

Bestemmingsplan Amstelkwartier Tweede Fase Weststrook Zuid E.O.



Vastgesteld

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid

Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o.

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1802BPGST-VG01

Datum print 4 December 2018

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Beschrijving en ligging van het plangebied	11
2.2	Geldend planologisch kader	16
Hoofdstuk 3	Beleidskader	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Rijksbeleid en regelgeving	19
3.3	Provinciaal beleid en regelgeving	20
3.4	Regionaal beleid	21
3.5	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	33
4.1	Inleiding	33
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	34
4.3	Stedenbouwkundige aspecten	35
4.4	Verkeerskundige aspecten - Ontsluiting	39
4.5	Parkeren	44
Hoofdstuk 5	Milieueffect	47
5.1	Wettelijk kader	47
5.2	Situatie plangebied en omgeving	47
Hoofdstuk 6	Geluid	57
6.1	Regelgeving	57
6.2	Situatie plangebied en omgeving	58
6.3	Advies TAVGA	65
6.4	Conclusie	66
Hoofdstuk 7	Luchtkwaliteit	67
7.1	Algemeen	67
7.2	Beleid en regelgeving	67
7.3	Overamstel en het NSL	69
7.4	Situatie plangebied en omgeving	69
Hoofdstuk 8	Externe veiligheid	71
8.1	Algemeen	71
8.2	Beleid en regelgeving	71
8.3	Resultaten onderzoeken	74
8.4	Verantwoording groepsrisico	76
Hoofdstuk 9	Milieuhinder bedrijvigheid	81

9.1	Algemeen	81
9.2	Situatie plangebied	81
Hoofdstuk 10	Bodem	83
10.1	Algemeen	83
10.2	Situatie plangebied	83
Hoofdstuk 11	Water	89
11.1	Algemeen	89
11.2	Beleid en regelgeving	89
11.3	Situatie plangebied	91
Hoofdstuk 12	Luchthaven indelingbesluit	95
Hoofdstuk 13	Cultuurhistorie en archeologie	97
13.1	Algemeen	97
13.2	Situatie plangebied	97
Hoofdstuk 14	Natuur en landschap	101
14.1	Algemeen	101
14.2	Wet- en regelgeving	101
14.3	Situatie plangebied	102
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	107
15.1	Algemeen	107
15.2	Amstelkwartier 2e fase weststrook	107
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	111
16.1	Algemeen	111
16.2	Planvorm	111
16.3	Artikelsgewijze toelichting	111
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	117
17.1	Wetgeving Grex	117
17.2	Het voorliggend plan en de Grex	117
17.3	Amstelkwartier tweede fase in financieel perspectief	118
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	119
18.1	Informeren omwonenden	119
18.2	Overleg met betrokken overheden en diensten (art. 3.1.1. Bro)	119
18.3	Advies Bestuurscommissie	120
18.4	Zienswijzen	120
18.5	Ambtshalve wijzigingen	120

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

1.1.1 Aanleiding bestemmingsplan

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 element om te komen tot een economisch sterke en duurzame stad is verdichting 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. Het transformatiegebied Overamstel is en wordt door meerdere wegen ontsloten, waaronder een nieuwe (min of meer) oost-west georiënteerde verbinding die wordt gevormd door huidige Amstelstroomlaan (voorheen Nuonweg) vanaf de Spaklerweg in westelijke richting te verlengen en aan te sluiten op het wegennet aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart.

De transformatie van Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden ontwikkeld. Een van de deelgebieden is “Amstelkwartier tweede fase”. Dit deelgebied ligt direct ten zuidoosten van de aansluiting van de Duivendrechtsevaart op de Amstel. Het bestemmingsplan dat hiervoor op 27 november 2013 is vastgesteld maakt onder meer de bouw van woningen en voorzieningen mogelijk, alsmede de verlenging van de huidige Amstelstroomlaan tot over de Duivendrechtsevaart. Aan de overzijde van de Duivendrechtsevaart is de aansluiting van de verlengde Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg onderdeel van het bestemmingsplan Zone A2 / Joan Muyskenweg dat eveneens op 27 november 2013 is vastgesteld.

Het deelgebied Amstelkwartier tweede fase bestaat uit een ooststrook en een weststrook. Voor de weststrook is in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase een uit te werken bestemming opgenomen. Dat wil zeggen dat er een bouwverbod geldt totdat een uitwerkingsplan is vastgesteld. Als kaderstelling voor het uitwerkingsplan dat voor de weststrook moet worden opgesteld, heeft de gemeenteraad in mei 2017 het “Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 2^e fase Weststrook” vastgesteld met een amendement. Bij de vaststelling van dit Stedenbouwkundig Plan zijn in de weststrook meer woningen beoogd dan destijds bij het opstellen van de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase was voorzien. Ook ziet het Stedenbouwkundig Plan toe op een vaste brug in plaats van een beweegbare brug over de Duivendrechtsevaart zoals destijds bij vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase nog was voorzien. De nadere uitwerking hiervan resulteert onder meer in een gedeeltelijke verlegging van Joan Muyskenweg voor de aansluiting van de Amstelstroomlaan en aanpassing van de oostelijke toe- en afrit van de Nieuwe Utrechtseweg van/naar de Joan Muyskenweg.

Om de actuele planinzichten wat betreft programma en ligging van de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg en Joan Muyskenweg op de Nieuwe Utrechtseweg mogelijk te maken, dienen de geldende bestemmingsplannen in dit deel van Overamstel gedeeltelijk te worden herzien. Dit bestemmingsplan heeft tot doel om daar in te voorzien. Daarnaast ziet het bestemmingsplan ook op de verlegging van de gasleiding in het deelgebied Amstelkwartier 3^e fase naar het toekomstige tracé van de Amstelstroomlaan. Deze verlegging was al in de planvorming voorzien, maar nog niet eerder juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Met de verlegging van de gasleiding en de ingebruikname van het nieuwe gasontvangststation en gasverdeelstation (Spaklerweg 32 B-C) verliezen de huidige gasontvangststations en de gasexpansieturbine ter plaatse van de verlengde Amstelstroomlaan hun functie. Deze functies worden om die reden met dit bestemmingsplan op de huidige locatie

wegbestemd.

1.1.2 Het plangebied

Het bestemmingsplangebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. is onderdeel van de transformatieopgave van het voormalige bedrijfsgebied Overamstel en bestaat uit meerdere deelgebieden. Dit bestemmingsplan ziet toe op:

1. Actualisatie van de planvorming voor het zuidelijke deel van de weststrook van bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase'. Dit deelgebied wordt begrensd door de grens van het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord aan de noordzijde, het nieuw aan te leggen buurtpark aan de oostzijde, de verlengde Amstelstroomlaan aan de zuidzijde en de Duivendrechtsevaart aan de westzijde.
2. Infrastructurele onderdelen in de planvorming voor Overamstel voor de aansluiting van de doorgetrokken Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg:
 - a. Gedeeltelijke verlegging Joan Muyskenweg en oostelijke toe- en afrit Nieuwe Utrechtseweg van/naar de Joan Muyskenweg ter hoogte van Joan Muyskenweg 4-6 en Joan Muyskenweg 10;
 - b. Realisatie van vaste brug over de Duivendrechtsevaart ter hoogte van Joan Muyskenweg 4-6 en Joan Muyskenweg 10;
 - c. Gedeeltelijke verlegging van de gasleiding in deelgebied Amstelkwartier 3e fase naar het profiel van de verlengde Amstelstroomlaan in het deelgebied van Amstelkwartier 2e fase;



Afbeelding: Plangrens (globaal) met globaal aangegeven ligging te onderscheiden planonderdelen

1.1.3 Crisis- en herstelwet

De Crisis- en herstelwet (Chw) is op 31 maart 2010 in werking getreden en is op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog steeds in werking. Afdeling 2 van de Chw is onder meer van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I van deze wet bedoeld categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten. In bijlage I van de Chw is als categorie onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Het voorliggende bestemmingsplan heeft onder meer betrekking op de realisatie van maximaal 240 woningen in een aaneengesloten gebied als onderdeel van de transformatie van het werkgebied Overamstel in een woon- en werkgebied en valt daarom binnen de categorie waarop afdeling 2 van de Chw van toepassing is.

1.2 Bevoegdheden

Bij Raadsbesluit van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen als grootstedelijk project. Het project Overamstel betreft een complex en uniek project, dat vraagt om een eenduidige bevoegdhedenverdeling. Besloten is dat onder meer de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de centrale stad blijven.

1.3 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase weststrook zuid e.o.' bestaat uit een verbeelding (plankaart) en planregels, vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de beoogde bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

In de hoofdstukken 2 en 3 van deze toelichting worden respectievelijk het plankader en het algemeen beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. In de hoofdstukken 5 tot en met 15 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling 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 in hoofdstuk 18 tot slot op de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop vooroverlegpartners, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

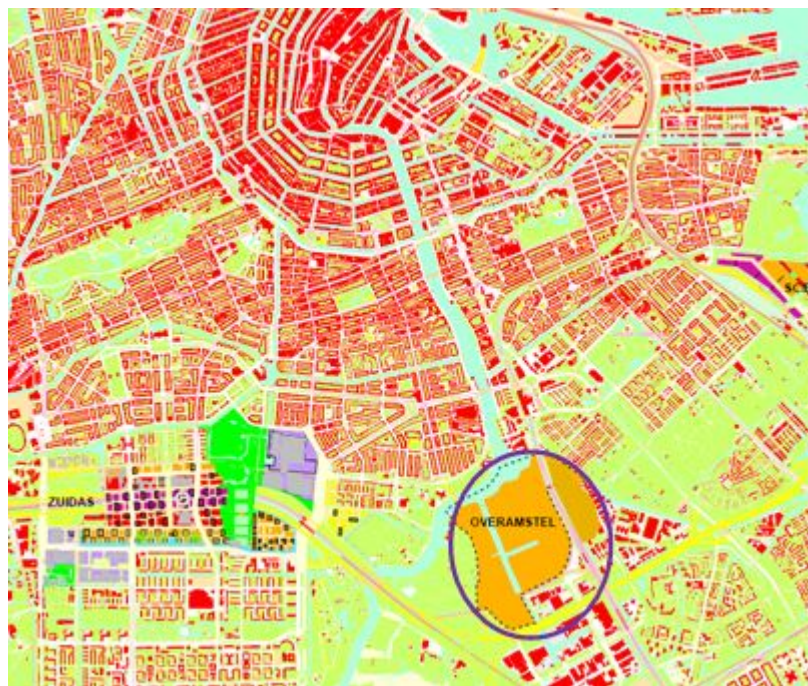
Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving en ligging van het plangebied

2.1.1 Algemeen

Overamstel

Dit bestemmingsplan betreft het zuidelijk deel van de weststrook van het deelgebied Amstelkwartier tweede fase, alsmede de brug over de Duivendrechtsevaart, de aansluiting van de doorgetrokken Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg en hiermee samenhangende verlegging van een gasleiding. In navolgende paragrafen worden de te onderscheiden planonderdelen beschreven. Deze planonderdelen maken deel uit van de ontwikkelingsopgave voor het transformatiegebied Overamstel. Het gebied Overamstel is gunstig gelegen binnen de ring en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het Centrumgebied Zuidoost. Dicht bij de stad, maar ook dicht bij het groene buitengebied van de Amstelscheg. Daarnaast vormt het een overgang van de stad naar het Amstel Business Park en Amstel III.



Afbeelding: Globale ligging transformatiegebied Overamstel

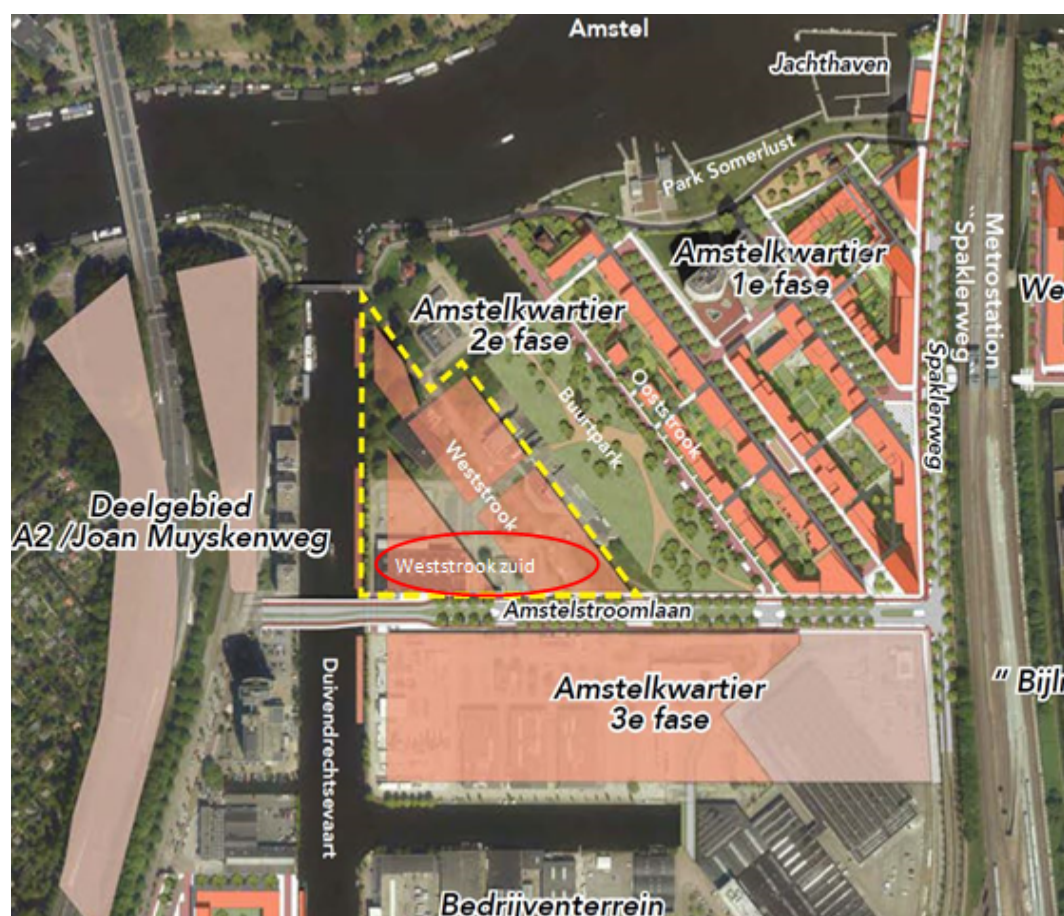
Amstelkwartier tweede fase

Het plangebied van Amstelkwartier tweede fase valt binnen de grenzen van een deel van het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek. Deze fabriek werd in het begin van de 20^e eeuw gebouwd voor de productie van lichtgas uit steenkool. Na de Tweede Wereldoorlog nam de vraag naar lichtgas af. Als gevolg hiervan werd het complex vanaf 1969 grotendeels gesloopt, waarna slechts enkele gebouwen overbleven. Deze vormen nu nog een tastbare herinnering aan de oude Zuidergasfabriek. In 1985 is hier het hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam gebouwd welke voor de transformatie van Overamstel is gesloopt. De unieke kwaliteiten van Amstelkwartier tweede fase zelf, zoals de ligging aan

de Amstel en de cultuurhistorie van de Zuidergasfabriek, met haar monumentale panden en het park, vormen belangrijke dragers voor de identiteit van het gebied. De ligging aan de Amsteloever met verbindingen naar de Amstelscheg en tegelijkertijd de binnenstad van Amsterdam op een steenworp afstand, maken Overamstel aantrekkelijk om in te wonen.

