormalige dakbedekkingfabriek Vesuvius (Duivendrechtsekade 27-29)

De asfaltfabriek Vesuvius, later Stein en Takken en daarna de Utrechtse Asfaltfabriek (UAF) was gevestigd aan de Duivendrechtsekade 29-31.

Er is al eerder onderzoek gedaan naar deze locatie door UDM in 2006 (rap.nr. 05-05-348, d.d. 23 januari 2006). Omdat de dakbedekkingfabriek en de eerder geconstateerde verontreinigingen in de nabijheid liggen van de school is er onderzoek gedaan om te bezien of de aanwezige verontreiniging naar aard en omvang gelijk is gebleven.

De zintuigelijk onverdachte gronden variërend vanaf maaiveld tot 0,5 à 2,0 m-mv zijn ten hoogste licht verontreinigd. Er zijn wel verontreinigingen aangetroffen in de diepere ondergrond. De ondergrond ter plaatse van de voormalige dakbedekkingfabriek is vanaf 0,5 à 2,0 m-mv tot de maximale onderzoeksdiepte van 5,0 m-mv sterk verontreinigd met PAK en plaatselijk met aromaten, cyanide en minerale olie. Het grondwater ter plaatse van de dakbedekkingfabriek is sterk verontreinigd met PAK en plaatselijk met minerale olie en (vluchtige) aromaten. Cyanide totaal is niet (meer) in een sterk verhoogd gehalte gemeten. De gronden ter plaatse van de voormalige dakbedekkingfabriek maken echter geen deel uit van het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook.

De aard en omvang van de verontreiniging in grond en grondwater (circa 20.000 m³) ter plaatse van de 'voormalige dakbedekkingfabriek Vesuvius' is in grote lijnen overeenkomstig zoals vastgesteld door UDM in 2006 (rap.nr. 05-05-348, d.d. 23 januari 2006).

Gezien de diepte van voorkomen van de sterke verontreinigingen ter plaatse van de toekomstige school

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

(> 2,5 m-mv), bestaat er geen humaan toxicologisch risico bij de gebruiksfunctie 'plaatsen waar kinderen spelen'. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaan er derhalve geen gebruiksbeperkingen.

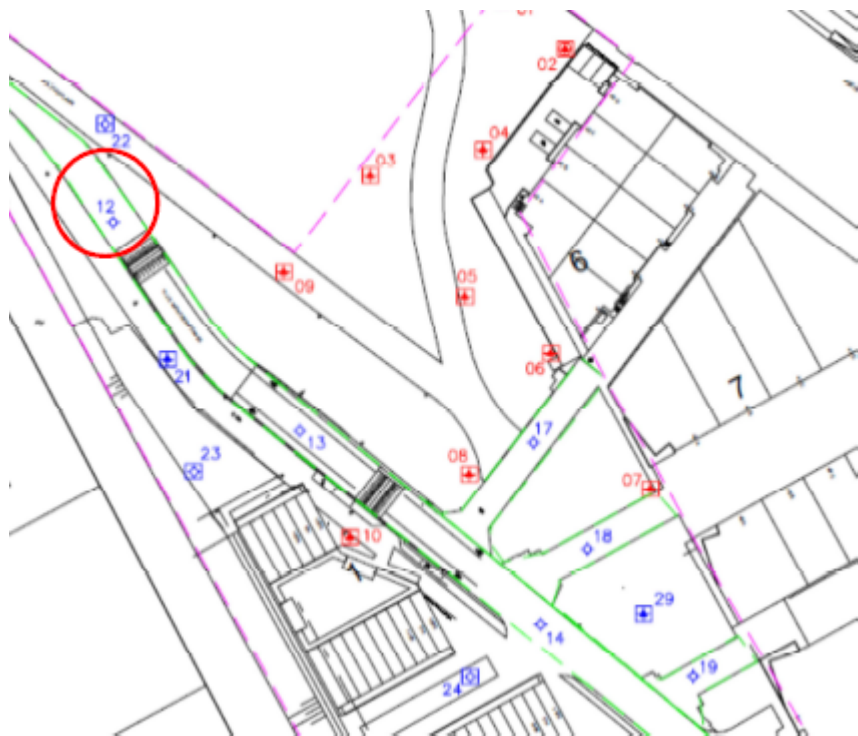
Voor het hergebruik van de gronden gelden wel beperkingen. Bij werkzaamheden in de sterk verontreinigde grond en grondwater, zoals aangegeven in het onderzoek, dient rekening te worden gehouden met de aangetoonde verontreinigingssituatie. Bij grondwerkzaamheden moeten de regels vanuit de Wet bodembescherming dienen in acht te worden genomen. Voorafgaand aan de werkzaamheden moet een goedgekeurd saneringsplan aanwezig zijn, dan wel melding worden gedaan in het kader van het besluit uniforme saneringen (BUS-melding).

Ad. b. Grondwaterverontreiniging H.J.E. Wenckebachweg 1000-1058

Ter hoogte van de inmiddels verwijderde tijdelijke studentenwoningen aan de H.J.E. Wenckebachweg 1000-1058 is in 2004 een sterke verontreiniging met benzeen in het grondwater aangetoond. Uit het uitgevoerde (verificatie) onderzoek blijkt dat zowel de grond als het grondwater ter plaatse niet noemenswaardig verontreinigd zijn met onder andere benzeen. De in 2004 aangetoonde sterke verontreiniging met benzeen in het grondwater kan derhalve als 'niet meer aanwezig' worden beschouwd. Deze vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Onverdacht terreindeel

Naast de twee verdachte locaties is er onderzoek gedaan naar het overige onverdachte terrein. De bodem (grond en grondwater) ter plaatse van het overige 'onverdachte' terreindeel zijn overwegend lichte verontreinigingen aangetoond. Enkel ter plaatse van boring 12 (traject 2,5-3,0 m-mv) is de grond sterk verontreinigd met lood.



locatie boring 12 (rood omcirkeld)

Aangezien er geen bouwactiviteiten of grondwerkzaamheden gepland zijn ter plaatse van deze boring, is de omvang van de sterke verontreiniging niet nader onderzocht. Indien in een later stadium blijkt dat ter plaatse dan wel in de directe omgeving werkzaamheden zullen plaatsvinden, zal de aard en omvang van de sterke verontreiniging worden vastgesteld voor start van de werkzaamheden.

Naar aanleiding van voorgaande onderzoeksresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

- De geplande ontwikkelingen in het plangebied zijn niet voorzien op of in de directe nabijheid van de voormalige dakbedekkingfabriek. De aldaar geconstateerde verontreinigen zijn daarom niet van invloed op de voorziene ontwikkelingen.
- Ter plaatse van boring 12 (waar een sterke verontreiniging met lood is aangetroffen) is in bestaande situatie H.J.E. Wenckebachweg gelegen. In de nieuwe situatie blijft ter plaatse van deze boring een ontsluiting aanwezig. De locatie is als Verkeer bestemd. Zie hiervoor de bovenstaande afbeelding met de locatie van de boring. Zolang hier ter plaatse een verkeersfunctie blijft zijn er geen nadere onderzoeken noodzakelijk.

Rapportage d.d. 25 augustus 2017 - overig deel van het plangebied

In de bodem (grond en grondwater) ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn overwegend lichte verontreinigingen aangetoond. Enkel de ondergrond ter plaatse van boring 09 (trottoir ter hoogte van de H.J.E. Wenckebachweg 40; traject 0,5-1,2 m-mv) is sterk verontreinigd met lood en koper. Deze locatie ligt buiten het plangebied.



locatie boring 9 (rood omcirkeld), plangrens zwarte stippellijn

In de onderzochte grond is geen asbest in een noemenswaardig gehalte gemeten (gewogen gehalten aan asbest $\ll 50$ mg/kg ds). In het grondwater aan de voorzijde van de bestaande wasserij in het bedrijfsverzamelgebouw aan de H.J.E. Wenckebachweg 6v3, zijn de som (cis, trans) 1,2-dichloorethenen en tetrachlooretheen in een licht verhoogd gehalte gemeten. Aangezien het onderzoek zich heeft beperkt tot het de uitpandige terreindeel, kan niet worden uitgesloten dat de bodem ter plaatse van de wasserij zelf verontreinigd is geraakt met VOCI. Ook deze locatie maakt geen deel uit van het plangebied.

Naar aanleiding van voorgaande onderzoeksresultaten wordt het volgende geconcludeerd:

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

- Ter plaatse van boring 9 (waar een sterke verontreiniging met lood en koper is aangetroffen) is in bestaande situatie een trottoir gelegen. Deze locatie ligt buiten het plangebied. In de nieuwe situatie blijft naar verwachting een trottoir aanwezig.
- Wat betreft de verontreinigingen in het grondwater ter plaatse van H.J.E. Wenckebachweg 6v3 wordt vermeld dat op deze locatie buiten het bestemmingsplangebied valt en geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling.

8.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van de bodemonderzoeken wordt geconcludeerd kan dat de milieuhygiënische bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 9 Cultuurhistorie en archeologie

9.1 Algemeen

Cultuurhistorie

Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, is in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond. Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten maken van de cultuurhistorie in een bestemmingsplangebied, en daar conclusies aan moeten verbinden voor het bestemmingsplan. Met navolgende paragraaf wordt daar invulling aangegeven.

Archeologie

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet-zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In het overgangsrecht van de Erfgoedwet is in artikel 9.1 geregeld dat de onderdelen van de Monumentenwet 1998 die overgaan naar de nieuwe Omgevingswet toch van kracht blijven tot de inwerkingtreding daarvan, zodat er geen lacunes in de bescherming ontstaan. Het gaat onder meer om de aanwijzing en bescherming van stads- en dorpsgezichten (artikel 35 en 36 van de Monumentenwet 1998) en om de bescherming van archeologie in ruimtelijke besluiten (artikelen 38 tot en met 43 van de Monumentenwet 1998). Belangrijke onderwerpen van het overgangsrecht zijn:

- Instandhoudingsplicht: met de invoering van de Omgevingswet wordt wettelijk verankerd dat monumenteigenaren de plicht hebben om hun monument in stand te houden. Tot de Omgevingswet wordt ingevoerd, is de instandhoudingsplicht verankerd in het overgangsrecht van de Erfgoedwet.
- De bepalingen over archeologische monumentenzorg. Het gaat onder meer om:
- het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

9.2 Situatie plangebied

Cultuurhistorie

De Weespertrekvaart werd in 1639 aangelegd, waarbij gebruik werd gemaakt van verschillende bestaande waterwegen: de ringvaart van de polder Watergraafsmeer (aangelegd in 1629) de ringvaart van de polder Bijlmermeer (aangelegd in 1626), het riviertje de Gaasp, en het gekanaliseerde riviertje het Smal Weesp.