2.1.2 Deelgebied "Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid"

De weststrook van Amstelkwartier tweede fase wordt begrensd door het nieuwe buurtpark (op navolgende afbeelding aangeduid als "Buurtpark") aan de noord- en oostzijde, de Amstelstroomlaan aan de zuidzijde en de Duivendrechtsevaart aan de westzijde. Het gebied ligt sinds de sloop van voormalige bedrijfsbebouwing van NUON/Liander braak.



Afbeelding: Globale ligging deelgebied "Weststrook Zuid"

Dit bestemmingsplan heeft onder meer betrekking op het zuidelijk deel van Amstelkwartier tweede fase weststrook en ziet toe op fase D van het Stedenbouwkundig plan (zie navolgende afbeeldingen), of te wel blok 7c en blok 8b.



Afbeelding: Fasering Amstelkwartier tweede fase Weststrook

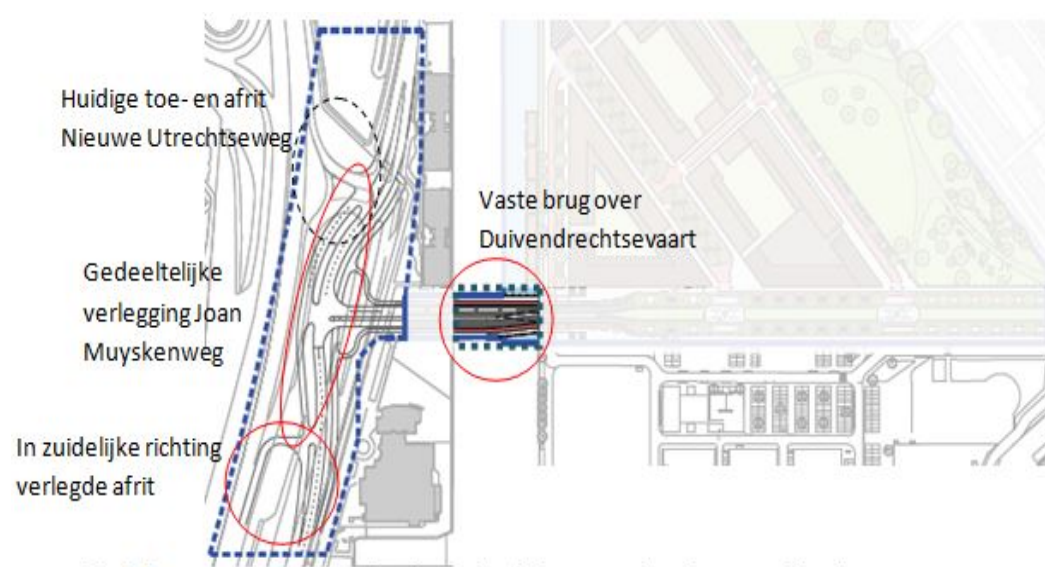
In de huidige situatie is/wordt het terrein van “Weststrook Zuid” gesaneerd op basis van het geldende bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase waarin de gronden van dit deel van het voormalige bedrijfsgebied van Weststrook Zuid een woonbestemming hebben gekregen. Behoudens de gebouwen van de huidige gasontvangststations en de gasexpansieturbine zijn er in de huidige situatie geen gebouwen meer aanwezig.



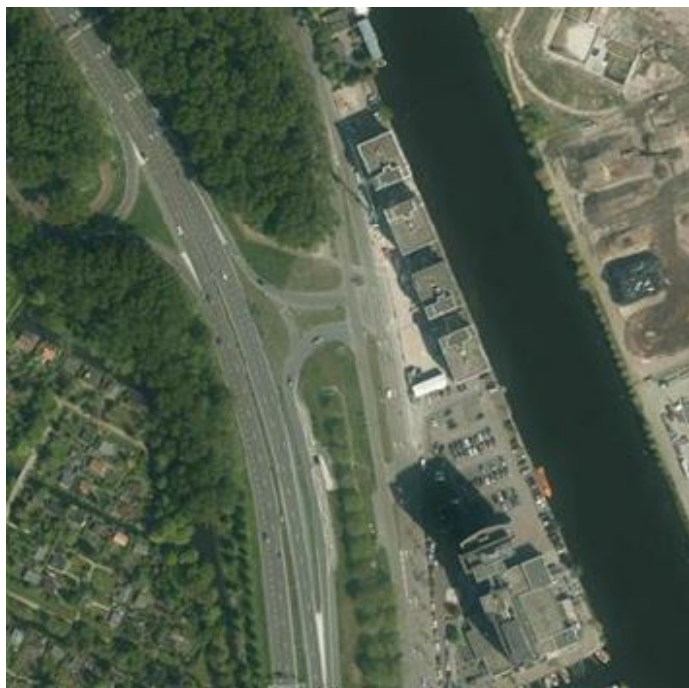
Afbeelding: Huidige situatie deelgebied Weststrook Zuid (2017)

2.1.3 Deelgebied aansluiting doorgetrokken Amstelstroomlaan op Joan Muyskenweg

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling Overamstel is het realiseren van een nieuwe oost-west georiënteerde ontsluiting van Overamstel middels een vaste brug over de Duivendrechtsevaart richting de A2-zone. De brug komt in de Amstelstroomlaan die aansluit op de daarvoor gedeeltelijk te verleggen Joan Muyskenweg. Het Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 2^e fase Weststrook (zie paragraaf 1.1.1 en 3.5.5) ziet toe op een vaste brug in plaats van een beweegbare brug over de Duivendrechtsevaart zoals destijds bij vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase nog was voorzien. Dit brengt met zich mee dat de huidige Joan Muyskenweg voor het aansluiten van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg, gedeeltelijk moet worden verlegd. Ook wordt hiervoor de huidige oostelijke toe- en afrit van de Nieuwe Utrechtseweg van/naar de Joan Muyskenweg aangepast.



Afbeelding: Globale ligging te onderscheiden planonderdelen Duivendrechtsevaart (brug) en Joan Muyskenweg (gedeeltelijke verlegging + aansluiting Amstelstroomlaan)



Afbeelding: Huidige situatie deelgebied "nieuwe brug + wegaanpassingen bij Joan Muyskenweg"

2.1.4 Deelgebied verlegging gasleiding

Ten zuiden van de Amstelstroomlaan ligt het deelgebied Amstelkwartier derde fase (voorheen in de planvorming ook wel aangeduid als "NUON-terrein"). Een deel van dit gebied is in de huidige situatie in gebruik door NUON / Liander N.V. / Alliander. In de bodem bevindt zich onder meer een hoge druk aardgasleiding welke in de toekomstige situatie in het profiel van de Amstelstroomlaan komt te liggen. Op deze gronden bevindt zich in de huidige situatie ook een gasdrukmeet- en regelstation (kaststation, type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer).

Met de verlegging van de gasleiding en het in de bedrijf nemen van het nieuwe gasontvangststation en gasverdeelstation in de monumentale bebouwing in het noordelijk deel van Amstelkwartier tweede fase, komt de functie van de huidige gasleiding in het deelgebied Amstelkwartier derde fase en de huidige gasontvangststations en gasexpansieturbine te vervallen.



Afbeelding: Huidige (bruin) en nieuwe (paars) ligging aardgas hoofd transportleiding

2.2 Geldend planologisch kader

Onderhavig bestemmingsplan is een partiële herziening van een drietal bestemmingsplannen, namelijk:

- Bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase, vastgesteld op 27 november 2013 en onherroepelijk geworden op 27 augustus 2014;
- Bestemmingsplan Amstelskwartier derde fase, vastgesteld op 22 juni 2016;
- Bestemmingsplan Zone A2/Joan Muyskenweg, vastgesteld op 27 november 2013.

Hiervoor geldt het volgende:

- Bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase, vastgesteld op 27 november 2013 en onherroepelijk geworden op 27 augustus 2014. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden van de toekomstige Amstelstroomlaan en de brug over de Duivendrechtsevaart en de gronden van de beoogde woningbouw in het deelgebied Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid. Deze gronden hebben in het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase een viertal (enkel)bestemmingen en een tweetal dubbelbestemmingen, namelijk Verkeer - 1, Water - 1, Wonen - Uit te werken, Groen, Leiding - Gas en Waterstaat - Waterkering. Voorts heeft een deel van de gronden een gebiedsaanduiding gekregen, namelijk de gebiedsaanduiding Veiligheidszone - Gas en de Wetgevingszone - wijzigingsgebied. De aanduiding 'Veiligheidszone - Gas' is hier toegekend vanwege de aanwezigheid van gasontvangststations en gasexpansieturbine. Ter plaatse van de aanduiding 'Wetgevingszone - wijzigingsgebied' mag de bestemming worden gewijzigd ten behoeve van de realisatie van een brug over de Duivendrechtsevaart.



Afbeelding: Plankart bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (vastgesteld 27-11-2013)

In het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase heeft de weststrook een uit te werken bestemming gekregen. Binnen de uitwerkingsregels mogen maximaal 700 woningen worden gerealiseerd. Voor het noordelijk deel is op 10 oktober 2017 een uitwerkingsplan vastgesteld op grond waarvan maximaal circa 610 woningen kunnen worden gerealiseerd. Dit past binnen de regels van het uit te werken bestemmingsplan (het zogenaamde 'moederplan'). In het zuidelijk deel van de weststrook worden naar verwachting maximaal circa 240 woningen gerealiseerd. Het totaal aantal woningen in de weststrook bedraagt daarmee maximaal 850 woningen. Dit is meer dan de 700 woningen die volgens de uitwerkingsregels van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase zijn toegestaan. Daarom is voor het zuidelijke deel van de weststrook voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Naast woningbouw voorziet voorliggend bestemmingsplan ook in (3.800 - 1.000 =) 2.800 m² bvo bedrijven, dienstverlening, kantoorruimte/werkplekken, horeca en/of culturele voorzieningen en in het positief bestemmen van de te verleggen hoge druk aardgasleiding in de Amstelstroomlaan die nu nog in het gebied ten zuiden van de Amstelstroomlaan ligt. Met voorliggende actualisatie wordt tevens de huidige gasontvangststations en gasexpansieturbine met de bijbehorende gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - Gas' ter plaatse van de verlengde Amstelstroomlaan wegbestemd.

- Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase, vastgesteld op 22 juni 2016. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden van de in het deelgebied Amstelkwartier derde fase weg te bestemmen gasleiding. Deze gasleiding wordt verlegd naar het profiel van toekomstige Amstelstroomlaan. De gronden waarin de huidige gasleiding ligt, hebben in het bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase de bestemming Verkeer - 1, Verkeer - 2 en dubbelbestemmingen Leiding - Gas en Waterstaat - Waterkering. Aan een deel van de gronden is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 3' toegekend waarvoor is bepaald dat de gronden mogen worden gebruikt voor opslag. Voorts is aan een deel van de gronden de gebiedsaanduiding Veiligheidszone - Gas toegekend. Deze aanduiding is hier toegekend vanwege de aanwezigheid van gasontvangststations en gasexpansieturbine. Met voorliggend bestemmingsplan worden de dubbelbestemming en gebiedsaanduiding van de te verleggen gasleiding en de te verwijderen gasontvangststations en gasexpansieturbine wegbestemd. Dit door de huidige bestemming(en) op te nemen in voorliggend

bestemmingsplan, maar dan zonder de dubbelstemming Leiding - Gas, gebiedsaanduiding 'Veiligheidszone - Gas' en aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 3'.

- Bestemmingsplan Zone A2/Joan Muyskenweg, vastgesteld op 27 november 2013. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden van de gedeeltelijk te verleggen Joan Muyskenweg. Deze gronden hebben een drietal bestemmingen, namelijk Verkeer - 2, Verkeer - 3 en Groen. De nadere uitwerking van de aansluiting van Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg en toe- en afrit van Nieuwe Utrechtseweg op/naar Joan Muyskenweg resulteert in onder meer een uitbuiging van de Joan Muyskenweg welke niet binnen de geldende bestemming Groen is toegestaan. Voorts wordt het parkeerterrein bij Joan Muyskenweg 10 (Mercure hotel) heringericht wat voor een deel niet in de huidige bestemming Verkeer - 2 is toegestaan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Aan de transformatie van het gebied Overamstel van “traditioneel” werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied wordt al langere tijd gewerkt. De herontwikkeling van Overamstel is gestart met de vaststelling van de “Visie Overamstel” in 2002 en actualisatie daarvan in 2005. Gedurende de gefaseerde transformatie van Overamstel vindt op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau actualisatie van beleid plaats en wordt nieuw beleid gemaakt voor actuele ruimtelijke gerelateerde vraagstukken. Het ruimtelijk gerelateerd beleidskader waarbinnen voorliggend bestemmingsplan wordt/is opgesteld, is in de navolgende paragrafen uiteengezet.

3.2 Rijksbeleid en regelgeving

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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 3.3 en 3.4.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De regels waarmee in de planvorming en in het bestemmingsplan rekening moet worden gehouden zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Voorliggend plan betreft de transformatie van een "traditioneel" werkgebied 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.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LvDV) is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd. Hiervoor wordt verwezen naar onder meer paragraaf 3.3 en 3.4. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van sociale woningbouw en werkruimte. Uit de desbetreffende paragrafen is op te maken dat er in Amsterdam behoefte is aan nieuwe sociale woningbouw en werkruimte.

3.3 Provinciaal beleid en regelgeving

3.3.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 geeft inzicht in de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de Structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier ze met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst ze hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. Amsterdam maakt onderdeel uit van de metropoolregio Amsterdam, een regio die zich uitstrekt tot Zaanstad, Almere, Zuid Kennemerland en de Gooi- en Vechtstreek. De structuurvisie laat zich in algemene termen uit over de metropoolregio. Deze regio moet tot 2040 verder groeien als een belangrijke en duurzame internationale concurrerende stedelijke regio. Er moeten daarom voldoende kantoren, bedrijven en woningen zijn, er moet functiemenging zijn met hoogwaardige culturele voorzieningen, een goede bereikbaarheid en investeringen in samenhangend netwerk van openbaar vervoer. Vervolgens dient er voldoende groen om de stad te zijn in het kader van recreatie ("recreatie om de stad"). De woningopgave wordt vooral gezocht binnen bestaand stedelijk gebied.