In 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart.

De voornaamste ontwikkeling in dit deelgebied is de aanleg van de Penitentiaire Inrichting Overamstel, ook wel bekend als de Bijlmerbajes. Deze gevangenis is halverwege de jaren zeventig op een strook langs het spoor gebouwd, omringd door water dat aansluit op de aanwezige poldersloot. Het complex bestaat uit zes torens die op grondniveau geschakeld zijn en is via een carrévormig voorgebouw toegankelijk. Het ontwerp is van architecte K. Pot-Keegstra (1908 - 1997) en kan worden gezien als een mijlpaal in de ontwikkeling van penitentiaire instellingen in Nederland. Technologische ontwikkelingen op het gebied van communicatie en beveiliging maakten deze opzet destijds mogelijk.

Voor het plangebied is in 2018 een stedenbouwkundige plannen vastgesteld dat toeziet op transformatie (Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart - Midden). Bij het ontwerpen van het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de landschappelijk structuren van het gebied. Van oorsprong waren de bedrijven en buitenplaatsen in dit gebied vooral bereikbaar en georiënteerd op de trekvaart. Met de komst van de insteekhaven en de Wenckebachweg in de jaren '60 van de vorige eeuw ontstond een bijzondere verkaveling evenwijdig aan en haaks op de insteekhaven. De verkavelingsstructuur van het stedenbouwkundig plan bouwt daarop voort.

In het plangebied bevinden zich geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Het aspect "cultuurhistorie" vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is een archeologische quickscan uitgevoerd van het plangebied. Dit is bedoeld om een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig zijn. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de rapportage Archeologische quickscan QS 17-182, Studentenstrook - Weespertrekvaart Midden, d.d. 4 december 2017. Deze rapportage is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Volgens de uitgevoerde quickscan geldt een negatieve verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen, en in het kader van de voorgenomen nieuwbouw met eventueel (half-)verdiepte parkeergarages hoeft geen archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Wel is conform de Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden vondsten worden gedaan, waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'archeologie' geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan en geen beschermende regelingen in het plan behoeven te worden opgenomen.

Hoofdstuk 10 Duurzaamheid

10.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

10.2 Duurzaamheid in Weespertrekvaart-Strook

Algemeen

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van Weespertrekvaart-Midden. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval.

Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Het Amsterdamse beleid gaat uit van nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van EPC 0,15. Dat is minimaal 60% scherper dan de landelijke norm. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC.

Duurzame warmte

Volgens de gemeentelijke strategie 'Naar een stad zonder aardgas' (2016) moet de stad geleidelijk aan onafhankelijk worden van aardgas voor het verwarmen van gebouwen. De twee alternatieven zijn grosso modo: elektrische verwarming (warmtepompen) of een warmtenet (stadsverwarming).

Er hoeft in het kader van dit bestemmingsplan nog geen keuze gemaakt te worden, maar het is wel verstandig om rekening te houden met de komst van een collectief warmtenetwerk. Met de geplande hoogstedelijke dichtheden zijn individuele warmtevoorzieningen per woning of gebouw minder duurzaam en veel lastiger te realiseren. Anticiperen op een collectief warmtenet vraagt om ruimte reserveringen in de wegprofielen, waar later warmteleidingen in kunnen worden gelegd. Mogelijk is een warmtenet nog niet operationeel bij oplevering van de eerste gebouwen (basisschool). Daarvoor zijn twee oplossingen: die eerste gebouwen worden verwarmd met een tijdelijke centrale gasketel, of die gebouwen worden all-electric verwarmd (warmtepompen met eventueel energieopslag in de bodem).

Duurzame elektriciteit

Uitgangspunt is dat de daken van de bouwblokken worden belegd met zonnepanelen (PV). Dat is over het algemeen ook noodzakelijk om de gestelde EPC eis van 0,15 te kunnen halen.

Klimaatbestendigheid

Het mondiale broeikaseffect heeft klimaatveranderingen in gang gezet die in Nederland onder meer zullen leiden tot extreme pieken van neerslag, die zonder maatregelen grote overlast en schade

veroorzaken. Het is daarom de ambitie om de stad klimaatbestendig en 'rainproof' te maken. Door de herontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe. De compensatie wordt gerealiseerd door 833 m² extra wateroppervlak toe te voegen in de gracht van de Bijlmerbajes en in het Weesperpark, waarvan 402 m² dient ter compensatie van de verharding van de ontwikkeling van Weespertrekvaart - Strook. Daarnaast zullen extra maatregelen in de Weespertrekvaartbuurt bijdragen aan het rainproof maken van het gebied:

- Forse neerslag van 60 mm/24 uur kan zonder schade in de buurt worden opgevangen. De openbare ruimte en de gebouwen kunnen 50% bergen (vasthouden) en het gescheiden rioolsysteem doet de rest. Mocht de bui groter zijn, dan zijn de straten zo ingericht dat het regenwater via het maaiveld kan afwateren naar de Bijlmerbajesgracht. Een klein deel (van de H.J.E. Wenckebachweg) kan direct op de Weespertrekvaart afwateren;
- Regenwater wordt zoveel mogelijk in de buurt geborgen: in waterbergende straten, geveltuinen, groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwenvelopen komen voorschriften om de waterbergende capaciteit op daken en in hoven te waarborgen;
- Het centrale park in het plangebied van Weespertrekvaart-Strook wordt lager aangelegd dan de omgeving. Het park wordt zodanig ingericht dat het gebruikt kan worden als (tijdelijke) verzamelplaats van regenwater uit de buurt. Dat vervolgens gereguleerd af kan stromen naar de Bijlmerbajesgracht. Ook het hemelwaterriool loost op de Bajesgracht om de doorspoeling van de gracht te vergroten en daarmee de waterkwaliteit te verbeteren. De omvang van de aan te leggen piekberging is in overleg met Waternet bepaald. Er moet tenminste 166 m³ water opgevangen kunnen worden, met een leegstroom van 24 uur. Het aanleggen en in standhouden is vastgelegd in de regels bij de bestemming Groen.
- Daarnaast is ook vastgelegd dat de plint voorzien moet worden van een groen dak met een oppervlak van 60% van het vrije dakoppervlak en een dikte van 0,75 meter. Ook dat zorgt voor het opvangen en vasthouden van regenwater.

Circulair bouwen

Circulair bouwen richt zich op het slim omgaan met (de levensduur van) materialen en op aanpasbaar bouwen, zodat een gebouw de veranderende wensen van meerdere generaties kan accommoderen, desnoods van functie kan veranderen, en zo langer meegaat. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen, die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed. Voor de gebouwschil worden hoogwaardige materialen ingezet. Deze uitgangspunten worden ook opgenomen in de voorwaarden waaraan ontwikkelaars moeten voldoen die de gronden willen ontwikkelen. De gemeente Amsterdam wil uiteindelijk toe naar gebouwen waarbij materialen demontabel zijn en gedocumenteerd worden, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt.

Afvalinzameling

De gemeente wil het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval omhoog brengen van 19% in 2013 naar 65% in 2020. Daarvoor zijn gemeentelijke richtlijnen voor nieuwbouwprojecten in de maak, en de Weespertrekvaartbuurt zal daarop voorsorteren. De essentie van het nieuwe beleid is dat bewoners hun glas, papier, plastic, drankkarton en blik dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en het dan nog resterende afval ergens in de wijk kunnen brengen. Het is de bedoeling dat ook grofvuil naar een inzamelpunt wordt gebracht. Het afvalpunt Rozenburglaan ligt dichtbij de Weespertrekvaartbuurt.

De ondergrondse containers in Weespertrekvaart- Strook staan in de H.J.E. Wenckebachweg en in de zijstraten. Bij de locatiekeuze voor de containers wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden. Het totaal aantal containers wordt in principe als volgt bepaald:

- Restafval: 1 container per 100 huishoudens
- Papier: 1 container per 200 huishoudens
- Plastic: 1 container per 200 huishoudens

- Glas: 1 container per 300 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Door gebruik te maken van perscontainers kan het aantal bakken worden beperkt. Bij hoogbouw heeft de ruimtelijke inpassing van (ondergrondse) containers bijzondere aandacht.

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze

gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

11.2.2 Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

In of nabij het bestemmingsplangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gevestigd en deze worden binnen dit bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt.

11.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Per 1 april 2015 is de wet aangevuld met de regelgeving over het Basisnet. De wetgeving over het Basisnet wordt ook wel "Wet Basisnet" genoemd en omvat een heel stelsel van wetten en regels die hun oorsprong hebben liggen in verschillende gebieden. De voornaamste die in dit verband van belang zijn, betreffende volgende:

- *Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)*
Hierboven al genoemd: voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen de belangrijkste wet.
- *Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)*
Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes geldt het Besluit externe veiligheid. Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer.
- *Regeling Basisnet*
In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.
- *Bouwbesluit*
Het aangepaste Bouwbesluit bevat regels rondom bouwen binnen Plasbrandaandachtsgebieden.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (vervoerskant). Het Basisnet beoogt aan de gemeenten duidelijkheid te bieden over de maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Die maximaal toelaatbare risico's worden met de bijbehorende risicozones voor alle relevante spoor-, weg- en vaarwegtrajecten in tabellen vastgelegd. Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het PR en het GR.

Het plangebied is niet gelegen in het invloedsgebied van een transportroute gevaarlijke stoffen over de weg of het water. Wel ligt het plangebied in het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort, dat onderdeel uit maakt van het Basisnet Spoor. De effecten van het transport van gevaarlijke stoffen is dan ook onderzocht.

11.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letaliteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteit en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

In het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie. Het betreft hier de leiding 4371_leiding-W-534-01-deel-1_incl verl 1 (diameter 406 mm, werkdruk 40 bar).

11.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen de 100%letaliteitszone, een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

Minder zelfredzame groepen

Amsterdam definieert minder zelfredzame personen vanuit externe veiligheid als personen die niet over het fysieke en/of verstandelijke vermogen beschikken om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een calamiteit. De volgende personen/groepen worden in ieder geval als minder zelfredzaam gedefinieerd:

- Kinderen onder 12 jaar;
- Zieken;
- bejaarden;
- gehandicapten;

Het gaat hierbij uitdrukkelijk niet om een uitputtende lijst. Als er objecten voor groepen worden gerealiseerd binnen de stroken langs transportassen, hoge druk aardgasleidingen of risicobedrijven, dan moet worden afgewogen of deze groep voldoende zelfredzaam is.

De objecten die betrokken worden bij de afweging over de risico's voor minder zelfredzame groepen zijn de objecten die specifiek zijn voor gebruik door deze groepen. Hierbij valt te denken aan scholen, kinderopvang, verpleeghuizen etc. Reguliere objecten zoals woningen, winkels, kantoren etc. die ook af en toe gebruikt worden door een niet-zelfredzaam persoon blijven verder bij deze afweging buiten beschouwing. Een reguliere supermarkt kan bezocht worden door een niet-zelfredzaam persoon, maar hoeft daardoor niet gelijk gesteld te worden met een functie voor niet-zelfredzame groepen.

Binnen dit plangebied kan, met een afwijkingsbevoegdheid, medewerking worden verleend voor een Woonzorgvoorziening met 24uursbegeleiding en woningen voor doelgroepen die langduriger zorg vragen. In het plangebied is tevens een hogedruk aardgastransportleiding aanwezig. Bij de afwegingsbevoegdheid is daarom opgenomen dat, mocht het voornemen bestaan om deze objecten binnen de zone te realiseren, de veiligheidsrisico's, de eventuele maatregelen en de effecten beoordeeld worden en besluitvorming over deze functies plaatsvindt in overeenstemming met het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam.

11.3 Resultaten onderzoeken

11.3.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over spoor

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's in verband met de ontwikkeling van het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 21-12-2017. Die als bijlage is bijgevoegd. Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor blijkt uit het onderzoek van de Omgevingsdienst het navolgende.

Plaatsgebonden risicocontour

Het plaatsgebonden risicocontour, PR 10⁻⁶ per jaar valt niet over het plangebied heen. Zodoende wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde. Er is geen effect van de nieuwe ontwikkelingen op de hoogte van het groepsrisico, de toename van het groepsrisico is zodoende kleiner dan 10%.

Omdat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt en met minder dan 10% toeneemt is de beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk, zoals opgenomen in Artikel 7 van het Bevt.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde, er wordt op dit punt voldaan aan het uitvoeringsbeleid. De ruimtelijke ontwikkelingen liggen buiten de 100% letaliteitszone van het spoor, zodoende wordt op dit punt voldaan aan het uitvoeringsbeleid.

11.3.2 Buisleidingen

Voor wat betreft de aanwezige hogedruk aardgasleiding blijkt uit het onderzoek van de Omgevingsdienst het navolgende.

Plaatsgebonden risicocontour

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

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde, richtwaarde, wordt niet overschreden. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op de hoogte van het groepsrisico. Het groepsrisico bedraagt 0,72 maal de oriëntatiewaarde in de huidige en 0,73 maal de oriëntatiewaarde in de nieuwe situatie ter hoogte van het plangebied. Er is dus sprake van een lichte stijging. Omdat het groepsrisico de oriëntatiewaarde in het inventarisatiegebied niet overschrijdt en de stijging van het groepsrisico kleiner is dan 10% is alleen een beperkte verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb, onderdeel a en b en f en g.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid stelt dat de gemeente Amsterdam, daar waar redelijkerwijs mogelijk, wil voldoen aan de oriëntatiewaarde. Een ruimtelijk besluit in een gebied met een (toename van) overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispunt aan het bestuur ter besluitvorming voorgelegd. Het groepsrisico in het inventarisatiegebied en ter hoogte van het plangebied overschrijdt de oriëntatiewaarde als gevolg van de hoge druk aardgasleiding niet. Zodoende wordt op dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam.

De 100% letaliteitsafstand van de hoge druk aardgasleiding ligt bij deze leiding op een afstand van 80 meter, gerekend vanaf het hart van de leiding. De geplande schoolvoorzieningen bij de meest noordelijke kavel (blok 1) liggen (ruim) buiten de afstand van 80 meter. Er wordt op dit punt voldaan aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid van de gemeente Amsterdam.

11.4 Verantwoording groepsrisico en conclusie

Op basis van het verrichte onderzoek wordt geconcludeerd dat voldaan wordt aan de afstanden van het plaatsgebonden risico. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en de bestaande aardgastransportleiding zorgen voor een groepsrisico. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is dat beperkt. Het groepsrisico bedraagt maximaal circa 0,3 maal de oriëntatiewaarde en er is geen toename. Bij de aanwezige aardgastransportleiding blijft het groepsrisico onder de oriëntatie waarde. In dit geval is er sprake van een lichte stijging van gasleiding van 0,72 maal de oriëntatiewaarde in de huidige naar 0,73 maal de oriëntatiewaarde in de nieuwe situatie.

Omdat het groepsrisico bij beide bronnen onder de oriëntatiewaarde blijft en de toename van het groepsrisico kleiner dan 10% is, kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Daarbij dient aandacht besteed te worden aan:

- a. de aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleiding die het groepsrisico mede veroorzaakt;
- b. het groepsrisico per kilometer buisleiding op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10-4 per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10-6 per jaar;
- c. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;
- d. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Ad a+b. De aanwezige en de te verwachten dichtheid van personen is inzichtelijk gemaakt in het onderzoek van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied in de rapportage d.d. 21-12-2017. Deze is als bijlage bijgevoegd. Hieruit blijkt dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. Daarnaast is ook duidelijk dat het groepsrisico zeer beperkt toeneemt.

Ad. c. Op 19 augustus 2019 is er advies uitgebracht door de brandweer. Voor het plangebied zijn het transport van aardgas onder hoge druk door een ondergrondse buisleiding en het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor van belang. De effecten van een ongeval bij de ondergrondse aardgasleiding veroorzaken ernstige gevolgen voor de voorgestelde locatie. Als er een breuk in de leiding ontstaat dan stroomt het aardgas onder hoge druk uit de leiding en ontsteekt. De fakkels die ontstaan blijft branden tot de toevoer wordt afgesloten en leiding is leeg gestroomd. Dit kan geruime tijd duren. In het advies zijn een aantal maatregelen voorgesteld die het risico kunnen verkleinen.

- Opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen realiseren.

In het ontwerp van de openbare ruimte is hier rekening mee gehouden. Er is goed bereikbaar open water in de directe omgeving.

- De constructie van bebouwing zodanig uitvoeren dat het bescherming biedt tegen hittestraling en een giftige wolk. Er kan dan in worden geschild. Bij een fakkelbrand op een aardgasleiding is deze maatregel echter niet realistisch door de intense hitte en de duur daarvan.

Zoals door de brandweer aangegeven is deze maatregel niet mogelijk. Het is niet realistisch gezien de hitte en duur van de fakkelbrand.

- Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleiding te beschermen tegen beschadigingen.

De bestaande leiding ligt onder de bestaande weg. Het bestemmingsplan brengt geen wijzigingen aan in de leiding. Ook is duidelijk dat er sprake is van een geringe stijging van het groepsrisico. Gezien die omstandigheden is er geen aanleiding voor aanvullende voorzieningen bij de leiding.

- Vluchtmogelijkheden van risicobronnen af realiseren.

Bij het ontwerp van de gebouwen wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de leiding. Er wordt gezorgd voor voldoende vluchtwegen en alternatieven. Met name bij de school is hier aandacht voor aangezien daar sprake is van een minder zelfredzame groep.

- Werkzaamheden aan of in de omgeving van de aardgasleiding uitvoeren op de momenten dat er geen personen aanwezig zijn op de voorgestelde schoollocatie. Vooral de maatregel "geen werkzaamheden uitvoeren nabij de aardgasleiding wanneer er veel bezoekers in het gebied aanwezig zijn" heeft invloed op het risico. Hierdoor wordt de kans op een fakkelbrand scenario met een grote impact op de samenleving verkleind.

De aardgastransportleiding loopt door het hele Overamstelgebied. De gevolgen van de leiding en de beperkingen daarvan zijn dan ook goed in beeld gebracht. De werkzaamheden worden afgestemd met de leidingbeheerder. Daarbij wordt rekening gehouden met de omgeving en de aanwezige school. Daarbij is wel van belang dat er ook sprake is van een woongebied. In sommige gevallen (bijvoorbeeld bij langdurige activiteiten) kan het voorkomen dat werkzaamheden tijdens de opening van de school plaatsvinden om te voorkomen dat er 's avonds en 's nachts gewerkt moet worden wanneer de gezinnen in de omgeving thuis aanwezig zijn. Er wordt zoveel mogelijk gestreefd naar het voorkomen van risico's.

- Ongevalsscenario's met gevaarlijke stoffen opnemen in het noodplan van de school. En deze scenario's oefenen.

De school zal over de aanwezige risico's en het betrekken van de gasleiding bij het noodplan worden geïnformeerd.

Ad. d. Voor de te realiseren school en de woningen in bouwblok 1 is van belang dat er tussen de leiding bebouwing wordt opgericht op bouwblok 2 die een afschermdende werking heeft voor een drukgolf als hittestraling. De school wordt daarnaast nog afgeschermd door de woonbebouwing op bouwblok 1. Dit is van belang omdat de schoolgaande kinderen onder de minder zelfredzame groepen vallen. Het grootste glasoppervlak is aan de zijde die van de gasleiding af is gericht. Daarnaast is de hoofdentree van de gasleiding afgericht. In verband met de aanwezigheid van de schoolgaande kinderen is het van belang dat er goede vluchtwegen aanwezig zijn. Hierin wordt voorzien aangezien de school dichtbij de ondertunneling van het spoor wordt gebouwd.

Conclusie

Op basis van het verrichte onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling. Het aanwezige groepsrisico is aanvaardbaar. Vanwege de aanwezigheid van de leiding zullen de bouwers en het schoolbestuur worden geïnformeerd

zodat zij de aanwezige risico's kunnen betrekken bij het voorbereiden van de bouwwerkzaamheden en het opstellen van het noodplan.

De 100%letaliteitszone rondom de gasleiding (met een breedte van 80 meter) is op de verbeelding opgenomen en in de regels is vastgelegd dat er binnen deze zone geen niet zelfredzame groepen toegestaan, tenzij hier een expliciet afwijkingsbesluit voor wordt genomen, zoals vastgelegd in het Uitvoeringsbeleid externe veiligheid Amsterdam.

Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna: LIB) is in november 2002 in werking getreden en aangepast in 2014. Het is een besluit op basis van de Luchtvaartwet. Het LIB regelt voor welk gebied rondom de luchthaven beperkingen gelden ten behoeve van de veiligheid en geluidsbelasting. Voor bepaalde gebieden rondom Schiphol is een 'beperkingengebied' aangewezen. Binnen dat gebied gelden beperkingen ten aanzien van maximale bouwhoogten, vogelaantrekkende functies en toegestane functies. Het LIB geeft regels voor het gebruik en de bestemming van de grond in deze gebieden.