De geuite doelstellingen ten aanzien van de metropool worden niet in de verordening geregeld: de provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor de concretisering van grote metropoolprojecten wordt verwezen naar het "Ontwikkelingsbeeld Noord- en Oost-Holland 2040" zoals vastgesteld door de metropoolregio in 2007. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

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

Naar aanleiding van nieuwe wetgeving en/of provinciaal beleid wordt de PRV regelmatig aangepast. Op 12 december 2016 hebben Provinciale Staten een wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Deze PRV trad in werking op 1 maart 2017. Gedeputeerde Staten hebben op 28 februari 2017 de uitvoeringsregeling met betrekking tot regionale afspraken over nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Noord-Holland vastgesteld. Deze uitvoeringsregeling is ook op 1 maart 2017 in werking getreden. Voor voorliggend bestemmingsplan zijn de regels van belang voor nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied, meerlaagse veiligheid en energie en duurzaam bouwen. Voor wat betreft nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied 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 en detailhandel in Overamstel en Amstelveen tweede fase regionaal is afgestemd. Onder andere in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen en door middel van het artikel 3.1.1 Bro overleg voor het bestemmingsplan Amstelveen tweede fase. Over de meerlaagse veiligheid laat het zich beredeneren dat er geen onaanvaardbare, onevenredige risico's zijn voor wat betreft overstroming. De risico's op overstroming zijn hier niet anders dan elders in Amsterdam en omgeving. In het

bestemmingsplan zijn regelingen opgenomen ter bescherming van een waterkering. Voor wat betreft het aspect “energie en duurzaamheid” wordt verwezen naar hoofdstuk 15.

3.4 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 provincies en gemeenten. 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 Uitvoeringstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017). Uit Plabeka 3.0 is onder meer op te maken dat de MRA binnen Nederland tot de economisch goed presterende regio's behoort. Zowel in bevolking als in banen wordt op langere termijn een groei verwacht die op of boven die voor Nederland als geheel ligt. Maar binnen de MRA nemen de verschillen toe. De

werkgelegenheid groeit hard in Amsterdam en in iets mindere mate in Amstel-Meerlanden (met name Haarlemmermeer), maar daar staat een krimp tegenover in de regio's Haarlem en Gooi en Vechtstreek. 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 bedrijventerrein in woon-werkgebied. In 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 incurante 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, zodat de fijnmazigheid van die structuur behouden blijft en iedereen op aanvaardbare afstand zijn boodschappen kan blijven doen. Centrale doelstelling in het regionale detailhandelsbeleid is het vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen (levensmiddelen en persoonlijke verzorging). Daarnaast staat behoud en versterking van kansrijke winkelgebieden centraal. In voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe detailhandel toegelaten. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat regionale afstemming eerder heeft plaatsgevonden in het kader van het artikel 3.1.1 Bro overleg van onherroepelijke bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase.

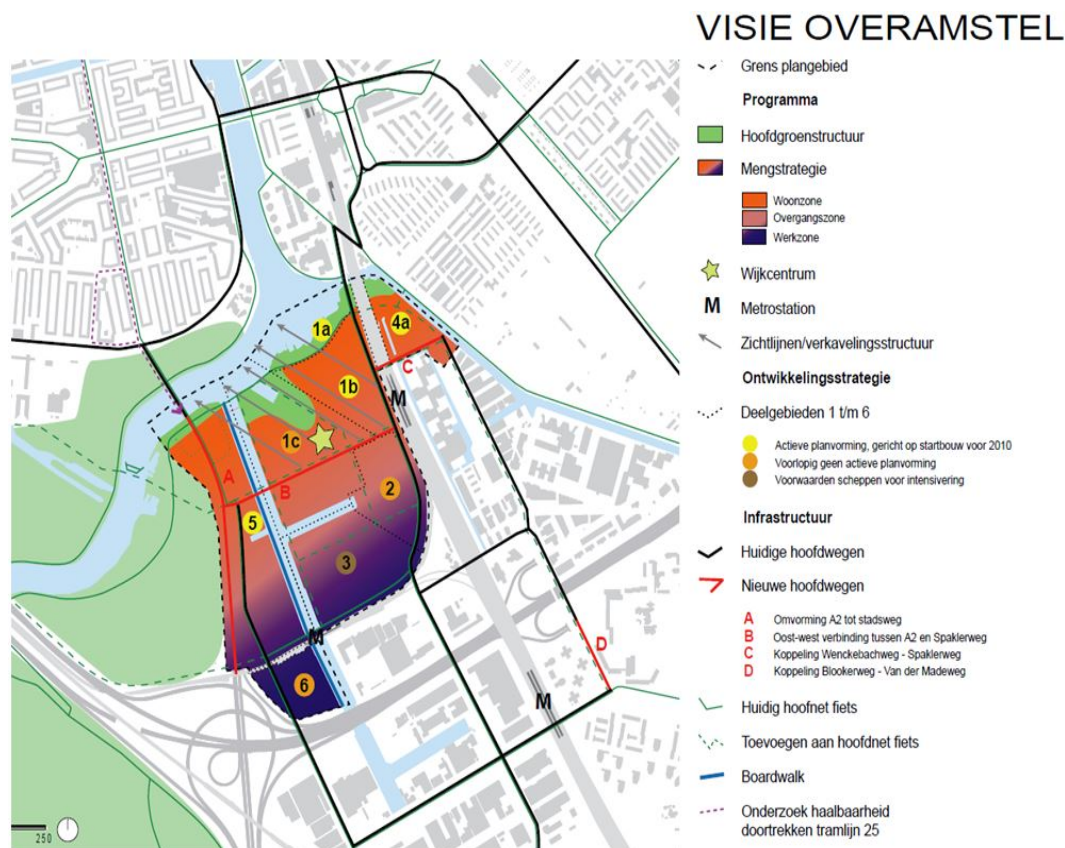
3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Visie Overamstel (2002 en 2005)

In de Visie Overamstel 2002 is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijventgebied 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. Gezien de lange ontwikkelingstermijn en de complexiteit dient de planontwikkeling voor Overamstel voldoende flexibiliteit te hebben. De visie bevat een globaal kader voor het hele plangebied Overamstel, waarmee de samenhang tussen de deelgebieden in hoofdlijnen is weergegeven. Het gaat om het aanhaken op de stad, de verkeersstructuur en de mengstrategie. Binnen dit globale kader kan ieder deelgebied vrij autonoom ontwikkeld worden, zonder dat de samenhang binnen het plangebied als geheel verloren gaat. In de Visie Overamstel (2005) is de centrale opgave voor het plangebied Overamstel het transformeren van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn de volgende vier uitgangspunten in de visie geformuleerd:

1. aanhaken op de stad: als stedelijk woon-werkgebied moet Overamstel een vanzelfsprekende plaats krijgen als schakel tussen de Rivierenbuurt, Oost-Watergraafsmeer, Zuidoost en de Amstelscheg;
2. behoud goede bereikbaarheid: om de toename van mobiliteit in goede banen te leiden, dient er geïnvesteerd te worden in een goede bereikbaarheid van het gebied. Hiervoor zullen aanpassingen in de wegenstructuur nodig zijn;
3. menging wonen en werken: om op een goede wijze woningbouw aan een functionerend werkgebied toe te voegen, is het mengen van wonen en werken voorgesteld in drie zones: een woonzone, een werkzone en een overgangsgebied. Met deze mengstrategie wordt enerzijds ruimte geboden aan verdere ontwikkeling en intensivering van werkfuncties en anderzijds is het mogelijk om een aantrekkelijke woonomgeving met voldoende voorzieningen te creëren;
4. flexibiliteit: gezien de lange ontwikkelingstermijn en de complexiteit is Overamstel in deelgebieden opgedeeld, waarvoor per deelgebied een ontwikkelingstempo is voorgesteld.

Voorliggend plangebied ligt in gebied dat in de visie Overamstel 2005 is aangemerkt als "Woonzone" en "Nieuwe hoofdweg" (Amstelstroomlaan). De visie Overamstel 2005 is een visie op hoofdlijnen die per deelgebied nader uitgewerkt wordt. Voor het deelgebied waar voorliggend bestemmingsplan op toeziet is het Stedenbouwkundige Plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook van mei 2017 de nadere uitwerking. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Dit Stedenbouwkundig Plan ligt ten grondslag aan de inhoud van het voorliggende bestemmingsplan.



Afbeelding: Kaart visie Overamstel 2005

3.5.2 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam' (2011)

Centrale ambitie

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.

Verdichting en transformatie

De Structuurvisie Amsterdam 2040 schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door “verdichting” en “transformatie”. Amsterdam gaat steeds meer complete stedelijke leefmilieus ontwikkelen waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Overamstel. Maar ook het terugbrengen van bedrijvigheid in de woonwijken behoort tot de mogelijkheden. Op de plankaart van de Structuurvisie staat Amstelkwartier tweede fase aangegeven als een gebied voor “wonen-werken”. Voor deze gebieden is opgenomen dat de nadruk ligt op wonen, aangevuld met 25% werken, met uitzondering van stadsstraten en -pleinen (tot 100% niet-wonen). Hoewel niet met name genoemd, valt het Amstelkwartier onder de transformatiegebieden. De transformatie Overamstel was reeds in gang gezet voor de huidige Structuurvisie en bovendien is er inmiddels meer recent nieuw beleid (Ruimte voor de Economie van morgen). Dit is onder meer de reden dat de verhouding wonen-werken (werken en voorzieningen in de plint en wonen op de verdieping) in voorliggend bestemmingsplan enigszins afwijkt van wat hiervoor in de Structuurvisie is aangehouden. In aansluiting op de eerdere visie Overamstel 2005 (zie paragraaf 3.5.1) en de meest recente uitwerking van het economisch beleid in de Ruimte voor de Economie van morgen (zie paragraaf 3.5.6) wordt in voorliggend bestemmingsplan woningbouw mogelijk gemaakt met werkruimte in de plint.

Voorts is in de structuurvisie onder meer aangegeven dat, “met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25, het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10 in overleg met het Rijk zal worden afgewaardeerd (bedoeld wordt de Nieuwe Utrechtsebrug-/weg en deel van A2). Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskenweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat”. Op het moment van opstellen van voorliggend ontwerp bestemmingsplan vindt de voorbereiding plaats van een intentieovereenkomst met het Rijk en de gemeente Ouder-Amstel over het werken aan het vraagstuk van de A2 / Nieuwe Utrechtseweg.

Hoofdgroenstructuur

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

In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werk gerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen van deze structuurvisie. Ingrepen die de recreatieve gebruikswaarde en/of de natuurwaarde of andere functies van het groen verhogen worden juist gestimuleerd.

In de nabijheid van dit bestemmingsplangebied ligt onder meer het nieuwe buurtpark, de Amsteloever en het gebied ten westen van de Nieuwe Utrechtseweg binnen de Hoofdgroenstructuur. De ontwikkelingen die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt vallen buiten de hoofdgroenstructuur.



Afbeelding: De hoofdgroenstructuur uit de structuurvisie ingezoomd op het plangebied

3.5.3 Koers 2025 (vastgesteld in 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. 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. 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.

3.5.4 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.

3.5.5 Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook (2017)

Als kaderstelling voor onder meer het voorliggende bestemmingsplan is op 10 mei 2017 het Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook met amendement vastgesteld door de gemeenteraad. Het amendement betreft een wijziging van de percentages van de te onderscheiden woningbouwcategorieën, waarbij is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen gelijk wordt gehouden wordt aan dat in het oorspronkelijke collegevoorstel.

Het Stedenbouwkundig plan sluit aan op het aangrenzende plangebied Amstelkwartier 1e fase en de ooststrook van de tweede fase en vormt met de toekomstige 3e fase één gebied: Amstelkwartier. Ten grondslag aan het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook liggen onder andere de Visie Overamstel 2005, de Structuurvisie 2040 Economisch sterk en duurzaam, Actieplan woningbouw 2014-2018, Businesscase 'Saneren en verstandig verder', het Bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase en Koers 2025 Ruimte voor de stad. Voor de beschrijving van het stedenbouwkundig plan wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

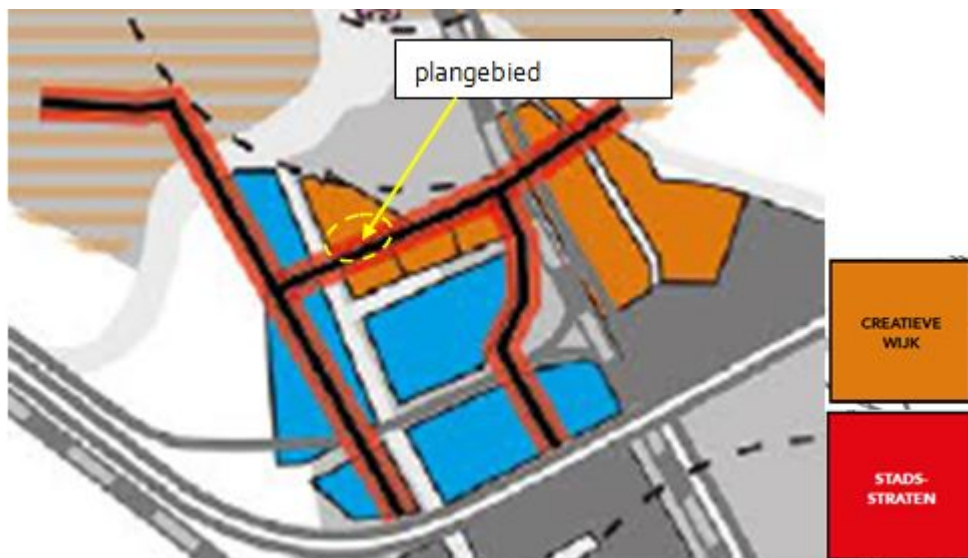
Uitgangspunt in het stedenbouwkundig plan wat betreft woningprogramma was circa 30% sociale huur, 40% middensegment huur/koop en circa 30% topsegment huur/koop. Bij de vaststelling van het

Stedenbouwkundig Plan heeft een amendement er toe geleid dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden in de percentages, waarbij momenteel een woningprogramma als uitgangspunt dient met 40% sociale huur, 40% middensegment huur/koop en 20% topsegment huur/koop. De sociale huurwoningen in Amstelskwartier tweede fase Weststrook worden gerealiseerd in het zuidelijke deel van de weststrook waar voorliggend bestemmingsplan op toeziet. De overige woningen worden gerealiseerd op het noordelijke deel van de weststrook waarvoor separaat een eigen (uitwerkings)procedure is doorlopen. Voorts ziet het Stedenbouwkundig Plan toe op het realiseren van een kruising van de Duivendrechtvaart van de Amstelstroomlaan met een vaste brug. Het Stedenbouwkundig plan vormt de kaders voor de bestemmingsregels van voorliggend bestemmingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

3.5.6 Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)

Op 26 mei 2016 heeft het College van B&W de stedelijke groeistrategie Koers 2025 vastgesteld, die inzet op de bouw van minstens 50.000 nieuwe woningen in tien jaar. Ruimte voor de Economie van Morgen is op 18 juli 2017 vastgesteld en betreft de economische uitwerking van Koers 2025. Voor toekomstige gebiedsontwikkeling agendeert het college hiermee ruimte voor nieuwe werkgelegenheidsgroei in Amsterdam. Deze ruimte is nodig omdat steden als Amsterdam zich ontwikkelen als economische motoren voor een grotere stedelijke regio. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats.

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. Voorliggend plangebied is onderdeel van gebied waar in het gemeentelijk beleid al langere tijd (onder andere Structuurvisie Amsterdam 2040) wordt ingezet op transformatie van bedrijventerrein in woon-werkgebied. In Ruimte voor de economie is voor "woon-werkgebieden" onderscheid gemaakt in verschillende vestigingsmilieus, namelijk "woonwijken", "creatieve wijken", "productiewijken" en "stadstraten". Het voorliggende plangebied is onderdeel van Amstelskwartier tweede fase dat in Ruimte voor de Economie van morgen aangemerkt als "creatieve wijk" en "stadstraat" (Amstelstroomlaan). Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. Een stadsstraat is een economisch functioneel, met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Stadsstraten gelden als geleiders van stedelijkheid. Voorzieningen (winkels, bedrijven, kantoren, horeca) in de straat verhogen de woonaantrekkelijkheid in de aangrenzende buurten en vergroten ook de mogelijkheden tot interactie. Stadsstraten hebben naast een sociale functie ook een belangrijke economische betekenis voor buurt en stad. In Ruimte voor de Economie van Morgen wordt voor stadstraten een economische ruimte aangehouden van circa 40 tot 80% van de begane grond van gebouwen langs de stadstraat.



Uitsnede Afbeelding kansenkaart 'Ruimte voor de economie van Morgen'

Consequentie voor voorliggend bestemmingsplan: In aansluiting op de eerdere Structuurvisie Amsterdam 2040 en in navolging van Ruimte voor de Economie van Morgen wordt in voorliggend bestemmingsplan niet alleen woningbouw mogelijk gemaakt, maar ook ruimte voor bedrijvigheid in de plinten van gebouwen. Dit met als doel om een woon- werkgebied te realiseren. Omdat de plint van de bebouwing in voorliggend bestemmingsplan tevens onderdeel is van een nieuwe stadsstraat is ook de vraag aan de orde of ook winkelveorzieningen moeten worden mogelijk gemaakt langs de Amstelstroomlaan (stadsstraat). In de eerdere planvorming (bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase, vastgesteld in 2013) werd nog ingezet op realisatie van winkelveorzieningen aan de Amstelstroomlaan (stadsstraat) aan de westkant van het nieuwe buurtpark. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.5.8. Zoals uit die paragraaf is op te maken, is er inmiddels voor gekozen om de wijkdetailhandelsvoorzieningen te realiseren in het deelgebied Amstelkwartier derde fase. Dit betekent dat de ruimte in de plinten van de bebouwing langs de Amstelstroomlaan met name bedoeld zijn voor werkruimte en voorzieningen (bedrijven, dienstverlening, ruimte voor kantoortjes/werkplekken, maatschappelijke doeleinden, horeca en culturele voorzieningen) en niet voor detailhandel. Een relatief klein deel van de plint (maximaal 30%) mag ook gebruikt worden voor ruimte voor de woonfunctie (bijvoorbeeld voor bergingen en trappenhuizen ten behoeve van de bovenliggende woningen).

3.5.7 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 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 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto. Over bestemmingsplannen die ten tijde van de inwerkingtreding van de nota reeds zijn vastgesteld en waarin een eigen parkeernormering is opgenomen is aangegeven dat de parkeernorm van het bestemmingsplan het toetsingskader blijft. Dit geldt ook voor bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden. Voorliggend plan betreft een herziening van een bestaand bestemmingsplan waarin parkeernormen waren opgenomen. Het is in juridisch opzicht een nieuw bestemmingsplan en de eerste grondprijsovereenkomst over de gronden in het plangebied moet nog worden gesloten. Dit betekent volgens de beleidsregels van de nieuwe nota dat de parkeernormen en het parkeerbeleid zoals verwoord in de nota in acht moeten worden genomen. Een van de belangrijke uitgangspunten van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen. Voor voorliggend bestemmingsplan geldt evenwel een nadere overweging / afweging (zie paragraaf 4.5).

Consequenties voor voorliggend bestemmingsplan: Verwezen wordt naar paragraaf 4.5.

3.5.8 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 (vastgesteld in 2017)

Op 20 december 2017 heeft gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Het beleid gaat per 1 januari 2018 in. De strekking van het detailhandelsbeleid is dat Amsterdam inzet op een sterke en diverse winkelstad waar de bewoners hun dagelijkse boodschappen op redelijke afstand van de woning kunnen doen en er meerdere interessante winkelgebieden zijn om te winkelen, ook buiten de binnenstad. De inzet is niet gericht op losstaande winkels, maar op clustering van het winkelaanbod in winkelgebieden. Winkels in dagelijkse artikelen worden in stadsstraten geclusterd rondom supermarkt(en). In de straten die een belangrijke verbindende functie hebben tussen delen van de stad, de stadsstraten, worden winkels geclusterd zodat er een duidelijk boodschappencentrum is en winkels niet overal verspreid zitten. Buiten het winkelcluster in de stadsstraat, is er een mix aan functies zoals dienstverlenende bedrijven, horeca, kantoren naast winkels toegestaan.

Consequenties voor voorliggend bestemmingsplan: Voor voorliggend bestemmingsplan geldt dat het

bestemmingsplan_Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (vastgesteld)

een deel van een gefaseerde gebiedsontwikkeling mogelijk maakt waarbij het zowel de nieuwbouw van woningen betreft als nieuwe werkruimte / ruimte voor voorzieningen. De afwegingen hiervoor zijn eerder gemaakt bij visievorming voor Overamstel zoals onder meer in het in 2013 vastgestelde bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase is verwoord. In het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase uit 2013 is het volgende aangegeven: *"De verwachting is dat Overamstel na de herontwikkeling minimaal 10.000 inwoners heeft en er ongeveer 11.000 mensen werkzaam zijn in het gebied. Het aantal inwoners en werknemers en het beperkte aanbod in de omgeving geeft voldoende draagvlak voor een wijkcentrum met een aanbod van winkels, dienstverlening, zorgvoorzieningen en horeca. De voorzieningen zijn geconcentreerd langs de stadstraten Amstelstroomlaan en Spaklerweg met een concentratie aan de westkant van het park. Voor het programma detailhandel wordt uitsluitend uitgegaan van de te verwachten 4.000 huishoudens zijnde circa 10.000 inwoners in Overamstel (het aantal huishoudens zal echter hoger uitvallen indien alle deelgebieden zijn ontwikkeld). In totaal gaat het om 5.000 m² bvo aan winkelruimte. Tot een wijkwinkelcentrum worden in Amsterdam winkelconcentraties gerekend van zo'n 3000-5000 m², waarvan 30 tot 40% non-food. De gemiddelde winkelgrootte is circa 150 m². De winkels zijn geconcentreerd langs de Amstelstroomlaan en de centraal gelegen en goed bereikbare binnenstraat in deel 2 van het gebied. Kern van het winkelprogramma wordt een supermarkt van ongeveer 2.000 m² bvo, strategisch gelegen aan het park en de Amstelstroomlaan. In de nabijheid van de supermarkt komt een compleet aanbod dagelijkse speciaalzaken in plinten."* Het actuele detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 sluit aan bij de ontwikkelopgave zoals die eerder in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase is uiteengezet over de beoogde voorzieningen in en nabij Overamstel. Na vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (2013) is de fasering van de gebiedsontwikkeling voor Amstelkwartier verder geconcretiseerd. Inmiddels is een aantal bovenwijkse voorzieningen die in de tweede fase gepland stonden in de planningsopgave doorgeschoven naar de derde fase. Het betreft onder meer de meer geclusterde winkelvoorzieningen inclusief supermarkt(en). Dit in navolging van hetgeen hierover in het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook in mei 2017 is aangegeven: *"Gezien de vele woningbouwontwikkelingen in de omgeving wordt de mogelijkheid onderzocht om een centraal gelegen winkelgebied in de volgende fase van Amstelkwartier, de 3e fase in te passen"*. Dit heeft onder meer te maken met de ontwerp-opgave voor de toegankelijkheid / bereikbaarheid van de winkels voor vrachtverkeer voor laden- en lossen. Gevolg van deze keuze is dat er in het voorliggende bestemmingsplan geen detailhandel wordt mogelijk gemaakt in de plinten van de bebouwing van Amstelstroomlaan, maar enkel ruimte voor bedrijvigheid (bedrijven, kantoorruimte/werkplekken) en voorzieningen (maatschappelijke voorzieningen/dienstverlening, horeca en culturele voorzieningen).

3.5.9 Woningbouwplan 2014 - 2025 (november 2018)

Het college van B&W heeft in november 2018 ingestemd met het woningbouwplan 2018 - 2025 voor de bouwopgave in Amsterdam tot 2025 van in totaal 52.500 woningen, wat neerkomt op een gemiddelde van 7.500 per jaar, waarvan 17.500 sociale huurwoningen door corporaties. De ontwikkeling die met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is onderdeel van de opgave van het woningbouwplan 2018 - 2025.

De Weststrook van Amstelkwartier tweede fase is opgedeeld in een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Het uitwerkingsplan voor het noordelijke deel van de Weststrook heeft een eigen procedure doorlopen. Met het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord, vastgesteld op d.d. 10 oktober 2017, worden/zijn maximaal 610 woningen mogelijk gemaakt, maximaal 1.400 m2 bvo voorzieningen en parkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Voorliggend bestemmingsplan betreft het zuidelijk deel van de weststrook en maakt de overige planonderdelen van het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 2^e fase Weststrook mogelijk.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Woningen

Het “Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 2^e fase Weststrook” van mei 2017 ziet onder meer toe op nieuwbouw van woningen. Met het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord, vastgesteld d.d. 10 oktober 2017, worden/zijn onder meer maximaal 610 woningen mogelijk gemaakt in het noordelijk deel van de weststrook. Het resterende deel van het woningbouwprogramma van de weststrook wordt met voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt, met dien verstande dat na de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan, het woonprogramma voor de weststrook is verhoogd met circa 50 woningen. Dit laatste hangt samen met het amendement dat is aangenomen bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan. Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig plan door de gemeenteraad is een amendement aangenomen om het percentage sociale huurwoningen te verhogen van 30 naar 40%. Het percentage vrije sectorwoningen wordt met dit amendement verlaagd van 30 naar 20%. Het laat zich beredeneren dat de keuze voor minder vrije sector woningen kleinere woningen tot gevolg heeft. Kleinere woningen bij een gelijk bouwvolume betekent dat er ruimte is voor meer woningen. Met het plan “Koers 2025” heeft de gemeente Amsterdam de ambitie om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Een verhoging van het aantal woningen in Amstelkwartier tweede fase Weststrook tot maximaal 850 woningen (in plaats van 800 woningen) is niet alleen het gevolg van het amendement, maar sluit ook aan bij de ambitie van Koers 2025 om meer woningen in Amsterdam te realiseren. Het totale aantal van maximaal 850 woningen in de weststrook betekent dat met voorliggend bestemmingsplan (850-610=) 240 woningen mogelijk worden gemaakt. Deze woningen in het zuidelijk deel van de weststrook betreft geheel of nagenoeg geheel woningbouw in de categorie sociale huur.

Een deel van de woongebouwen is bestemd voor gezinsopvang (circa 1.000 m2 bvo, 15 gezinnen, inclusief eventuele bijbehorende werk- en kantoorruimte voor het verlenen van zorg aan de gezinnen). Het betreft de opvang van dakloze gezinnen voor een opvangperiode van maximaal 1 jaar. Het doel is dat betrokkenen en hun kinderen tot rust komen en dat wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een meer structurele oplossing. Het gezin dient mee te werken aan een traject dat gericht is op het opheffen van de situatie van dakloosheid en het herstel naar een zo zelfstandig mogelijk bestaan. Gezinnen moeten in de opvang een zo normaal mogelijk gezinsleven kunnen voeren. Om die reden hebben zelfstandige units met eigen douche-toilet voorziening en kitchenette de voorkeur. Deze vorm van wonen is in voorliggend bestemmingsplan specifiek bestemd.

Werkruimte en ruimte voor voorzieningen in de plinten

Hoewel de nadruk in Amstelkwartier tweede fase Weststrook ligt op de woonfunctie is de mix met werken en voorzieningen essentieel. Vooral de plinten bieden de mogelijkheden voor het creëren van de mix van wonen, werken en voorzieningen. De plinten langs de stadstraten (in dit geval de Amstelstroomlaan) zijn werk- en voorzieningenplinten. Hier wordt ingezet op kleinschalige werkruimtes voor bedrijven en voorzieningen. Maximaal 30% van het totale bruto vloeroppervlak van een plint in een stadsstraat mag gebruikt worden voor wonen. Dit betreft met name de aan de woonfunctie gerelateerde

functies zoals bergingen, entrees, etc.

In het stedenbouwkundig plan voor de weststrook van Amstelkwartier tweede fase is de omvang van het niet-woonprogramma, naast de mogelijkheid van een kinderdagverblijf (maximaal 400 m² bvo), bepaald op maximaal 3.800 m² bvo, met onderscheid in:

- maximaal circa 3.000 m² bvo detailhandel en/of zorg;
- maximaal circa 800 m² bvo overige commerciële voorzieningen en/of zorg;

Met het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord, vastgesteld op d.d. 10 oktober 2017, wordt/is naast de mogelijkheid voor een kinderdagverblijf (maximaal 400 m² bvo), in totaal maximaal 1.000 m² bvo aan commerciële functies (bedrijven, horeca, dienstverlening en culturele voorzieningen) mogelijk gemaakt in het noordelijk deel van de weststrook. Het resterende deel van de 3.800 m² bvo voorzieningen van de weststrook wordt met voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt, namelijk maximaal (3.800 - 1.000 =) 2.800 m² bvo bedrijven, ruimte voor kantoorruimtes/werkplekken, dienstverlening, horeca en/of culturele voorzieningen. Dit in aansluiting op actueel gemeentelijk beleid (zie onder meer de afwegingen in paragraaf 3.5.6 en 3.5.8). De horeca (broodjeszaak, café, restaurant, grand-café) is gemaximeerd op 400 m² bvo.