Op basis van het LIB kan de rijksoverheid beperkingen opleggen aan bouwinitiatieven in zones rondom de luchthaven Schiphol. Primaire doelen zijn:

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

Het plangebied van Weespertrekvaart-Strook is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB geldt hier een maximum bouwhoogte van 146 meter en radartoetshoogte 60 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP).

Conclusie

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Strook maakt geen bouwhoogtes mogelijk die de maximumbouwhoogtes vanuit het LIB overschrijden. Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 13 Bedrijven en milieuzonering

13.1 Algemeen

Milieuzonering richt zich op de functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Het waar nodig scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige gebieden en functies bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- Het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. past de nieuwe functie in de omgeving?
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Voor de beoordeling van nieuwe situaties, zijn de indicatieve richtafstanden / onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", richtinggevend. De VNG-publicatie bevat richtafstandlijsten waarin een groot aantal activiteiten is vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven of andere milieubelastende functies toelaat en anderszins de uiterste situering van de gevel van gevoelige functies (zoals onder andere wonen en scholen) die volgens het bestemmingsplan mogelijk zijn.

Volgens de VNG-brochure worden de richtafstanden bij voorkeur aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Indien de omgeving is aan te merken als 'gemengd gebied', kunnen de richtafstanden volgens de VNG-brochure met één afstandsstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

13.2 Situatie plangebied

Gebiedskarakteristiek

Het plangebied van Weespertrekvaart-Strook wordt getransformeerd tot woon-werkgebied. Het voorliggend bestemmingsplan voorziet daarom niet alleen in woonfuncties. Er zijn in het bestemmingsplangebied onder meer ook bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de plint van de bebouwing. In de omgeving, aan de oostzijde van de H.J.E. Wenckebachweg, bevindt het bedrijventerrein aan de Weespertrekvaart. Gelet hierop wordt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan aangemerkt als een gemengd gebied als bedoeld in de VNG Brochure "Bedrijven en milieuzonering".

13.3 Bestaande bedrijven in de omgeving

Ten oosten van het plangebied ligt een bedrijventerrein. Het gemeentelijk beleid is voor dat gebied gericht op transformatie. Daarvoor is op 19-12-2018 het bestemmingsplan "Weespertrekvaart Oost" vastgesteld, dat voor het noordelijke deel middels een uit te werken bestemming "Gemengd - Uit te werken" transformatie mogelijk maakt. In het zuidelijk deel van Weespertrekvaart Oost zijn de bestaande bedrijven conserverend bestemd. In de uit te werken bestemming voor de toekomstige situatie zijn bedrijven toegestaan voor zover deze vallen onder categorie A en B van de Staat van bedrijfsactiviteiten-functiemenging. Bedrijven binnen deze categorie leveren geen belemmering op voor woningbouw in de directe nabijheid.

De huidige bedrijven met een grotere impact voor de omgeving die nog op het bedrijventerrein aanwezig zijn, zijn geïnventariseerd en nader onderzocht. Er zijn twee nadere bedrijven die in een hogere milieucategorie vallen, waarvan de richtafstanden over het plangebied vallen. Het gaat daarbij om:

- Een schadeherstelbedrijf op het adres H.J.E. Wenckebachweg 53
- Een schadeherstelbedrijf op het adres is gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg 6v18

Voor deze locaties is gericht onderzoek uitgevoerd om te bepalen of nadere maatregelen nodig zijn om ter plaatse van de nieuwe woningen en onderwijsvoorzieningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen en om te voorkomen dat het bedrijf onevenredig wordt beperkt in zijn bedrijfsvoering. Deze onderzoeken zijn als bijlage bijgevoegd.

13.3.1 Schadeherstelbedrijf op het adres H.J.E. Wenckebachweg 53

Op het adres H.J.E. Wenckebachweg 53 bevindt zich autoschadeherstelbedrijf Niesing. Voor dit bedrijf geldt op grond van de VNG Brochure "Bedrijven milieuzonering" een richtafstand van 50 meter in gemengd gebied. De projectlocatie ligt op een afstand van 20 meter van dit bedrijf. Om deze reden is nader onderzoek gedaan naar milieu-uitstraling van dit bedrijf voor wat betreft geluid, geur en stof. De resultaten van deze onderzoeken zijn opgenomen in 2 rapportages van LBP Sight:

- Akoestisch onderzoek autoschadeherstelbedrijf Niesing, d.d. 10 april 2019 met kenmerk R074379aa.194PD6D.dv
- Onderzoek geur en stof Niesing, d.d. 21 april 2019 met kenmerk R074379aa.195PFKZ.djs

Geluidsonderzoek

Uit het verrichte akoestische onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde nieuwbouw ten westen van het bedrijf met maximaal 46 dB(A) bedraagt in de dagperiode. Deze is hiermee lager dan de gehanteerde grenswaarde van 50 dB(A) van het Activiteitenbesluit. Ook de maximale geluidniveaus voldoen aan de grenswaarden, met uitzondering van de maximale geluidniveaus vanwege laad- en losactiviteiten (vooral het rijden van vrachtwagens).

Deze geluidniveaus vanwege laad- en losactiviteiten geven geen aanleiding om maatregelen te nemen. Tussen het bedrijfsperceel en het plangebied ligt de H.J.E. Wenckebachweg met fiets- en voetpaden. De geluidniveaus vanaf de openbare weg zijn hoger of gelijk aan de berekende niveaus voor laad- en losactiviteiten. Het aanwezige geluid past daardoor nog steeds binnen een goede ruimtelijke ordening. Het (maximale) geluid van het bedrijf is niet wezenlijk anders dan de al aanwezige bronnen in de omgeving en is daarmee aanvaardbaar.

Daarnaast is van belang dat in het Activiteitenbesluit maximale geluidniveaus door laad- en losactiviteiten in de dagperiode uitgesloten van toetsing. Het bedrijf zal onder normale omstandigheden kunnen voldoen aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, zonder dat hier specifieke

maatwerkvoorschriften of verruimingen noodzakelijk zijn.

Geur- en stofonderzoek

Ten aanzien van geur- en stofaspecten is ook onderzoek gedaan (LBP Sight - met kenmerk R074379aa.195PFKZ.djs, 21 april 2019). In dit onderzoek is de geur- en stofbelasting vanwege dit bedrijf op (onder andere) kavel 1 A/B en de omgeving bepaald.

Het onderzoek is uitgevoerd door met behulp van een rekenmodel de geur- en stofverspreiding in de omgeving te bepalen. De geur- en stofcontouren van het bedrijf zijn berekend en in kaart gebracht.

Uit het geuronderzoek blijkt dat de contour voor de grenswaarde van de 98 percentiel (zijnde 0,5 ouE(H)/m³) niet tot aan het plangebied reikt. Feitelijk reikt deze niet verder dan ca. 20 meter buiten de inrichting. De contour voor de 99,9 percentiel (zijnde 2 ouE(H)/m³) komt in zijn geheel niet voor. De huidige bedrijfssituatie geeft geen ruimtelijk beperking voor de ontwikkeling van kavel 1 A/B. Evenmin zorgt de ontwikkeling van het plangebied voor een beperking in de milieuruimte van het bedrijf.

Uit de berekeningen voor fijn stof blijkt dat het blootstellingsniveau in het plangebied minder dan 19,1 µg/m³ bedraagt. Ook in een zone van ca. 20-30 meter is de hoogste concentratie ca. 20 µg/m³, of wel ongeveer de helft van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer. Uit het onderzoek blijkt dat de geur- en stofbelasting ter plaatse van de beoogde nieuwbouw ten westen van het bedrijf lager is dan de gehanteerde grenswaarden uit wet- en regelgeving. Geur en stofemissie staan een goede ruimtelijke ordening niet in de weg.

Conclusie

Het plangebied ligt op een afstand van tenminste 20 meter vanaf het bedrijf. De huidige bedrijfssituatie geeft geen ruimtelijke beperking voor de ontwikkeling van het plangebied. Evenmin zorgt de ontwikkeling van het plangebied voor een beperking in de milieuruimte van het bedrijf.

13.3.2 Schadeherstelbedrijf, H.J.E. Wenckebachweg 6v18

Op het adres H.J.E. Wenckebachweg 6v18, direct ten zuiden van het plangebied, bevindt zich eveneens een schadeherstelbedrijf, Erdem. Ook hier is onderzoek gedaan naar de huidige bedrijfsvoering en de effecten van het bedrijf ten aanzien van de bepalende factoren: geur, geluid en stof.

Geluidsaspecten

Ten aanzien van geluid is in het uitgevoerde onderzoek (LBP Sight - met kenmerk R074379aa.198TT3A.dv, 26 juni 2019) geconcludeerd dat de geluidbelasting ter plaatse van de beoogde nieuwbouw ten noorden van het bedrijf maximaal 50 dB(A) bedraagt in de dagperiode. Dit is gelijk aan de gehanteerde grenswaarde van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit. Ook de maximale geluidsniveaus voldoen met maximaal 61 dB(A) in de dagperiode aan de grenswaarde van het Activiteitenbesluit. Het gevestigde bedrijf geeft dus niet meer geluid op de gevel dan de reguliere bedrijven (milieucategorie 1 en 2) hier zouden mogen produceren.

Op basis van deze resultaten staat geluid een goede ruimtelijke ordening niet in de weg.

Geur- en stofaspecten

Ten aanzien van geur- en stofaspecten is ook onderzoek gedaan (LBP Sight - met kenmerk R074379aa.1990WTR.djs , 25 juni 2019).

De geuremissies van de inrichting zijn bepaald op basis van hoeveelheid vluchtige organische stoffen (VOS) die wordt uitgestoten en de geuremissiefactor voor de gidsstof butylacetaat. Uit literatuuronderzoek blijkt dat van de verschillende oplosmiddelen die in verf voorkomen, butylacetaat de belangrijkste geurende component met de laagste geurdrempel is (1 ouE/m³ is ca. 0,03 mg/m³). Door aan te nemen dat alle VOS die uitgestoten worden butylacetaat is, wordt een worst-case geuremissie berekend. Hierbij is er van uit gegaan dat de emissie van butylacetaat met een concentratie van 50 mg/m³ plaatsvindt. Dit is de maximum toelaatbare emissieconcentratie voor een gO.2 stof (waartoe butylacetaat behoort) die volgt uit afdeling 2.3 van het Activiteitenbesluit.

De fijn stofemissie van de inrichting is bepaald op basis van het debiet van de afzuiging van de spuitcabine en de emissieconcentratie van 5 mg/Nm³. Met de geur- en stofemissies zoals bovenstaand beschreven, zijn Geomilieu-modellen (v4.50) opgesteld waarmee de geur- en fijn stofverspreiding naar de omgeving is berekend.