In de woningen van het plangebied is net als bij de andere woningen in Amstelkwartier het gebruik van een deel van de woning voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan. Dit betreft het uitoefenen van dienstverlenende beroepen in een woning door de bewoner van de woning waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt. Voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt met een maximum van 50 m².

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

4.3.1 Aanhechting op de stad

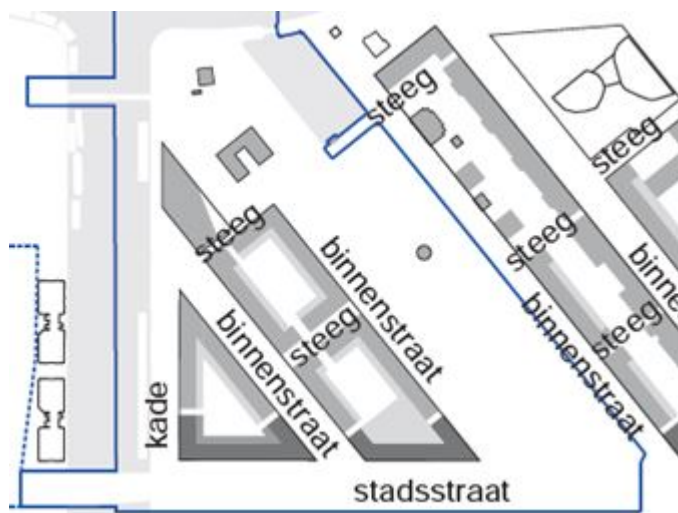
De nabijheid van het Amstelstation, de metrostations Spaklerweg en Overamstel, de ringweg A10, de snelweg A2, de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg zorgen voor een goede bereikbaarheid van het plangebied. Een belangrijk element uit de visie Overamstel (2005) is de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg, waarmee de samenhang tussen de gebieden aan weerszijden van de Duivendrechtsevaart versterkt wordt. Daarvoor wordt de Amstelstroomlaan verlengd. De verlenging van de Amstelstroomlaan is behoudens de brug over de Duivendrechtsevaart reeds in eerdere fasen mogelijk gemaakt met de bestemmingsplannen Amstelkwartier tweede fase en Zone A2/Joan Muyskenweg. Voorliggend bestemmingsplan maakt nu de brug over de Duivendrechtsevaart mogelijk (zie paragraaf 4.4).

4.3.2 Verkaveling en typologie

Het plangebied Overamstel wordt gekenmerkt door twee verkavelingspatronen: een noordwest- zuidoost georiënteerde verkaveling en een min of meer noord-zuid georiënteerde verkaveling. De noord-zuidverkaveling is opgespannen tussen de A2 en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. Naast dit grid, wordt de kop van het gebied Overamstel gekenmerkt door een noordwest-zuidoost lopende verkaveling. Dit is nog een relict van de oorspronkelijke agrarische verkaveling. Voorliggend plangebied ligt op de grens van deze twee te onderscheiden verkavelingsoriëntaties. De confrontatie van de twee verkavelingspatronen aan de nieuwe oost-west georiënteerde Amstelstroomlaan, maakt de historische gelaagdheid in het plangebied zichtbaar. In Amstelkwartier tweede fase wordt historische verkavelingsrichting verankerd met diverse stadsblokken die tezamen langgerekte bouwstroken vormen rond brede binnenstraten.

Het uitgangspunt voor Amstelskwartier is een (hoog) stedelijk leefmilieu. Fysieke kenmerken hiervan zijn een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Er is gekozen voor een simpel, maar beproefd bebouwingsconcept: het stadsblok. In het stadsblok ligt de bebouwing in een schil rond een open hof of keurtuin. De stadsblok biedt de mogelijkheid flexibel om te gaan met woon- (werk) typologie, parkeeroplossingen en dichtheid. De bebouwingswand vormt een duidelijke grens tussen de openbare straat en het besloten, autovrije, groene binnenterrein. Hier is ruimte voor zowel privétuinen als een grotere, collectieve tuin. Het contrast tussen 'buiten' en 'binnen' het stadsblok wordt versterkt door de rooilijnen van de buitenzijde vast te leggen, en de gevel van de binnenzijde juist ruimte te geven voor plasticiteit.

In het stedenbouwkundig plan grenzen de stadsblokken zowel aan een stadsstraat (de toekomstige Amstelstroomlaan) als aan rustige binnenstraten (de straten die uitkomen op de Amstelstroomlaan). De overgang tussen de straatwand langs de stadsstraat en de binnenstraten wordt verbijzonderd door deze wanden niet aan elkaar te bouwen (de zogenaamde 'blokopeningen').



Afbeelding: Verkavelingsstructuur en onderscheid stadstraat, binnenstraten, stegen, kade

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het zuidelijke deel van een tweetal stadsblokken aan de Amstelstroomlaan:

- Het westelijke stadsblok / bouwblok ligt met een zijde aan de kade van de Duivendrechtsvaart, een zijde aan de Amstelstroomlaan en een zijde aan een binnenstraat;
- Het oostelijke stadsblok / bouwlok ligt met een zijde aan een binnenstraat, een zijde aan de Amstelstroomlaan en met een zijde aan een binnenstraat langs het nieuwe buurtpark.



Afbeelding: Verkavelingstekening (versie 12-10-2017)

4.3.3 Bouwmogelijkheden / bouwregels

In het stedenbouwkundig plan wordt onderscheid gemaakt in bouwregels voor bebouwing aan de stadsstraat (Amstelstroomlaan) en bebouwing aan binnenstraten. De bouwmogelijkheden die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt zijn aldus:

Bouwhoogte(n)

De maximaal toegestane bouwhoogte in het plangebied is als volgt:

- Westelijk bouwblok (regels 'Stadsstraat'): minimaal 7 lagen (minimaal 24 m) en maximaal 8 lagen (maximaal 27 m) ten opzichte van aangrenzend maaiveld. Dit maaiveld loopt bij het westelijke blok op vanwege de toerit/afrit van de brug over de Duivendrechtsevaart. Ten opzichte van de weg die parallel langs de Duivendrechtsevaart loopt bedraagt de bouwhoogte van het westelijke bouwblok maximaal 30 meter en minimaal 27 meter;
- Oostelijk bouwblok (deels regels 'Binnenstraat' en deels regels 'Stadsstraat');
- Buurtparkzijde (regels 'Binnenstraat'): minimaal 4 lagen (minimaal 12 m) en maximaal 7 lagen (maximaal 24 m) ten opzichte van aangrenzend maaiveld.
- Amstelstroomlaanzijde (regels 'Stadsstraat'): minimaal 7 lagen (minimaal 24 m) en maximaal 8 lagen (maximaal 27 m) ten opzichte van aangrenzend maaiveld.

Rooilijn

De voorgevel vormt een duidelijke, scherpe straatwand, terwijl aan de achtergevel veel ruimte is voor plasticiteit. In het stedenbouwkundig plan zijn de volgende bouwregels opgenomen:

Voorgevelrooilijn

- Westelijk bouwblok (regels 'Stadsstraat'):
 1. Incidenteel inspringen t.o.v. de rooilijn is mogelijk boven de plint;
 2. Gevelaccenten (overstek, erkers, balkons of geleding) mogen maximaal 1 meter uit de rooilijn steken, vanaf een hoogte van 6,5 meter (= derde bouwlaag). Dit laatste in afwijking van het bepaalde in het Stedenbouwkundig Plan (daarin is uitgegaan van 5 m);
 3. Gevelaccenten moeten een integraal onderdeel vormen van het gevelbeeld en mogen het gevelbeeld niet overheersen;

4. 75% van de gevel dient in de rooilijn te liggen.
- Oostelijk bouwblok (deels regels 'Binnenstraat' en deels regels 'Stadsstraat'):
 1. Buurtparkzijde (regels 'Binnenstraat'):
 - a. Inspringen van het hoofdvolume ten opzichte van de rooilijn is mogelijk vanaf de 5e bouwlaag;
 - b. Gevelaccenten (overstek, erkers, balkons of geleding) mogen maximaal 1 meter uit de rooilijn springen, vanaf een hoogte van minimaal 3,5 m (= 2e bouwlaag). Gevelaccenten zijn ondergeschikte elementen in de gevelopbouw.
 - c. Bij gebouwen met een souterrain, ligt de parkeergarage minimaal 5 meter terug ten opzichte van de voorgevelrooilijn. Voor parkeervoorzieningen gelden nadere regels (zie hierna onder 'Bouwregels Parkeren/bergingen')
 2. Amstelstroomlaanzijde (regels 'Stadsstraat'):
 - a. Incidenteel inspringen t.o.v. de rooilijn is mogelijk boven de plint;
 - b. Gevelaccenten (overstek, erkers, balkons of geleding) mogen maximaal 1 meter uit de rooilijn steken, vanaf een hoogte van 6,5 meter (= 3e bouwlaag). Dit laatste in afwijking van het bepaalde in het Stedenbouwkundig Plan (daarin is uitgegaan van 5 m);
 - c. Gevelaccenten moeten een integraal onderdeel vormen van het gevelbeeld en mogen het gevelbeeld niet overheersen;
 - d. 75% van de gevel dient in de rooilijn te liggen.

Achtergevelrooilijn:

- Westelijk bouwblok (regels 'Stadsstraat'):
 1. Tot 17,5 m diep mag geheel bebouwd worden;
 2. De begane grondlaag (de plint) mag 22 meter diep worden.
- Oostelijk bouwblok (deels regels 'Binnenstraat' en deels regels 'Stadsstraat'):
 1. Buurtparkzijde (regels 'Binnenstraat'):
 - a. Tot 17,5 m diep mag geheel bebouwd worden.
 - b. Een (half)verdiepte parkeeroplossing mag 22 m diep worden en dient 5 meter terug te liggen vanaf de voorgevel. Voor parkeervoorzieningen gelden nadere regels (zie hierna onder 'Bouwregels Parkeren/bergingen')
 2. Amstelstroomlaanzijde (regels 'Stadsstraat'):
 - a. Tot 17,5 m diep mag geheel bebouwd worden;
 - b. De begane grondlaag (de plint) mag 22 meter diep worden.

Plint

- Westelijk bouwblok (regels 'Stadsstraat'):
 1. Verdiepingshoogte van de begane grondverdieping minimaal 3,5 meter;
 2. 50% van de werkplint dient een verdiepingshoogte van minimaal 5 meter te krijgen;
- Oostelijk bouwblok (deels regels 'Binnenstraat' en deels regels 'Stadsstraat'):
 1. Buurtparkzijde (regels 'Binnenstraat'): Verdiepingshoogte van de begane grondverdieping minimaal 3,5 meter;
 2. Amstelstroomlaanzijde (regels 'Stadsstraat'):
 - a. Verdiepingshoogte van de begane grondverdieping minimaal 3,5 meter;
 - b. 50% van de werkplint dient een verdiepingshoogte van minimaal 5 meter te krijgen;

Voortuinen

- In het stedenbouwkundig plan is in de 'Binnenstraat' aan de Buurtparkzijde bebouwing met voortuinen voorzien. In voorliggend bestemmingsplan betreft het de bebouwing van het oostelijk bouwblok aan de buurtparkzijde.
- Bij gebouwen met een souterrain, ligt de parkeergarage minimaal 5 meter terug ten opzichte van de voorgevelrooilijn. Het is mogelijk om in de voortuin, voor het souterrain tot maximaal 1,5 meter uit de gevel van het maaiveld te verdiepen ten behoeve van daglichttoetreding (koekoek) of een eigen

entree.

- De afscheiding van de voortuin dient grotendeels als hekwerk te worden uitgevoerd en mag niet hoger zijn dan 1,5 meter.

Bouwregels Daken

- Losstaande technische installaties, zoals masten, telecom, liftopbouw, dienen minimaal 3 meter terug te springen ten opzichte van de rooilijn en mogen maximaal 3 meter hoog zijn;
- Toegestaan gebruik daken van zowel hoofdvolumes, als de daken van lagere bouwdelen aan de achterzijde van de hoofdvolumes: dakterras, daktuin, intensief vegetatiedak, zonnepanelen;

Bouwregels Parkeren/bergingen

- Parkeergarages (inclusief bergingen) worden gesitueerd in de bebouwing, hetzij geheel verdiept, hetzij halfverdiept (N.B. voor gezamenlijke fietsenstalling is afwijking mogelijk);
- Parkeergarages (inclusief bergingen) mogen niet te diep in de binnentuin worden gerealiseerd, dat wil zeggen niet voorbij de stippellijnen in de binnentuinen zoals weergegeven op navolgende afbeelding (N.B. navolgende verkavelingstekening wijkt betreft een actualisatie van tekeningen in het Stedenbouwkundig Plan dat in mei 2017 is vastgesteld.

Afbeelding: Verkavelingstekening (versie 12-10-2017)

- Een geheel verdiepte parkeergarage ligt in het verlengde van de voorgevelrooilijn;
- Een halfverdiepte garage dient minimaal 5 meter terug te liggen t.o.v. de voorgevelrooilijn, om zodoende aansluitend op straatniveau een woon-/werkfunctie te situeren;
- De parkeergarages in/onder bebouwing langs de Duivendrechtsevaart dienen buiten het theoretische dijkprofiel te blijven;
- Het dak van een parkeergarage onder/in/achter het oostelijk bouwblok, noordoostelijk van blokopening, mag tot 0,8 meter boven het straatniveau uit steken, mits het vloerpeil van de entrees wel op het straatpeil blijven liggen (om hellingbanen en trappen op de stoep te voorkomen);
- Inritten van parkeergarages worden geïntegreerd in de bebouwing waarbij de hellingbaan volledig inpandig gesitueerd wordt. In verband met de verkeersveiligheid dient op eigen terrein een vlakstand gerealiseerd te worden van tenminste 5 meter.
- Garagedeuren- of hekken mogen maximaal 0,5 meter terug liggen van de voorgevelrooilijn;
- Het dak van de parkeergarage dat deels onder de binnentuin ligt dient afgedekt te worden als grasdak, tuin of terras.

4.4 Verkeerskundige aspecten - Ontsluiting

4.4.1 Ontsluiting Amstelkwartier tweede fase Weststrook

Het deelgebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook zuid is voor auto's toegankelijk vanaf de Amstelstroomlaan. Voor de Amstelstroomlaan geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Voor de binnenstraten geldt een 30 km/uur regime.



Afbeelding: verkeersstructuur

In de Amstelstroomlaan liggen ter hoogte van voorliggend bestemmingsplan twee kruispunten, voor de ontsluiting van Amstelkwartier tweede fase en Amstelkwartier derde fase (zie ook paragraaf 4.4.2 en 4.4.3).

Om de wijk zo autoluw mogelijk te maken is er geen autoverbinding door het park naar de binnenstraten in Amstelkwartier. Per fiets en te voet is dit wel mogelijk, zodat gestimuleerd wordt om kleine afstanden binnen de wijk per fiets of te voet te doen. In de binnenstraten (30 km-weg) rijden (brom)fietsers op de rijbaan. Langs de Amstelstroomlaan liggen vrijliggende fietspaden.

4.4.2 Brug Amstelstroomlaan

Een belangrijk onderdeel in de nieuwe infrastructuur vormt de nieuwe brug voor autoverkeer, fietsers en voetgangers over de Duivendrechtsevaart. In het geldende bestemmingsplan is voor de aanleg van de brug een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Er is gekozen voor de aanleg van een vaste brug in plaats van een beweegbare brug. Een vaste brug heeft onder meer als voordeel dat er geen stremmingen zijn voor de scheepvaart op de Duivendrechtsevaart en voor auto, fiets en voetgangersverkeer over de Amstelstroomlaan. Ook biedt een vaste brug de mogelijkheid om doorgaand (langzaam)verkeer over de kade niet te laten kruisen met het verkeer op de Amstelstroomlaan. Aan de zijde van de Joan Muyskenweg / westzijde van de Duivendrechtsevaart biedt een vaste brug ruimte om een deel van het parkeerterrein van het Mercure Hotel onder de brug te realiseren. De vaste brug die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt overbruggt derhalve niet alleen de Duivendrechtsevaart, maar ook de twee kades langs de Duivendrechtsevaart. Op de oostkade loopt een route voor bestemmingsverkeer onder de brug door. Op de westkade worden parkeerplaatsen voor het Mercure hotel (Joan Muyskenweg 10) onder de aanbrug gerealiseerd. De brug overspant daardoor circa 100 meter tussen de brughoofden (de breedte van de Duivendrechtsevaart is circa 60 meter). De doorvaarhoogte bedraagt circa 5,2 meter, waarmee voldaan wordt aan de minimumeis van Waternet. Hiermee wordt het scheepvaartverkeer niet gehinderd. Met het ontwerp van de brug wordt rekening gehouden met de beroepsvaart over de Duivendrechtsevaart en een beoogde doorrijhoogte onder de brug van 3,10 meter aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart. De aanlanding van de brug aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart sluit aan op de daartoe te verleggen Joan Muyskenweg (zie paragraaf 4.4.3).

De verkeersruimte op de brug heeft een breedte van circa 23 meter. Aan de Amstelkwartierzijde komt aan beide zijden van de brug een trappartij om af te dalen naar de kade die onder de brug door loopt. De Amstelstroomlaan wordt in een versmald profiel doorgezet over de brug over de Duivendrechtsevaart.

Het plangebied Amstelkwartier tweede fase is na de aanleg van brug over de Duivendrechtsevaart en aansluiting op de Joan Muyskenweg bereikbaar vanuit en ontsloten in zowel oostelijke, als westelijke richting.

4.4.3 Aansluiting Amstelstroomlaan - Joan Muyskenweg

Verkeerstructuur

Inleiding

Sinds het vaststellen van de visie Overamstel 2005 wordt gefaseerd gewerkt aan het concretiseren van de daarin voorziene infrastructurele aanpassingen voor de transformatie van het gebied van Overamstel. In de visie uit 2005 wordt voorgesteld om twee ontsluitingscarrés te creëren die een helder en doelmatig raamwerk vormen voor het autoverkeer. Het noordelijk ontsluitingscarré wordt in die visie uit 2005 gevormd door de Gooiseweg, een nieuwe oost-west verbindingsweg naar de Joan Muyskenweg/Utrechtsebrug, President Kennedylaan en Mr. Treublaan. Het zuidelijk ontsluitingscarré wordt in de visie uit 2005 gevormd door H.J.E. Wenckebachweg, doorgetrokken Johannes Blookerweg, Van der Madeweg, Joan Muyskenweg en de nieuwe verbindingsweg tussen de Joan Muyskenweg / H.J.E. Wenckebachweg. Het kruispunt van de gereconstrueerde A2, de nieuwe oost-westverbinding en de Joan Muyskenweg wordt in de visie van 2005 nog uitgevoerd als een zogenaamde 'dubbele T' kruising.

Doorkijk naar de toekomst

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011 is aangegeven dat, met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25, het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10 in overleg met het Rijk zal worden afgewaardeerd, dat hiermee woningbouw rond de Joan Muyskensweg mogelijk wordt en dat met gemeente Ouder-Amstel in overleg getreden wordt over de verdere doortrekking van lijn 25 naar het Amstel III-gebied.

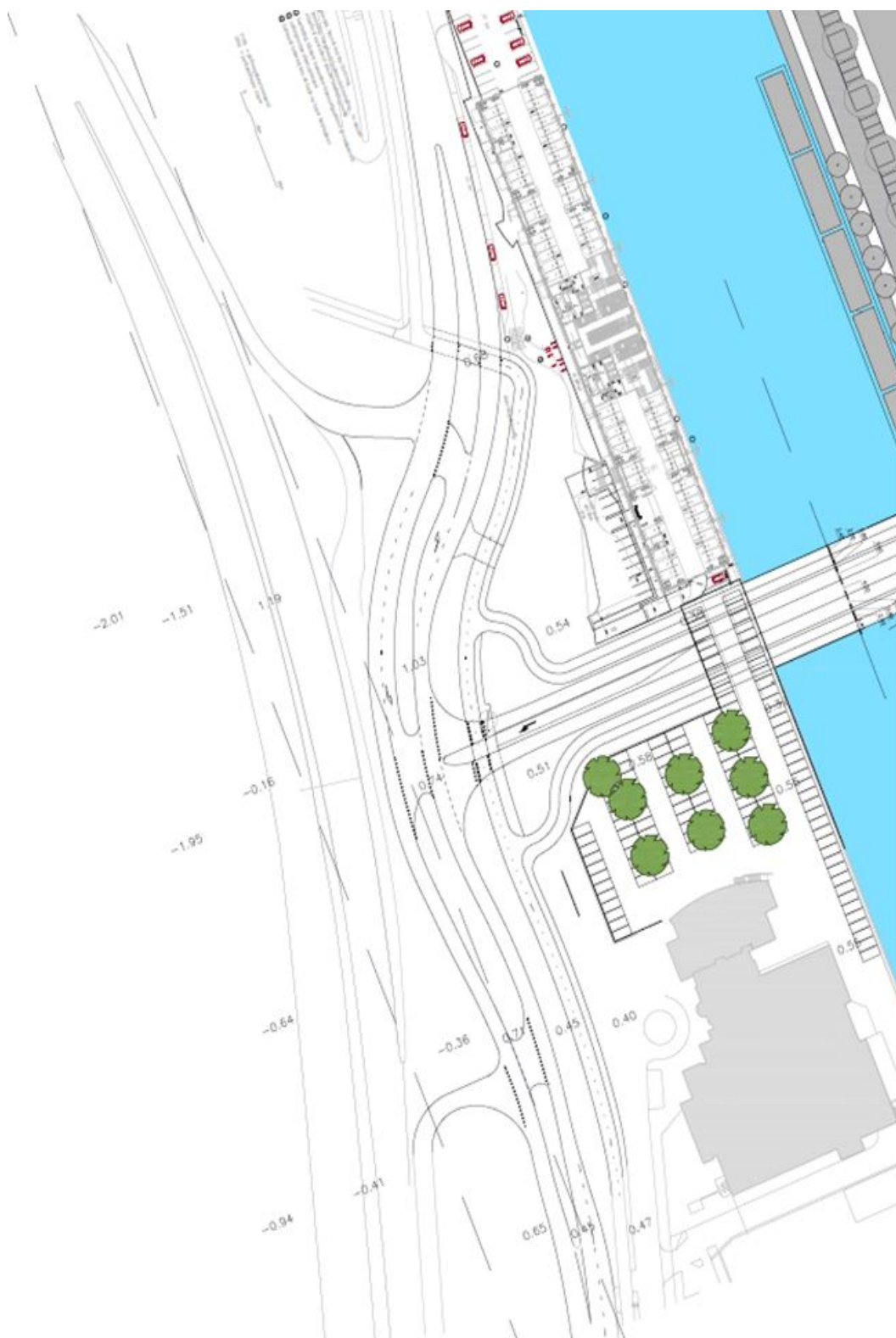
Stand van zaken planvorming, van belang voor voorliggend bestemmingsplan

Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan wordt gewerkt aan het concretiseren van deze planvorming voor de verlengde A2 / Nieuwe Utrechtseweg. Afwaardering / verwijdering van de A2 hangt onder meer samen met de verdere ontwikkeling van het gebied Overamstel ten westen van de Duivendrechtsevaart en belangen van Rijk en gemeente Ouder-Amstel. Er zijn meerdere varianten voorstelbaar. Een scenario is dat de Amstelstroomlaan, in navolging van de visie Overamstel 2005, in de toekomst direct wordt aangesloten op een tot nieuwe stadsstraat afgewaardeerde A2. Een ander scenario is het creëren van een nieuwe stadsstraat die min of meer het huidige tracé van de Joan Muyskenweg volgt. Planvorming daarvoor en bestuurlijke besluitvorming daarover is op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet vergeschied. Dit laatste geldt ook voor de verwijdering van de A2. Besluitvorming hierover heeft op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog niet plaatsgevonden (zie ook paragraaf 5.2.2). In dat opzicht is dan ook nog geen sprake van een concreet plan, maar van een 'tijdelijke situatie' (tijdelijk tot het moment waarin de planvorming zoals geschetst in de structuurvisie is geconcretiseerd in ontwerp, besluitvorming en realisatie). Voorliggend bestemmingsplan ziet derhalve toe op het realiseren van de situatie waarin de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg wordt aangesloten en de Joan Muyskenweg middels meerdere op- en afritten aangesloten blijft op de Nieuwe Utrechtseweg. In de planvorming wordt deze situatie de 'tijdelijke situatie' genoemd. De nieuwe woningen en voorzieningen in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan zijn met het doortrekken van de Amstelstroomlaan in en van twee richtingen ontsloten.

Gedeeltelijke verlegging / uitbuiging Joan Muyskenweg, aansluiting Amstelstroomlaan

Het Stedenbouwkundig Plan ziet toe op een vaste brug in plaats van een beweegbare brug over de Duivendrechtsevaart (zie ook paragraaf 4.4.2). Vanwege de vereiste hoogte van de brug ontstaan er lange opritten. Dit brengt met zich mee dat de Joan Muyskenweg voor het aansluiten van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg, gedeeltelijk moet worden verlegd. Voorts wordt hiervoor de oostelijke toe- en afrit van de Nieuwe Utrechtseweg van en naar de Joan Muyskenweg aangepast. De huidige afrit van de Nieuwe Utrechtseweg naar de Joan Muyskenweg wordt in zuidelijke richting verplaatst. Bij het ontwerp van de brug wordt rekening gehouden met minimaal twee opstelvakken op de Amstelstroomlaan bij de aansluitende kruising met de Joan Muyskenweg.

De aanlanding van de brug is aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart geprojecteerd op het terrein dat in de huidige situatie in gebruik is van het Mercure hotel (Joan Muyskenweg 10). Dit deel van het terrein herbergt nu parkeerplaatsen voor het hotel. Een deel van deze parkeerplaatsen zal door de brugaanlanding komen te vervallen. Dit zal worden gecompenseerd door de parkeervoorziening op andere wijze in te richten. Daarvoor dient het geldende bestemmingsplan gedeeltelijk te worden herzien. Dit wordt met voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt door de gronden ten westen van de locatie Joan Muyskenweg 10 de bestemming Horeca te geven. De bestemmingsregels van Horeca zijn afgestemd om de bestemmingsregels zoals die volgens het bestemmingsplan Zone A2 / Joan Muyskenweg gelden voor de locatie Joan Muyskenweg 10. Voorts komt de aanlanding van de brug langs het terrein Joan Muyskenweg 4-6 (ook wel bekend als de Delta Lloyd locatie). De bestaande in- en uitrit aan de brugzijde van het gebouw wordt omgezet naar een inrit. Hierdoor wordt ruimte gecreëerd om langs de aanlanding van de brug het gebouw in te kunnen rijden. Aan de voorzijde van het gebouw wordt een uitrit gerealiseerd ter compensatie van het vervallen van de uitrit langs de aanlanding.



Afbeelding: Ontwerp indicatief ter illustratie (definitief ontwerp kan nog wijzigen) aansluiting Amstelstroomlaan op deels te verleggen Joan Muyskenweg, versie 20170919

Advies Centrale Verkeerscommissie

Het ontwerp van de aansluiting Amstelstroomlaan op de deels te verleggen Joan Muyskenweg is voor advies voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie (CVC) van de gemeente Amsterdam. Behandeling heeft plaatsgevonden in de vergadering van 18 april 2017. De behandeling in de vergadering van 18 april 2017 was aanleiding voor het nader uitwerken van het ontwerp. De nadere uitwerking is behandeld in de vergadering d.d. 3 oktober 2017. Het resultaat van deze behandeling is een akkoord van de CVC op het voorgelegd ontwerp.

4.4.4 Openbaar vervoer

Een deel van het plangebied ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg, waar vrijwel alle metrolijnen van Amsterdam halteren. Met een eventuele nieuwe voetbrug over de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart (ligt in ander deelgebied dat in een later stadium wordt uitgewerkt) komt ook metrostation Overamstel goed binnen bereik van Amstelkwartier 2e fase "Weststrook". Daarnaast is het maximaal een kwartier lopen naar het Amstelstation. De kwaliteit van deze verbinding zal nog wel verbeterd moeten worden. Voor een nog betere bereikbaarheid van het gebied wordt gedacht aan een halteplaats van de watertaxi aan de Amstel of Duivendrechtsevaart en een buslijn over de Amstelstroomlaan. Dit zal in een later stadium verder worden uitgewerkt met de verantwoordelijke instanties.

4.5 Parkeren

De uitwerking en realisatie van gebiedsopgave voor het deelgebied Amstelkwartier tweede fase vindt gefaseerd plaats. Zoals in paragraaf 2.2 is aangegeven, is op 27 november 2013 het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase vastgesteld. In dit bestemmingsplan is aan de gronden van de weststrook van Amstelkwartier tweede fase een uit te werken bestemming toegekend (bestemming Wonen - Uit te Werken).