Uit de berekeningen blijkt dat de contour voor de grenswaarde van de 98 percentiel (zijnde 0,5 ouE(H)/m³) niet tot aan het plangebied reikt. De hoogste geurblootstelling is op de rand van het plangebied ca. 0,3 ouE(H)/m³. Er is wel een contour van 0,5 ouE(H)/m³, maar deze is klein en ligt, vanwege de heersende windrichting en de invloed van het gebouw waarin het schadeherstelbedrijf zich bevindt, op het parkeerterrein ten oosten van het bedrijfsverzamelgebouw. De contour voor de 99,9 percentiel (zijnde 2 ouE(H)/m³) reikt eveneens niet tot aan het plangebied. De bedrijfssituatie legt geen ruimtelijk beperking aan het plangebied op. Evenmin zijn beperkingen voor de bedrijfsbestemming.

Uit de berekeningen voor fijnstof blijkt dat het blootstellingsniveau ter hoogte van het plangebied minder dan 19,3 µg/m³ bedraagt. Ook in de verdere omgeving is de hoogste concentratie ca. 19-20 µg/m³, of wel minder dan de helft van de grenswaarde uit de Wet milieubeheer. Vanuit het ruimtelijk perspectief hoeft geen zone vrijgehouden te worden om te voorkomen dat de bedrijfsvoering gehinderd wordt en er ook sprake blijft van een goede luchtkwaliteit.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de geur- en stofbelasting ter plaatse van de beoogde nieuwbouw ten noorden van het bedrijf lager is dan de gehanteerde grenswaarden uit wet- en regelgeving. Vanuit het ruimtelijk perspectief zou met het vrijhouden van een zone van ca. 10 m in alle windstreken voorkomen worden dat de bedrijfsvoering gehinderd wordt en er ook sprake blijft van een acceptabel hinderniveau in lijn met het provinciaal geurbeleid. Deze zone wordt op de verbeelding vastgelegd met de aanduiding "specifieke vorm van gemengd – 1".

Conclusie

Ter voorkoming van geur- en stofhinder is een zone van 10 meter rondom het bedrijf wenselijk. Deze zone valt voor een klein deel binnen het plangebied. Op de verbeelding is de zone met de aanduiding "specifieke vorm van gemengd – 1" opgenomen. Binnen dit gebied mogen geen milieugevoelige functies worden gevestigd, zoals woningen of kinderdagverblijven.

13.3.3 Opstel terrein Amstel

Het opstel terrein Amstel van de GVB voor de metrostellen van Amsterdam is ook een bestaande bedrijfsactiviteit in de omgeving van het plangebied. Het opstel terrein heeft effecten voor het plangebied vanwege het geproduceerde geluid. Er zijn bij het opstel terrein Amstel geen overige aspecten (geur, stof, gevaar, verkeersbewegingen) die effecten hebben voor het plangebied.

De geluidseffecten van het opstelterrein Amstel zijn in Hoofdstuk 6 van deze toelichting beoordeeld. In deze paragraaf wordt volstaan met de conclusies. Voor de volledige beoordeling en onderzoeksresultaten wordt verwezen naar Hoofdstuk 6.

Conclusies

In het worst-case scenario (zonder dat er afschermende bebouwing aanwezig is op het Bajesterrein) is geconstateerd dat er in de nachtperiode een overschrijding is van 2 dB(A) van de maximale geluidswaarden. De hoogst berekende maximale waarde (L_{Amax}) ter plaatse bij Bouwblok 1 is = 62 dB(A) in zowel de dag-, avond- en in de nachtperiode. In de nachtperiode is echter maximaal 60 dB(A) toegestaan op basis van het Activiteitenbesluit.

Tabel 3.1 Tabel uit het Activiteitenbesluit (2.17a)

	07.00-19.00	19.00-23.00	23.00-07.00
L _{A,LT} op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
L _{A,max} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Bij

bestaande bedrijven kan, op basis van een bestuurlijke afweging, een verruiming van de grenswaarde tot 75 dB(A) gedurende de dagperiode en 65 dB(A) gedurende de nachtperiode worden verleend indien redelijkerwijs geen voorzieningen mogelijk zijn om de oorspronkelijke grenswaarde te kunnen realiseren

In paragraaf 6.2.2. Geluidseffecten Opstelterrein Amstel is de geluidssituatie van Opstelterrein Amstel uitgebreid toegelicht en is de nadere bestuurlijke afweging opgenomen waarom de aanwezige overschrijding aanvaardbaar wordt geacht. Voor de conclusies wordt naar dit hoofdstuk verwezen.

13.4 Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan laat bedrijvigheid en voorzieningen in de plint van de bebouwing toe. Ook is aan huis verbonden praktijk- of vrije beroepsuitoefening toegestaan. Voor een gebied waar (licht) milieuhinderlijke en milieugevoelige functies gemengd zijn, zoals in het plangebied van het voorliggende plan, zijn de eerder genoemde richtafstanden van de VNG-publicatie in mindere mate bruikbaar. In dit gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. In de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" is een aparte lijst opgenomen die specifiek gericht is op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Bij toepassing ervan wordt niet gewerkt met richtafstanden, maar met het principe van aanpandigheid en bouwkundige afscheiding. "Bouwkundige afscheiding" betekent dat er ruimte is tussen bebouwing waarin de hinderveroorzakende functie (bedrijvigheid) plaats vindt en bebouwing van de hindergevoelige functie (wonen). De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen. Betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen. Betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.
- Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg. Betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de

hoofdinfrastructuur is aangewezen.

De VNG-lijst voor functiemenging is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn afhankelijk van aanpandigheid of bouwkundig afgescheiden, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, bedrijven toegestaan met activiteiten van categorie A en B.

13.5 Conclusie

De herontwikkeling van het plangebied Weespertrekvaart-Strook past binnen een goede ruimtelijke ordening. De ontwikkeling vormt geen belemmering voor de omliggende bestaande bedrijven. Er wordt voldoende afstand gehouden tussen gevoelige bestemmingen en de bedrijven. De minimale afstand tussen gevoelige functies en het bedrijf op het adres H.J.E. Wenckebachweg 6v18 ligt deels binnen het bestemmingsplangebied. Binnen deze zone mogen geen gevoelige bestemmingen gerealiseerd worden.

Er is in verband met het Opstelterrein Amstel voorafgaand aan de herontwikkeling van het Bajeskwartier nog sprake van een overschrijding van het maximaal toegestane geluidsniveau. Deze overschrijding is aanvaardbaar aangezien er slechts gedurende een beperkte tijd sprake zijn van een overschrijding terwijl er geen goede mogelijkheden zijn voor maatregelen.

Er worden nieuwe bedrijven toegestaan binnen het plangebied. Het gaat daarbij om lichte bedrijvigheid die qua omvang en impact goed inpasbaar zijn direct nabij woningen.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

14.2 Beleid en regelgeving

Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Het beschermen van soorten en gebieden is vastgelegd in deze wet, waarbij aansluiting is gezocht van de natuurwetgeving op het omgevingsrecht.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Natuurnetwerk Nederland, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur (EHS), is een belangrijk middel om de hoofddoelstelling van het natuurbeleid te bereiken: natuur en landschap behouden, versterken en ontwikkelen, als essentiële bijdrage aan een leefbaar Nederland en een duurzame samenleving. Het NNN moet er onder meer toe bijdragen dat afspraken over het behoud en het herstel van biodiversiteit worden nagekomen.

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

In de structuurvisie van Amsterdam 2040 (vastgesteld in 2011) is de hoofdgroenstructuur opgenomen. Voor functiewijzigingen die buiten de vastgelegde kaders vallen moet advies worden gevraagd aan de Technische Advies Commissie Hoofdgroenstructuur. Eventuele wijzigingen kunnen aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

Agenda Groen 2015-2018

Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers. 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. De gemeente Amsterdam zet de komende jaren in op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket. Het is wenselijk om bij nieuwbouwplannen zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen. Men moet hierbij denken aan het inpassen van verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen in gebouwen of objecten, het creëren van faunapassages bij infrastructuur en de omgeving inrichten met schuil- en foerageergebied voor soorten zoals de huismus (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag). De agenda Groen ondersteunt samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groene ontwikkelingen.

Stikstofdispositie

Voorheen diende op grond van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) – dat juli 2015 van kracht werd – berekend te worden of een nieuwe (bouw)activiteit leidde tot een significante toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Onder het PAS golden enkele drempel- en grenswaarden die bepaalden of een toename van stikstofdepositie significant was en zo ja, of er dan een meldingsplicht of een vergunningplicht gold. Door te rekenen met het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS Calculator werd automatisch met die drempelwaarden rekening gehouden. In het geval van de meldingsplicht kon de planontwikkeling aanspraak maken op benutting van de ontwikkelingsruimte die voor een Natura 2000-gebied gold, totdat deze niet meer voorradig was.

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 mag het PAS niet meer gebruikt worden als toestemmingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toename van stikstofdepositie op (stikstofgevoelige habitattypen in) Natura 2000-gebieden. De drempel- en grenswaarden uit het PAS zijn daarmee ook niet meer van toepassing. Hierdoor kan een project met een geringe depositietoename van 0,01 mol/ha/jaar al vergunningplichtig zijn op basis van de Wet natuurbescherming (artikel 2.7 en 2.8 Wnb). Oftewel, ook relatief kleinschalige projecten dienen zorgvuldig op hun stikstofdepositie getoetst te worden om aan Europese regelgeving te kunnen voldoen.

Sinds de vernieuwing van AERIUS Calculator op 16 september 2019 kan correct berekend worden of er überhaupt sprake is van stikstofdepositie op relevant Natura 2000-gebied. Daarbij dient zowel de bouw/aanlegfase als de gebruiksfase doorgerekend te worden. Er is nader onderzoek uitgevoerd om de stikstofdispositie te bepalen.

14.3 Situatie plangebied

Inleiding

Voor de geplande ontwikkelingen in gebied aan de Weespertrekvaart (waarbinnen zich ook bestemmingsplangebied Weespertrekvaart-Strook bevindt), is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd om de status van het gebied te inventariseren en om vast te stellen welke beschermde plant- en diersoorten er voorkomen. Daarbij is een groot gebied tussen spoor, Weespertrekvaart en A-10 onderzocht.



afbeelding van het ecologisch onderzoeksgebied met het plangebied van Weespertrekvaart-Strook nader aangeduid.

In dit onderzoek is nagegaan of er vanuit de Wet Natuurbescherming en het beleidskader consequenties zijn voor het plangebied en met welke plant- en diersoorten er rekening moet worden gehouden bij de toekomstige ruimtelijke ingrepen. Het onderzoek (natuurtoets Weespertrekvaartgebied, 15 november 2017) is uitgevoerd door Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam en ecologisch adviesbureau Elsen Ecology.