De planvorming voor de weststrook van Amstelkwartier tweede fase is na de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (2013) nader uitgewerkt in het op 10 mei 2017 met amendement vastgestelde Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook (hierna "SP"). Het amendement betreft een wijziging van de percentages van de te onderscheiden woningbouwcategorieën (meer sociale huur en minder vrije sector), waarbij tevens is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen gelijk wordt gehouden aan dat aantal in het oorspronkelijke collegevoorstel. Het gevolg van dit laatste is dat de parkeernorm die in het SP is opgenomen voor sociale woningen (was in het SP 0,5 parkeerplaatsen per sociale huurwoning), met het amendement indirect naar beneden is bijgesteld tot 0,4 parkeerplaats per sociale huurwoning. Deze parkeernormering wijkt af van de nadien vastgestelde parkeernormen van de Nota Parkeernormen Auto (zie paragraaf 3.5.7). Over bestemmingsplannen waarin een uitwerkingsverplichting is opgenomen en waarvan de uitwerking plaats vindt nadat de nota in werking is getreden is in de Nota Parkeernormen Auto aangegeven dat uit moet worden gegaan van de parkeernormering van het moederplan (en dus niet van de normen van de nota). Over nieuwe bestemmingsplannen is in de nota aangegeven dat uitgegaan moet worden van de normen van nota. Hier kan in bepaalde situaties van worden afgeweken.

Het SP betreft een maaiveldontwerp voor de gehele weststrook waarbij rekening is gehouden met een parkeernorm van 0,4 parkeerplaatsen voor sociale woningbouw. De realisatie van het SP (en dus ook het maaiveldontwerp) wordt planologisch-juridisch mogelijk gemaakt met het doorlopen van meerdere procedures (zie paragraaf 4.1). Voor het noordelijk deel van het SP voor de weststrook is op 10 oktober 2017 het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook noord (hierna "het uitwerkingsplan") vastgesteld. In het noordelijk deel is in de openbare ruimte, parkeerruimte voorzien voor onder meer de

sociale huurwoningen die in het zuidelijk deel van de weststrook zijn beoogd. Voor het kunnen parkeren in de openbare ruimte in het noordelijk deel van de weststrook, dienen de bewoners van de sociale huurwoning in het zuidelijk deel van de weststrook in aanmerking te kunnen komen voor een parkeervergunning. Dit vergt, gezien het beleid zoals verwoord in de Nota Parkeernormen Auto, voor voorliggend bestemmingsplan een nadere afweging of afwijking van het beleid.

Afweging / afwijking beleid en normen van de Nota Parkeernormen Auto

Voor de parkeernormering en het parkeerbeleid is in het uitwerkingsplan voor het noordelijk deel van de weststrook de parkeernormering van het moederplan en stedenbouwkundig plan aangehouden (en niet die van de Nota Parkeernormen Auto). Dit sluit aan bij hetgeen hierover in de Nota Parkeernormen Auto is verwoord. Om de rest van het stedenbouwkundig plan voor de weststrook mogelijk te maken, dient het geldende bestemmingsplan uit 2013 voor zover het het zuidelijk deel van de weststrook betreft, gedeeltelijk te worden herzien. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel om daar in te voorzien (zie ook paragraaf 2.2). Hoewel het formeel gezien geen uitwerkingsplan is, maar een bestemmingsplan, heeft het voorliggende plan wel samenhang met een uitwerkingsplan. Dit omdat aan het eerder vastgestelde uitwerkingsplan en aan voorliggend bestemmingsplan hetzelfde Stedenbouwkundig plan Amstelskwartier 2e fase Weststrook (hierna "SP") ten grondslag ligt dat op 10 mei 2017 is vastgesteld.

In het SP wordt rekening gehouden met parkeren in de openbare ruimte door een deel van bewoners van een deel van de sociale huurwoningen. Als gevolg van het amendement bij vaststelling van het SP bedraagt de parkeernorm hiervoor 0,4 parkeerplaats per sociale woning. Hiervan mag maximaal 0,2 parkeerplaats in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De voor de sociale woningbouw voorziene parkeergelegenheid in de openbare ruimte ligt overwegend in het noordelijk deel van de weststrook. Voor het noordelijk deel is eerder een uitwerkingsplan vastgesteld. De sociale huurwoningen daarentegen liggen overwegend in het zuidelijk deel van de weststrook. Hiervoor wordt voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Dat het één nu een uitwerkingsplan heet en daardoor kan voortborduren op de parkeerregels van het moederplan c.q. het SP en het ander een bestemmingsplan waarvoor dat ingevolge de Nota Parkeernormen Auto niet mag, is gezien de samenhang die er is tussen de parkeerruimte in het noordelijk deel van het SP en de sociale woningen in het zuidelijk deel van het SP, niet wenselijk. Concreet betekent dit dat voor voorliggend bestemmingsplan voor de sociale woningbouw niet de parkeernormen en het parkeerbeleid van de Nota Parkeernormen Auto wordt aangehouden, maar de normen zoals die eerder zijn bepaald bij vaststelling van het SP voor de weststrook (zie hierna). Hiermee hangt samen dat de bewoners van sociale huurwoningen in voorliggend bestemmingsplangebied niet uitgesloten mogen worden van de mogelijkheid voor het in aanmerking komen van een parkeervergunning. Immers, het parkeren in de openbare ruimte is mede voor hen bedoeld.

Regeling parkeren in voorliggend bestemmingsplan

In voorliggend bestemmingsplan zijn de normen van het met amendement vastgestelde Stedenbouwkundig Plan Amstelskwartier 2e fase Weststrook vertaald naar de volgende bestemmingsplanregels:

Voor parkeren geldt dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd, waarbij voldoende betekent dat wordt voldaan aan de volgende parkeernormen:

1. Wonen, sociale huur:
 - a. Bewonersparkeren: minimaal 0,4 parkeerplaats per woning, waarvan maximaal 0,2 parkeerplaats per woning in openbaar gebied mag worden gerealiseerd;
 - b. Bezoekersparkeren: minimaal 0,1 parkeerplaats per woning;

2. Wonen, vrije sector:
 - a. Bewonersparkeren:
 - woningen met een oppervlakte van maximaal 30 m²: minimaal 0,1 parkeerplaats en maximaal 1 parkeerplaats per woning in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel;
 - woningen met een oppervlakte tussen 30 m² en 60 m²: minimaal 0,3 parkeerplaats en maximaal 1 parkeerplaats per woning in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel;
 - woningen groter dan 60 m²: minimaal 0,6 parkeerplaats en maximaal 1 parkeerplaats per woning in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel.
 - b. Bezoekersparkeren: minimaal 0,1 parkeerplaats per woning;
3. Bedrijf, Culturele voorziening, Dienstverlening, Horeca, Kantoor: maximaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo in een gebouwde parkeervoorziening op eigen kavel.

Hoofdstuk 5 Milieueffect

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 Situatie plangebied en omgeving

5.2.1 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 volgende ontwikkelingen:

- Directe eindbestemming voor maximaal 240 woningen en maximaal 2.800 m² bvo voorzieningen in het zuidelijk deel van de weststrook van Amsteltkwartier tweede fase (in het geldende bestemmingsplan hebben de gronden een woonbestemming, maar nog geen directe bouwtitel).
- Directe eindbestemming voor realisatie brug over de Duivendrechtsevaart in het zuidelijk deel van Amsteltkwartier tweede fase (in geldende bestemmingsplan indirect mogelijk, namelijk middels uitoefenen van wijzigingsbevoegdheid).
- Directe eindbestemming voor verleggen van een deel van een bestaande hogedruk aardgas transportleiding en wegbestemmen van bestaande gasontvangststations en de gasexpansieturbine.
- Directe eindbestemming voor realisatie van de nader uitgewerkte aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg (in geldende bestemmingsplan is aansluiting mogelijk, maar niet op exact dezelfde locatie als middels voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt). Ten opzichte van de huidige positief bestemde aansluiting wordt de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg met voorliggend bestemmingsplan circa 25-30 m meer westwaarts geprojecteerd. De Joan Muyskenweg is in de huidige en toekomstige situatie een weg met 2 rijstroken. De verlegging van de Joan Muyskenweg ten behoeve van de aansluiting van de Amstelstroomlaan vindt plaats over een lengte van circa 300 meter. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan niet toe ziet op de realisatie van de omvorming van de verlengde A2 tot stadsstraat.

Voor de afweging ten aanzien van bovenstaande activiteiten die met voorliggend bestemmingsplan

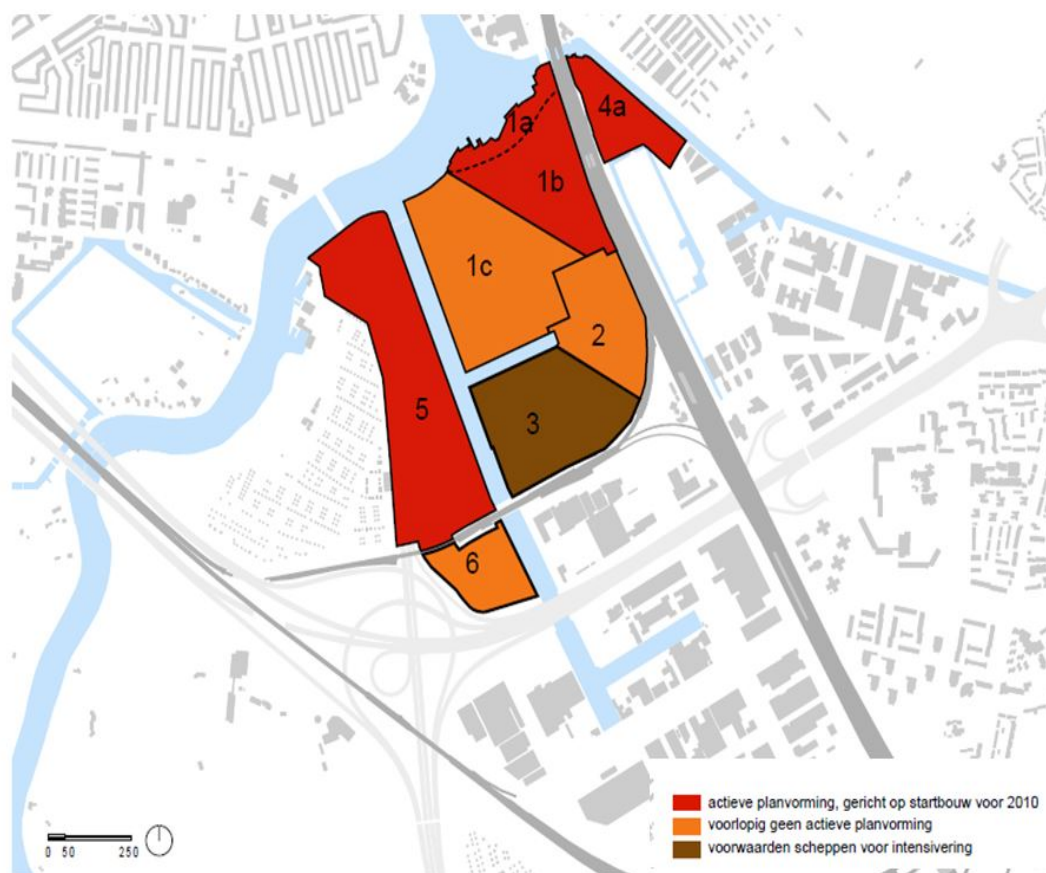
mogelijk worden gemaakt, zijn de volgende "kolom 1 activiteiten van Onderdeel C en/of D", afhankelijk van aard en omvang, samenhang en voorzienbaarheid (zie hierna), (mogelijk) van belang:

- *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.
- *D11.3 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein"*: De gronden van voorliggend bestemmingsplan hebben in de huidige bestemmingsplannen geen bestemmingen behorende bij een "industrieterrein" waarvan de bestemming wordt gewijzigd (N.B. In de vigerende bestemmingsplannen hebben de gronden van de beoogde nieuwbouw een woon- en verkeersbestemming). Wat dat betreft is D 11.3 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein" voor de beoordeling van voorliggend bestemmingsplangebied niet aan de orde.

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 (zie navolgende paragraaf).

Eerdere MER-beoordeling/MER-plicht - Afweging samenhang- en voorzienbaarheid

Aan de transformatie van het gebied Overamstel van "traditioneel" werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied wordt al langere tijd gewerkt. De herontwikkeling van Overamstel is gestart met de vaststelling van de "Visie Overamstel" in 2002 en actualisatie daarvan in 2005. Het destijds voor Overamstel gehanteerde programma ging in 2005 uit van actieve planvorming gericht op start bouw vóór 2010 voor de deelgebieden 1a (buitendijks gebied), 1b (ROC/DWR-terrein), 5 (A2/Joan Muyskenweg), 4a (Kop Weespertrekvaart). Het totale programma voor deze deelgebieden betreft in de visie in 2005 circa 400.000 m² bvo, waaronder circa 2.000 woningen. In de "Visie Overamstel" wordt in 2005 uitgegaan van voorlopig geen actieve planvorming voor de deelgebieden 1c (NUON-terrein), 2 (hallencomplex met m.n. perifere detailhandel), 6 (GVB-terrein).



Afbeelding: nummering / ligging deelgebieden in de visie Overamstel 2005

Na 2005 zijn de inzichten voor de transformatie opgave als gevolg van voortschrijdend inzicht bijgesteld. Amsterdam heeft de ambitie om de stad en omgeving te ontwikkelen tot een economisch sterke en duurzame metropool. Deze ambitie is vertaald in de Structuurvisie Amsterdam 2040 die in 2011 is vastgesteld. In de structuurvisie is intensiever gebruik van de ruimte in de stad, de inzet. Amsterdam zet met de Structuurvisie Amsterdam 20140 in op de ontwikkeling van steeds meer complete stedelijke leefmilieus waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Overamstel. In de Structuurvisie Amsterdam 2040 maakt de transformatie van Overamstel onderdeel uit van de onder Stadsdeel Oost beschreven gewenste ontwikkelingen (paragraaf 2.3.3 van deel 2 van het MER van de Structuurvisie Amsterdam 2040). In de Structuurvisie Amsterdam 2040 is in de periode 2010-2030 uitgegaan van onder meer $(1.000+3.500=)$ 4.500 nieuwe woningen en $(9.000+28.000=)$ 37.000 m² bvo indicatie oplevering kantoorruimte. Voorts is in de structuurvisie van 2011 onder meer aangegeven dat, met het oog op de in de toekomst door te trekken tram 25, het wegvak tussen de President Kennedylaan en de A10 in overleg met het Rijk zal worden afgewaardeerd. Hiermee wordt woningbouw mogelijk rond de Joan Muyskenweg, waarmee een verlengstuk van de Rivierenbuurt ontstaat.