Beschermde soorten

Het uitgevoerde natuuronderzoek is gericht op:

- Aanwezigheid van nesten van jaarrond- en niet jaarrond beschermde vogelsoorten. Bij jaarrond beschermde vogelsoorten wordt gedacht aan; sperwer, buizerd, ransuil en de huismus. Bij niet jaarrond beschermde nesten (algemene vogelsoorten) wordt gedacht aan; meerkoet, kraai, merel.
- Aanwezigheid van beschermde plantensoorten.
- Aanwezigheid van potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen (kraam-zomer-paar- en winterverblijf, foerageergebied en vliegroute).

Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan. De resultaten van het onderzoek ten aanzien van beschermde soorten zijn als volgt samen te vatten:

- Voor de sinds januari 2017 beschermde kleine marter is bijna geen geschikt biotoop aanwezig binnen het onderzoeksgebied. Binnen deze scope worden geen voortplantings- en rustverblijfplaatsen verwacht. Het is wel mogelijk dat het spoortalud wordt gebruikt als verbindingssas tussen verschillende leefgebieden maar hierin zullen (op de aanleg van een onderdoorgang na) geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Hierbij is het wel van belang dat de ecologische structuur- en daarmee dus deze verbindingssas- in stand wordt gehouden.
- Voor beschermde muissoorten (noordse woelmuis en waterspitsmuis) is in het onderzoeksgebied geen geschikt biotoop aanwezig.
- Voor beschermde reptiel- en amfibiesoorten is in het onderzoeksgebied eveneens geen geschikt biotoop aanwezig.
- In het onderzoeksgebied zijn geen nesten waargenomen van vogels die het gehele jaarrond zijn beschermd.
- In het onderzoeksgebied zijn wel nesten aangetroffen van algemene broedvogels waarvan het nest alleen tijdens het broedseizoen is beschermd (ekster). Deze nesten zijn niet in aangetroffen in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.
- In het onderzoeksgebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Op een locatie buiten het plangebied van dit bestemmingsplan is wel een groeiplaats van 51 tongvarens aangetroffen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen aan de desbetreffende kademuur kan de Gedragscode van Amsterdam worden toegepast.
- In het onderzoeksgebied is één paarverblijf van een gewone dwergvleermuis aangetroffen. Dit verblijf bevindt zich buiten het plangebied van Weespertrekvaart-Strook. Overige type verblijfplaatsen zijn niet waargenomen. Indien het paarverblijf wordt vernield dienen maatregelen te worden getroffen die de functionaliteit van de verblijfplaats in stand houden.
- In het gehele onderzoeksgebied (inclusief voorliggend plangebied) komen beschermde soorten voor waarvoor een vrijstelling geldt. Het gaat onder andere de egel, de vos, verschillende soorten muizen (bosmuis, huisspitsmuis) en de gewone pad. Voor deze soorten is een meldingsplicht van toepassing.
- Geadviseerd wordt om een ecologisch werkprotocol op te stellen, waarin maatregelen staan uitgewerkt om verstoring van beschermde soorten en broedgevallen te voorkomen en invulling te geven aan de wettelijke zorgplicht.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op ruime afstand (ongeveer 8 kilometer) van het dichtstbijzijnde Natura 2000- gebied, ligt het niet in de buurt van het Natuur Netwerk Nederland (NNN), ligt het niet in de Hoofdgroenstructuur. Delen van de ecologische structuur van Amsterdam liggen wel binnen het onderzoeksgebied. Voor ruimtelijke ontwikkelingen hierin dient voorafgaand aan de ruimtelijke ontwikkelingen een adviesaanvraag te worden ingediend bij de Gemeenteraad van Amsterdam. Het plangebied van voorliggend plangebied ligt echter buiten de Ecologische structuur van Amsterdam. Er hoeft dan ook geen adviesaanvraag te worden ingediend. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de te beschermen gebieden.

Stikstofdispositie

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden ligt op circa 8.000 meter (Botshol) en 11.000 meter (Oostelijke Vechtplassen) van het plangebied. Gelet op deze afstand en het planvoornemen is voor deze ontwikkeling een stikstofberekening opgesteld. Beoordeeld is of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura- 2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is het planvoornemen doorberekend. Bij

de berekening is een onderscheid gemaakt tussen de aanleg-/bouwfase en de gebruiksfase.

Uit de berekening volgt er geen beschermd natuurgebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool AERIUS geeft geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt er dus geen stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied.

14.4 Conclusie

Op basis van de resultaten van het verrichte natuuronderzoek en de berekening van de stikstofdispositie wordt geconcludeerd dat het aspect natuur geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling in het plangebied van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. De volgende onderwerpen zijn daarbij van belang:

1. het ruimtelijk relevant waterbeleid;
2. de taken van de waterbeherende instantie;
3. het overleg met de waterbeherende instantie;
4. het huidige watersysteem;
5. het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

15.2 Waterparagraaf

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is een separate waterparagraaf opgesteld. Deze waterparagraaf is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In deze notitie wordt ingegaan op gevolgen van de ontwikkeling voor de waterkering, het oppervlaktewater en het hemelwater. Tevens bevat de notitie een samenvatting van het relevante beleid.

Aandachtspunt in het kader van de waterparagraaf is de vereiste watercompensatie en de effecten op het grondwater.

De nu aanwezige studentenwoningen zijn als tijdelijke situatie vergund waarbij het niet nodig was om de toename van verharding te compenseren. In de huidige planvorming is wel sprake van een permanente verhardingstoename. De nulsituatie waarbij gekeken wordt in hoeverre het plangebied uit verhard oppervlak bestond is in dit geval daarom in overleg met Waternet/AGV vastgesteld op het jaar 2003, voordat de studentenwoningen waren geplaatst. In 2003 bestond circa 9.360 m² van het plangebied uit onverhard oppervlak. In het plangebied is na transformatie 5.340 m² onverhard oppervlak aanwezig.

Door de transformatie neemt het verhard oppervlakte toe met 4.020 m². Wanneer het verharde oppervlak in stedelijk gebied met meer dan 1.000 m² toeneemt, moet er oppervlaktewater worden aangelegd in hetzelfde watersysteem. In het plangebied dient 10% van de verhardingstoename gecompenseerd te worden in de vorm van wateroppervlak.

De toename met 4.020 m² moet worden gecompenseerd door tenminste 402 m² oppervlaktewater. In overleg met Waternet is besloten om de ringsloot tussen het plangebied en het Bijlmerbajesgebied te verbreden en op deze wijze binnen het Bijlmerbajesgebied de watercompensatie te realiseren. In het bestemmingsplan is deze watercompensatie opgenomen. Er wordt in totaal 833 m² open water aangelegd. Het overschot aan open water kan benut worden als compensatie van nog te ontwikkelen

gebieden.

Bij de bouwblokken kunnen (half)verdiepte parkeergarages gerealiseerd worden. Uit de berekeningen met het grondwatermodel valt af te leiden dat volledig verdiepte kelderbouw op de bouwblokken 1, 2 en 3 een stijging van de freatische grondwaterstand tot gevolg heeft. Bij de ontwikkeling wordt ook het maaiveld verhoogd. Als gevolg hiervan blijkt dat zelfs bij maximale kelderbouw geen aanvullende maatregelen nodig zijn om in het eindbeeld te voldoen aan minimaal 0,9 m ontwateringsdiepte tijdens maatgevend hoge grondwaterstanden. Kelderbouw kan zonder aanvullende maatregelen plaatsvinden en er kan vanuit de geohydrologie gezien ook meerlaags onderkelderd worden. Deze ontwateringsdiepte is conform de huidige beleidsambities van de gemeente Amsterdam.

De ontwikkeling van het plangebied kan voortgezet worden zolang het maaiveld wordt opgehoogd. Als dit niet het geval is dienen kelders grondwaterneutraal gebouwd worden, conform de richtlijnen uit de Integraal Technische Bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan.

Door de Veiligheidsregio is gereageerd op de mogelijke onderkeldering van de bebouwing. Daarbij is gewezen op de aanwezige (lichte) overstromingskansen en het risico dat daardoor kan ontstaan voor elektrische apparatuur in de kelders. Het plaatsen van apparatuur zal niet worden verbonden aan nadere voorwaarden. Het is immers mogelijk dat hier om goede redenen alsnog voor gekozen wordt. Bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van bouwkundige veiligheid zou zeer zware apparatuur in de kelders kunnen worden geplaatst. Daarnaast is het mogelijk dat de kelderruimte alleen inpandig benaderbaar is met een entree boven het overstromingspeil waardoor overstromingsrisico's voorkomen worden. Wel worden toekomstige ontwikkelaars geïnformeerd over de bestaande risico's.

15.3 Conclusie

Op basis van de inhoud van de separate waterparagraaf wordt geconcludeerd dat de aspecten die verband houden met de waterhuishouding geen belemmering vormen voor de geplande ontwikkeling onder de volgende voorwaarden:

1. Er moet minimaal 402 m² aan watercompensatie worden aangelegd. Voor de watercompensatie wordt een deel van de ringsloot rondom het Bijlmercomplex verbreed. De verbreding is opgenomen in het bestemmingsplan.
2. Het maaiveld wordt opgehoogd om wateroverlast te voorkomen. Als dit niet gebeurt dienen kelders onder de gebouwen grondwaterneutraal gebouwd worden, conform de richtlijnen uit de Integraal Technische Bijlage bij het Gemeentelijk Rioleringsplan. Middels deze toelichting worden toekomstige ontwikkelaars geïnformeerd over de risico's van het plaatsen van elektrische installaties in eventueel aan te leggen kelders in verband met het bestaande overstromingsrisico.

In de bestemming "Groen" is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze dient ter waarborging van de groenzone die tevens als waterberging dient tijdens piekmomenten. In het park wordt een gedeelte verlaagd aangelegd zodat er tijdens een regenpiek water opgevangen kan worden. Vervolgens wordt het water gedurende maximaal 24 uur weer afgevoerd richting het oppervlakte water.

In het verlaagde deel moet tenminste 166 m³ water opgevangen worden, met een leegstroomduur van 24 uur. In de huidige plannen wordt voorzien in een verlaagd deel van 600 m². De 166 m³ regenwater wordt dan verdeeld over het oppervlak. Er wordt dan 193 liter per m² opgevangen. Dat komt overeen met een opvang van water met een beperkte diepte van circa 20 centimeter.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en regels. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

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

16.2 Planvorm en artikelsgewijze toelichting

Het bestemmingsplan is een gedetailleerd eindplan, waar de bestemmingen en de maximale bouwmogelijkheden bekend zijn.

16.3 Artikelsgewijze toelichting

Algemeen

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

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

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Artikel 1 - Begrippen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Artikel 2- Wijze van meten

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

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

Artikel 3 en 4 - Gemengd 1 en 2 - algemeen

De bestemmingen "Gemengd 1 en 2" zijn bedoeld voor de ontwikkeling van de bouwblokken, zoals die zijn aangegeven in het stedenbouwkundig plan. In de beide bestemmingen zijn vrijwel dezelfde functies toegestaan: Voorzieningen, bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening en wonen.

De bouwblokken worden voorzien van een plint van 8 meter hoog. De plint wordt hoofdzakelijk benut voor voorzieningen, bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening en eventuele parkeerbehoefte. De plint wordt zoveel mogelijk op de bestemmingsgrens gebouwd. In bouwblok 1 is tevens op maaiveld een schoolplein voorzien. De gevels die grenzen aan het schoolplein hoeven niet op de bestemmingsgrens te worden gebouwd maar kunnen ook verder terugliggen.

Delen van de plint kunnen ook gebruikt worden voor wonen. Aan de oostzijde van de bouwblokken, langs de H.J.E. Wenckebachweg is geen wonen in de plint toegestaan. Deze zone is bestemd voor de voorzieningen en bedrijven. Deze hebben baat bij een goede bereikbaarheid terwijl woningen juist gevoeliger zijn voor de geluidswaarden die een drukke weg veroorzaken.

Boven de plint komen torens. Deze zijn bestemd voor de woonfunctie en voor de geplande school in bouwblok 1. Bedrijven, kantoren, creatieve bedrijven, en dienstverlening zijn hier niet mogelijk.

Het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Strook is als onderdeel van Koers 2025 aangemeld als bestemmingsplan met verbrede reikwijdte in de 17e tranche van de Crisis- en herstelwet. Dat biedt de mogelijkheid om onderwerpen die belangrijk zijn in het kader van (onder andere) duurzaamheid op te nemen in de regels.

In de regels is dan ook vastgelegd dat de plint voorzien moet zijn van een groen dak. Het gedeelte van het dak van de plint dat niet bebouwd is met woontorens (het vrije dakoppervlak van de plint) moet voor 60% worden uitgevoerd als groen dak. Het groene dak dient meerdere doelen. Het dient als extra isolatielaag voor het gebouw en vermindert temperatuurschommelingen. In de winter houdt het gebouw meer warmte vast en in de zomer warmt het minder snel op. Een groen dak heeft in de zomer ook een koelend effect op de directe stedelijke omgeving. Het kan tevens gebruikt worden als leef- en foerageergebied voor fauna in en om het plangebied. Tenslotte ziet het er aantrekkelijk uit en zorgt voor een aangenaam leefklimaat voor de stedelijke bewoners.

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

Het maximale brutovloeroppervlak aan nieuwe functies aan wonen, werken en voorzieningen binnen deze beide bestemmingen gezamenlijk is vastgelegd in de algemene gebruiksregels (artikel 12.1.). In de gebruiksregels bij de bestemming Gemengd 1 en 2 is vastgelegd dat het totaal brutovloeroppervlak dat is vastgelegd in artikel 12.1. niet mag worden overschreden. Dat biedt meer flexibiliteit bij de verdere uitwerking in de bouwveloppen mocht blijken dat in één van de bouwblokken er onvoldoende ruimte is voor alle gewenste functies.

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan is ervan uitgegaan dat de maatwerkvoorschriften verleend zouden zijn ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Omdat het aanvragen vertraging heeft opgelopen is niet zeker dat de maatwerkvoorschriften aangevraagd, danwel verleend zullen zijn, ten tijde van het vaststellen van dit bestemmingsplan. Zorgvuldigheidshalve is daarom in de bouwregels opgenomen dat er zodanige maatregelen bij de woningen getroffen moeten worden dat de geluidswaarden op de gevel vanwege het Opstelsterrein Amstel niet hoger zullen zijn dan de maximale waarden vanuit het Activiteitenbesluit. Daarmee wordt gegarandeerd dat het Opstelsterrein Amstel niet wordt gehinderd. Daarbij is tevens in de afwijkingsregels opgenomen dat als er, door middel van een maatwerkvoorschrift of anderszins, hogere geluidswaarden voor het Opstelsterrein Amstel worden toegestaan er getoetst kan worden aan die toegestane hogere geluidswaarden. Om een goed woon- en leefklimaat te behouden is vastgelegd dat de binnenwaarde van 35 dB(A) als bedoeld in artikel 2.20 lid 2 van het Activiteitenbesluit, die ook anders als maximum geldt, gewaarborgd blijft.

Gemengd 1

De bestemming Gemengd 1 geldt voor bouwblok 1. In Gemengd 1 bestaat dit voornamelijk uit een basisschool met gymzaal, een kinderopvang en een buitenschoolse opvang (BSO), één en ander in combinatie met de ontwikkeling van woningbouw, een centrum voor een Ouder- en Kindteam (OKT) en lichte bedrijvigheid.

Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om begeleid wonen toe te staan in plaats van wonen. Het gaat daarbij om wonen in combinatie met langdurige en/of intensieve zorg. Deze functie is in hoofdzaak wonen waarbij aanvullend zorg wordt verleend en richt zich op specifieke doelgroepen zoals stadsveteranen om langer zelfstandig of deels zelfstandig te kunnen blijven wonen.

Gemengd 2

De bestemming Gemengd 2 geldt voor de bouwblokken 2 en 3. Hier is het overige werk- en woonprogramma opgenomen. Er is sprake van flexibele bestemmingen die een groot aantal functies toestaan. Daardoor kan er een levendig gebied worden gerealiseerd en bestaat er veel vrijheid bij het vinden van de optimale mix.

Gemengd 2 - milieuzone

In de bestemming Gemengd 2 is een nadere aanduiding "specifieke vorm van gemengd-1" opgenomen bij het meest zuidelijke bouwblok 3. De zone ligt aan de zuidkant en heeft een diepte van 8,0 meter. De zone is opgenomen in verband met het bedrijfsverzamelgebouw dat grenst aan het plangebied. Om te voorkomen dat de bestaande bedrijven worden belemmerd in de bedrijfsvoering is deze zone opgenomen. In het gebied met deze aanduiding zijn geen milieu-gevoelige functies, waaronder woningen, toegestaan. Er kunnen zich wel bedrijven, kantoren en andere niet-milieu-gevoelige functies vestigen.

Primair is deze zone opgenomen in verband met het bestaande bedrijf dat ten zuiden van het plangebied

ligt op het adres H.J.E. Wenckebachweg 6v18. In paragraaf 13.3.2. is de aanleiding hiervoor nader toegelicht. Deze zone is vervolgens over het volledige deel van het bestemmingsplan doorgetrokken om te voorkomen dat ook overige bedrijven in het bedrijfsverzamelgebouw belemmerd worden in hun bedrijfsvoering.

Daarnaast ligt de dubbelbestemming "veiligheidszone leiding – gas" over een groot deel van deze bestemming. Deze rondom de gasleiding is van belang omdat binnen deze zone op basis van het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam geen niet-zelfredzame groepen zijn toegestaan zonder nadere afweging. In de regels is opgenomen dat binnen deze zone geen niet-zelfredzame groepen gevestigd mogen worden. Voor specifieke doelgroepen kan hiervan afgeweken worden mits de genoemde nadere afweging plaatsvindt.

Gemengd 2 - horeca

Alleen in de bestemming Gemengd 2 is 350 m2 horeca is toegestaan. Het maximale bruto vloeroppervlak is opgenomen in de algemene regels bij artikel 12.1.

De horeca dient ter ondersteuning van de overige functies en zorgt voor extra levendigheid. De mogelijkheid om horecafuncties te realiseren is geconcentreerd rondom het centraal gelegen park tussen bouwblok 2 en 3. Bij de bestemming Horeca zijn de volgende categorieën toegestaan:

- I (Fastfood, waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, en naar de aard daarmee te vergelijken functies).
- III (Cafés e.d.) en
- IV (Restaurant, lunchroom, juice bar e.d.).

Horeca II (nachtzaken) zijn niet toegestaan aan deze lastig inpasbaar zijn direct in de nabijheid van woningen en geen toegevoegde functie hebben voor het gewenste gemengde gebied met (creatieve) bedrijven en kantoren. Deze functies zijn juist overdag in gebruik.

Gemengd 2 - woonzorgcombinaties

In het bestemmingsplan is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het vestigen van een vorm van maatschappelijke dienstverlening: "Woonzorgvoorziening met 24uurs begeleiding". Er is gekozen voor een afwijkingsbevoegdheid omdat niet zeker is of deze functie binnen het gebied gevestigd wordt.

De Woonzorgvoorziening is in hoofdzaak een maatschappelijke voorziening waarbij ook gewoond kan worden en richt zich op dak- en thuislozen met psychiatrische en/of verslavingsproblemen en mensen met (langdurige) psychische of psychosociale problemen. Deze functie is qua milieutechnische hinder te vergelijken met een verpleeg- of ziekenhuizen. Op basis van de VNG handreiking voor richtafstanden voor Bedrijven en milieuzonering vallen deze functies onder categorie 2 bedrijven. Deze bedrijven zijn inpasbaar in een gemengd gebied. Er is een maximum oppervlakte opgenomen van 1.600 m2. Omdat het om een combinatie van wonen en zorg gaat is er geen sprake van een functie gaat die volledig toegerekend kan worden aan het maatschappelijke programma. Een gedeelte van de voorziening valt onder wonen. Er is daarom vastgelegd dat het totale programma aan wonen en maatschappelijke voorzieningen niet mag worden overschreden.

Daarnaast is, net als bij Gemengd - 1, een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om begeleid wonen toe te staan in plaats van wonen. Het gaat daarbij om wonen in combinatie met langdurige zorg. Deze functie is in hoofdzaak wonen waarbij aanvullend zorg wordt verleend en richt zich op specifieke doelgroepen zoals stadsveteranen om langer zelfstandig of deels zelfstandig te kunnen blijven wonen.

Bij allebei deze functies is geen sprake van wonen in de vorm van zelfstandige huishoudens. De

bestemming Gemengd 2 valt voor het overgrote deel binnen de "veiligheidszone leiding – gas". Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Het is immers mogelijk dat de functie gebruikt zal worden voor niet-zelfredzame groepen. Bij de Woonzorgvoorziening is dit op voorhand al duidelijk. Daarom is voor deze functie een locatie geselecteerd die buiten de "veiligheidszone leiding – gas" valt, conform Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam. Andere vormen van onzelfstandige bewoning kunnen echter wel gerealiseerd worden voor zelfredzame personen. Deze kunnen in beginsel ook binnen de "veiligheidszone leiding – gas" worden gerealiseerd. In de afwijkingsbevoegdheid is daarom opgenomen dat de besluitvorming moet voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam. Op deze wijze wordt geborgd dat de aanwezigheid van de aardgastransportleiding en de gevolgen daarvan op een goede wijze worden betrokken bij het besluit om medewerking te verlenen.

Als de afwijkingsbevoegdheid wordt toegepast voor een locatie binnen de veiligheidszone én er sprake is van een niet-zelfredzame doelgroep, dan moet het gevolg voor het groepsrisico vanwege de aardgasleiding, eventuele alternatieven en maatregelen worden afgewogen en moet de besluitvorming voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam.

Artikel 5 - Groen

De bestemming "Groen" is bedoeld voor de openbare ruimte, die niet als "Verkeer" zijn bestemd. In de bestemming "Groen" zijn geen autowegen toegestaan. Langzaamverkeersroutes zijn wel toegestaan. De bouw mogelijkheden in deze bestemming zijn beperkt. Er wordt wel rekening gehouden met voorzieningen zoals speeltoestellen of de aanlanding van bruggen e.d. als verbinding met het naastgelegen voormalige Bajescomplex.

In de bestemming "Groen" is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze is opgenomen om de afspraken met Waternet te waarborgen ten aanzien van het gebruik van de groenzone als waterberging tijdens piekmomenten. In het park wordt een gedeelte verlaagd aangelegd zodat er tijdens een regenpiek water opgevangen kan worden. Vervolgens wordt het water gedurende maximaal 24 uur weer afgevoerd richting het oppervlakte water.

In het verlaagde deel moet tenminste 166 m3 water opgevangen worden, met een leegstroomduur van 24 uur. In de huidige plannen wordt voorzien in een verlaagd deel van 600 m2. De 166 m3 regenwater wordt dan verdeeld over het oppervlak. Er wordt dan 193 liter per m2 opgevangen. Dat komt overeen met een opvang van water met een beperkte diepte van circa 20 centimeter.

In de voorwaardelijke verplichting is alleen de bergingscapaciteit vastgelegd. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte kan de vormgeving en locatie nog gewijzigd worden. Er kan ook gekozen worden voor meerdere kleinere voorzieningen of berging met een grotere diepte. De vorm en het totale oppervlakte van de berging kan dus nog nader bepaald worden.

Artikel 6 - Verkeer

De bestemming "Verkeer" is primair bedoeld voor de ontsluitingswegen in het plangebied, met de daarbij behorende voorzieningen (parkeren, fiets- en voetpaden, groen- en speelvoorzieningen en water).

Artikel 7 - Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor het nieuwe water dat gegraven wordt bij de waterpartij rondom het Bajescomplex, aan de zuidwestzijde van het plangebied Weespertrekvaart Stroom. Deze bestemming staat waterfuncties (zoals waterberging, -wegen, waterafvoer e.d.) toe, met daarbij behorende natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen en voorzieningen en kunstwerken, zoals bruggen, dammen of steigers.

Artikel 8 - Leiding - Gas

Vanwege de het plangebied aanwezige gasleiding is een dubbelbestemming Leiding - Gas opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen met uitzondering van de bestemming Waterstaat - Waterkering.

Het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) stelt algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringenstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen.

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

Artikel 9 - Waterstaat - Waterkering

In een deel van het plangebied ligt de waterkering Weespertrekvaart, die hier onderdeel uitmaakt van de ringvaart van de Watergraafsmeer. Dit is een secundaire directe waterkering. Op de verbeelding is de waterkering met de bijbehorende beschermingszones als een dubbelbestemming weergegeven. Een belangrijk verbod is dat er niet gegraven mag worden in het keringprofiel.

Voor zover de op de verbeelding aangegeven dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen, gelden in de eerste plaats de bepalingen van de dubbelbestemming "Waterstaat-Waterkering" en in de tweede plaats de dubbelbestemming "Gas-leiding".

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 11 Algemene bouwregels

In deze regel wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels zijn toegestaan.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is het algemene ontwikkelprogramma vastgelegd voor de nieuw te ontwikkelen functies binnen de bestemming Gemengd 1 en Gemengd 2. Daarnaast is in dit artikel, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen

bestemmingsplan_Weespertrekvaart-Strook (vastgesteld)

en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

In verband met de toenemende wens om duurzaam en energiezuinig te bouwen is er een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om bouwwerken voor het opwekken van duurzame energie en bouwwerken voor de besparing van energie te realiseren. Daarbij is van belang dat de maximale hoogte van deze voorziening gemeten wordt vanaf de voet tot aan het hoogste punt van de voorziening zelf, en dus niet vanaf peil.

Door dit afwijkende meetvoorschrift kan er ook op bebouwing die de maximale hoogte heeft op basis van het bestemmingsplan van 30 meter, nog een bouwwerk opgericht worden van 6,0 meter hoog. De maximale hoogte wordt dan 36 meter. Bij het toepassen van deze afwijkingsbevoegdheid moet wel nader onderzoek naar eventuele effecten worden uitgevoerd. Bij bijvoorbeeld het plaatsen van zonnepanelen kan er overlast voor omwonenden ontstaan door weerkaatsing van licht. Bij warmte-koude installaties met pomphuizen kan er geluidsoverlast voorkomen. Bij kleinere windturbines kan er overlast ontstaan door geluid en het verstoren van zonlicht.

Omdat er veel mogelijkheden bestaan voor duurzame ontwikkeling en de techniek en vormgeving, en daarmee de gevolgen van deze voorzieningen snel ontwikkelen, zijn de effecten niet op voorhand in te schatten. Daarom is opgenomen dat bij de afweging om af te wijken de effecten voor omwonenden betrokken moeten worden.

Artikel 14 Algemene aanduidingsregels

In het plangebied is een veiligheidszone "veiligheidszone leiding – gas" opgenomen. Deze veiligheidszone ligt over diverse enkelbestemmingen en is daarom als algemene aanduiding opgenomen. Binnen deze zone mogen geen objecten voor niet-zelfredzame groepen worden gevestigd zonder nadere afweging. In de bestemming Gemengd - 2 zijn twee specifieke afwijkingsbevoegdheden opgenomen om, toch vestiging van niet zelfredzame groepen mogelijk te maken. Het gaat daarbij om begeleid wonen (voor bijvoorbeeld ouderen) en een Woonzorgfunctie met 24uurs begeleiding. De besluitvorming over de vestiging van deze functies moet plaatsvinden conform het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam,

Artikel 15 Algemene wijzigingsbevoegdheden

Dit artikel bevat bevoegdheden voor burgemeester en wethouders om het bestemmingsplan op grond van artikel 3.6, lid 1 onder a van de Wet ruimtelijke ordening te wijzigen voor wat betreft de bij de regels gevoegde staten van bedrijfsactiviteiten.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 16 Overgangsrecht

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Artikel 16 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Wetgeving Grex

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. De Grondexploitatiewet (Grex), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen. De Grex is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wet ruimtelijke ordening en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de Grex wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de Grex opgesteld Exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een Exploitatieplan op te stellen.

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

17.2 Het voorliggend plan en de Grex

Ingevolge artikel 6.12 Wro besluit de gemeenteraad, of wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan. In dit geval wordt afgezien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wro, is verzekerd via het erfpachtstelsel. In het plangebied wordt dus voldaan aan de vereiste van "reeds anderszins verzekerd" zijn.

Het toepassen van het erfpachtstelsel ten behoeve van kostenverhaal past goed binnen de Wro omdat die wet het uitgangspunt van het privaatrechtelijke spoor voorop stelt. Erfpacht is immers een privaatrechtelijk instrument waarbij de gemeente als eigenaar bepaalt tegen welke vergoeding haar gronden in gebruik mogen worden genomen door derden. Naar zijn aard biedt dit systeem de gemeente de mogelijkheid om kosten die de gemeente maakt ten behoeve van de grondexploitatie van gronden te verhalen op derden die gebruik maken van die gronden. Opgemerkt zij nog dat de gemeente telkens eigenaar is en blijft van die gronden.

Kostenverhaal met behulp van erfpacht past daarom binnen het wettelijk voorzien systeem voor het verhaal van de kosten van de grondexploitatie. De gemeente ontvangt immers een vergoeding voor het gebruik van de gronden. Uit deze vergoeding kunnen de kosten van de grondexploitatie worden bekostigd. Het is daarom niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen.

17.3 Investeringsnota

Op 14 februari 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Investeringsnota Weespertrekvaart Midden, Overamstel. Daaruit blijkt dat bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. De verwachte opbrengsten overstijgen namelijk de geraamde kosten.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan diverse instanties. De volgende instanties/diensten hebben een reactie gegeven:

- Gasunie
- Waternet
- Cluster Dienstverlening en Informatie, monumenten en archeologie
- Structuurvisietoets
- Provincie
- Prorail
- Veiligheidsregio
- Cluster Ruimte en Economie, economische zaken

De ingekomen reacties zijn samengevat, beoordeeld in de bijgevoegde bijlage "Samenvatting en beantwoording vooroverleg 3.1.1. Bro". Voor een volledige weergave wordt verwezen naar deze bijlage. Naar aanleiding van de ingekomen reacties zijn in het bestemmingsplan de volgende wijzigingen aangebracht:

- De ligging van de beschermingszone voor de waterkering is aangepast naar aanleiding van de reactie van Waternet.
- Naar aanleiding van de reactie van de Veiligheidsregio is in de samenvatting en beantwoording vooroverleg 3.1.1. Bro nader ingegaan op de door de Veiligheidsregio ingebrachte onderwerpen in het advies van het Stedelijk Adviesteam Plaberum.
- Er is nader advies gevraagd bij de brandweer in verband met de verantwoording van het groepsrisico.
- In het bestemmingsplan was nog per abuis detailhandel opgenomen als functie. Het bestemmingsplan en een bijgevoegde bijlage is op dit punt aangepast.

18.2 Maatschappelijk overleg en participatie

Voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op het Stedenbouwkundig Plan Weespertrekvaart-Midden. Tijdens de voorbereiding van dit stedenbouwkundig plan heeft overleg plaatsgevonden met omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden en geïnteresseerden. Zo was het mogelijk om van 5 oktober tot en met 15 november 2017 een inspraakreactie te geven op het concept- van het stedenbouwkundig plan. In deze periode heeft de bestuurscommissie van stadsdeel Oost haar advies gegeven.

De reacties op het plan waren overwegend positief en hebben niet geleid tot wezenlijke wijzigingen in het stedenbouwkundig plan.