In het kader van nadere visievorming op onder meer verdichting en fasering in de transformatie van grote delen van het gebied "Overamstel" is in 2013 een gecombineerde plan-/project-MER opgesteld welke gekoppeld is aan de procedure van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Dit omdat in 2011 voor de herontwikkelingsdelen van Overamstel (2011 = moment van opstellen Notitie reikwijdte en detailniveau MER Overamstel d.d. 26-5-2011) de verwachting was dat tot 2030 tussen de 4.250 tot 7.950 woningen en maximaal 110.000 tot 170.000 m² bvo bedrijven, kantoren en voorzieningen zouden

worden gerealiseerd. Destijds is geconcludeerd dat dit voornemen activiteiten betreft van kolom 1 van de D-lijst en dat de voorgenomen activiteiten van kolom 1, rekening houdend met 'samenhang en voorzienbaarheid', de plandirekties in kolom 2 van onderdeel D11.2 en D11.3 van de bijlage bij het Besluit mer overschrijden. Voor kaderstellende plannen als bedoeld in kolom 3 van onderdeel D geldt dan een plan-m.e.r.-plicht. Deze verplichting heeft navolging gekregen middels het doorlopen van de m.e.r.-procedure in 2013. Er is daarbij gekozen om een gecombineerde m.e.r.-procedure voor 'plan' (in dit geval bestemmingsplannen voor meerdere deelgebieden in Overamstel) en 'project' / 'besluit' (besluit omtrent wijzigings-, of uitwerkingsplannen) uit te voeren voor de gehele voorziene activiteiten in Overamstel. De combinatie 'plan-/project-MER' maakt dat het MER Overamstel (2013) ook bruikbaar is voor besluitvorming over latere bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen/wijzigingsplannen in het gebied Overamstel, tenzij het een andere activiteit, ander gebied en andere aard en omvang betreft. De formele start van de m.e.r.-procedure betrof de openbare kennisgeving van het voornemen om een MER op te stellen voor de herontwikkeling van Overamstel. Deze publicatie heeft plaatsgevonden op 7 juli 2011. Op basis van de Notitie reikwijdte en detailniveau MER Overamstel d.d. 26-5-2011 is in 2013 de MER Overamstel opgesteld en bij de vaststelling van onder meer het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase, op 27 november 2013, door de gemeenteraad aanvaard. Het MER Overamstel is een bijlage bij voorliggend bestemmingsplan (MER Overamstel, Van bedrijfsterrein naar woon-/werkgebied; projectnummer 20712; d.d. 19 april 2013). In navolging van de destijds gekozen insteek voor het MER Overamstel (2013), wordt voor het besluit van voorliggend bestemmingsplan gebruik gemaakt van de MER Overamstel van 2013.

m.e.r.-beoordelingsplicht / MER-plicht voorliggend bestemmingsplan

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.



Afbeelding: Nummering / ligging deelgebieden in de MER Overamstel (2013)

Voorliggend bestemmingsplangebied ligt in deelgebied 1cI en deelgebied 5 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 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 plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen gebied dat in 2013 in het MER Overamstel is beoordeeld v.w.b. wonen, werken en voorzieningen in deelgebied 1cI en nieuwe / aan

te pakken wegverbinding in deelgebied 1cl en deelgebied 5. 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 en wel in de vorm van nieuwbouw van maximaal 240 woningen en 2.800 m² bvo voor werken/voorzieningen. Voorts wordt de brug over de Duivendrechtsevaart mogelijk gemaakt voor 2023. De woonfunctie en het gebruik voor werken/voorzieningen is met het vaststellen van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase in 2013 reeds mogelijk gemaakt. In dit plan is voor het kunnen realiseren van de brug over de Duivendrechtsevaart een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Voorliggend bestemmingsplan(besluit) is nodig om gebouwen voor 240 woningen en 2.800 m² bvo werken/voorzieningen te kunnen bouwen op de gronden die in 2013 wat gebruik betreft reeds bestemd zijn voor wonen en werken/voorzieningen. Voorts is dit bestemmingsplan(besluit) nodig voor de realisatie van de brug over de Duivendrechtsevaart. De aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg is reeds met het bestemmingsplan Zone A2/Joan Muyskenweg in 2013 mogelijk gemaakt. Voorliggend bestemmingsplan is voor deze aansluiting nodig omdat nu (2017) de keuze wordt gemaakt voor een vaste brug in plaats van een te openen brug. Deze keuze heeft een langer wegvak tussen Joan Muyskenweg en brug tot gevolg, waardoor dit deel van het bestemmingsplan A2/Joan Muyskenweg uit 2013 wordt herzien. Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan, valt het aantal van 240 woningen en 2.800 m² bvo voorzieningen binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013).

Resumé en conclusie toetsing Besluit mer

In samenhang beschouwt, maakt het voorliggend bestemmingsplan de activiteit D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" mogelijk. In 2011 is door de gemeente beoordeeld dat deze activiteit nadelige effecten voor het milieu kan hebben en dat bij de voorbereiding van besluiten die die activiteit mogelijk maken een milieueffectrapport moet worden gemaakt. De formele start van de m.e.r.-procedure betrof de openbare kennisgeving van het voornemen om een MER op te stellen voor de herontwikkeling van Overamstel. Deze publicatie heeft plaatsgevonden op 7 juli 2011. Het milieueffectrapport voor onder meer de activiteit D11.2 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen" is daarna in de periode 2011-2013 gemaakt. Het MER Overamstel (2013) voor deze activiteit is door de gemeenteraad in 2013 aanvaard bij de vaststelling van Amstelkwartier tweede fase (vastgesteld 27-11-2013).

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 "Overamstel" dan in 2011-2013 in het MER Overamstel is beoordeeld (het plangebied valt binnen de

grenzen van het gebied van het MER Overamstel). Op het moment van opstellen van bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o., valt het aantal van 240 woningen en 2.800 m² bvo voorzieningen binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Geconcludeerd wordt dat het MER Overamstel (2013) voor het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. 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. De gemeente mag voor voorliggend bestemmingsplan gebruik maken van het MER Overamstel (2013). In navolgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

5.2.2 Inhoud MER - actualiteit

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 Amstelskwartier tweede fase). Voorliggend bestemmingsplangebied ligt in het gebied van die desbetreffende bestemmingsplannen (Amstelskwartier tweede fase en Zone A2 / Joan Muyskenweg). 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, gezien vanuit de structuurvisie Amsterdam 2040 en de Visie Overamstel 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 (eind 2017) 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 het 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 Amstelskwartier 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 of 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 vergesorderd. 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 Amstelskwartier (o.a. voorliggend bestemmingsplan) 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 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", de notitie "Addendum Rapportage verkeersonderzoek Overamstel Planontwikkeling Alle Plannen" en het rapport "Leefbaar en bereikbaar Overamstel - Actualisatie verkeersonderzoek Overamstel d.d. 12-10-2018" op te maken dat 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 Kooistraat;
- Spaklerweg - Amstelveen;
- 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 Amstelveen hebben de grootste verkeersbelasting. De V/C (volume/capaciteit) belastingen hiervan ligt in de autonome situatie in 2027 al ver boven de 80%. Vervolgonderzoek voor optimalisatie van de verkeersregeling bij deze kruisingen wordt in de rapportage "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" aanbevolen. Voor de aansluiting "Joan Muyskenweg - Amstelstroomlaan" heeft vervolgonderzoek plaatsgevonden in het kader van het voorliggende bestemmingsplan (zie hierna).

Nader onderzoek Variant "tijdelijke situatie"

Omdat de variant die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt voor de bestaande

hindergevoelige functies in de omgeving van de Joan Muyskenweg het meest nadelig is (meer verkeer op de Joan Muyskenweg), vindt in het kader van voorliggend bestemmingsplan nader onderzoek plaats naar de geluid- en luchtkwaliteitseffecten van deze variant op de omgeving van de Joan Muyskenweg. Hiervoor wordt verwezen naar de hoofdstukken 6 (Geluid) en 7 (Luchtkwaliteit). Uit die hoofdstukken is onder meer het volgende op te maken:

- Geluid: Voor de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg dient de Joan Muyskenweg gedeeltelijk te worden verlegd. Door de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg zal het verkeer op de Joan Muyskenweg naar verwachting toenemen. Hierdoor zal de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woonboten langs de Joan Muyskenweg en langs de Jan Vroegopsingel toenemen. Dit geldt ook voor bestaande woongebouwen langs de Joan Muyskenweg. De is relatief gering en de geluidbelasting van het verkeer op de Joan Muyskenweg is ter plaatse van de woonboten, met uitzondering bij een zevental woonboten in de Amstel, lager dan de voorkeursgrenswaarde. De toename van het geluid is bij de desbetreffende 7 woonboten relatief gering, namelijk variërend van 1 dB tot maximaal 2 dB. Een dergelijke toename van de geluidbelasting wordt in een dynamische stad als Amsterdam aanvaardbaar geacht. Voor de bestaande woongebouwen geldt dat weliswaar sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, maar dat de grenswaarden met het treffen van geluidreducerende maatregelen niet worden overschreden.
- Luchtkwaliteit: Voor de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg dient de Joan Muyskenweg gedeeltelijk te worden verlegd. Dit wordt met voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt. De berekende jaargemiddeld concentraties voor de maatgevende stoffen NO₂ en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) liggen ook in deze variant ruim onder de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit ter plaatse aanvaardbaar is.

Afweging en conclusie actualiteit

In het kader van de m.e.r.-procedure en het vaststellen van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase 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 neemt het verkeer op de omliggende wegen, in dit geval de Joan Muyskenweg, toe ten opzichte van de autonome situatie. In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft om die reden, in navolging van het MER Overamstel (2013), aanvullend onderzoek plaatsgevonden. Uit aanvullend onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit is op te maken dat de situatie in de omgeving van het plangebied weliswaar zal verslechteren ten opzichte van de huidige situatie, maar dat wettelijke normen hier niet worden overschreden. 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.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Regelgeving

6.1.1 Wettelijk kader

Nieuwe woningen en nieuwe weg

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afwegingen voor voorliggend bestemmingsplan is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies. Middels akoestisch onderzoek wordt getoetst aan de geluidsnormen van de Wgh. Indien de zogenaamde "hoogste toelaatbare geluidsbelasting" (ook wel voorkeursgrenswaarde of voorkeurswaarde genoemd) wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld (zie hierna).

Reconstructie wegen in de zin van de Wet geluidhinder

Fysieke wijzigingen aan bestaande wegen kunnen invloed hebben op het akoestische klimaat van bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Voor reconstructies zijn aparte geluidnormen opgenomen in de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder dient bij een fysieke wijziging van de weg onderzocht te worden of de berekende geluidsbelasting vanwege de weg, zonder het treffen van maatregelen, 2 dB toeneemt ten opzichte van de grenswaarden voor Wgh-reconstructie-beoordeling. Wordt aan deze voorwaarden voldaan dan is er sprake van "reconstructie in de zin van de Wgh" en zal de geluidsbelasting op de woningen getoetst moeten worden aan de grenswaarden uit de Wgh en het Besluit geluidhinder (Bgh). Als de beoogde wijziging van de weg in strijd is met de regels van het geldende bestemmingsplan, is voor de wijziging van de weg een ruimtelijk besluit nodig. Dit betreft een bestemmingsplanbesluit of een omgevingsvergunningsbesluit tot afwijking van een bestemmingsplan (art. 2.12 lid 1 sub a onder 3° Wabo). De akoestische gevolgen voor bestaande woningen van de wijziging van een weg worden dan in die ruimtelijke besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan of omgevingsvergunning) beschouwd. Indien sprake is van "reconstructie in de zin van de Wgh", betreft het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan (of omgevingsvergunning) een zogenaamd "reconstructiebesluit".

Goede ruimtelijke ordening - gevolgen / effecten elders

Ingevolge artikel 99 lid 2 Wgh dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de eerder genoemde weg. Het betreft hier de zogenaamde "uitstraling van de reconstructie". Toetsing aan de normen van de Wgh behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden. Het effect van de wijziging wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening meegewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

6.1.2 Beleid

Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams geluidbeleid

Het Amsterdams geluidbeleid (2016) wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties. Voor woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan een hogere waarde worden vastgesteld. Volgens het Amsterdams geluidbeleid mogen hogere waarden worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelastingen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaaï en 68 dB bij railverkeerslawaaï).

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid voor de realisatie van nieuwe woningen, is dat iedere woning een 'stille zijde' heeft. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn in het geluidsbeleid synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. Het streven is om geluidgevoelige objecten te realiseren met een belasting niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde. Het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde is echter niet altijd haalbaar, met name niet in een stedelijke omgeving. De wet geeft daarom de mogelijkheid om voor nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere waarde vast te stellen. Bij het nemen van het hogere waarde besluit wordt afgewogen of er sprake is van een aanvaardbare geluidbelasting, al dan niet na het treffen van maatregelen.

Een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld (of voorzien van een dove gevel) heeft een of meerdere gevels met een gevelbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Deze hogere geluidbelasting wordt enigszins gecompenseerd als in een ander deel van de woning (bij voorkeur de slaapkamer) relatieve rust heerst zodat geslapen kan worden met het raam open.

De focus van het Amsterdams geluidbeleid voor het vaststellen van hogere waarden ligt bij de bescherming van de bewoners tegen geluid en dus bij de delen van de gevel waar bewoners buiten verblijven of het geluid de woning naar binnen kan komen. Voorgaande betekent dat in het Amsterdams geluidbeleid sprake is van een 'stille zijde' in de situatie dat op te openen delen (ramen of deuren) van één van de woninggevels aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Eventuele maatregelen zullen dus minimaal die geveldelen afdoende dienen af te schermen, zodat deze aan de voorkeursgrenswaarde voldoen. Wanneer per woning ten minste één geluidgevoelige ruimte beschikt over een raam waar de geluidbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde en dit raam over zodanige spuiventilatie beschikt dat voldaan wordt aan de desbetreffende eisen van het Bouwbesluit 2012, dan wordt (volgens het Amsterdams geluidbeleid 2016) in minimale zin aan de eis van een stille zijde voldaan. Er wordt in maximale zin aan voldaan als de gehele gevel stil is.

Wanneer de geluidbelasting op te openen delen hoger is dan de voorkeursgrenswaarde kunnen op en/of aan de gevel maatregelen worden getroffen waardoor alsnog een stille zijde gerealiseerd wordt. Ook hier geldt dat eventuele maatregelen minimaal de te openen geveldelen af dienen te schermen, zodat aldaar aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Als er een buitenruimte aanwezig is, kan hiervoor ook de eis van een stille zijde gelden. Het Amsterdams geluidbeleid (2016) laat toe dat, in uitzonderlijke gevallen, besloten kan worden om een geringe overschrijding van voorkeursgrenswaarde (maximaal 3 dB) bij 'stille zijde' toe te staan.

6.2 Situatie plangebied en omgeving

In de periode augustus - november 2018 is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar:

1. nieuwe woningen / geluidgevoelige functies binnen zones van wegen;
2. Reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder i.c.m. onderzoek aanleg nieuw wegvak nabij

bestaande geluidgevoelige functies en onderzoek naar gevolgen elders.

De voormelde 2 onderwerpen met onderscheid in nieuwe woningen / geluidgevoelige bestemmingen enerzijds en wegaanpassingen en nieuw wegvak anderszijds, zijn separaat onderzocht en gerapporteerd in de volgende twee separate rapporten:

1. "Akoestisch onderzoek Overamstel nieuwbouw Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o." van 9 oktober 2018;
2. "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018.

De resultaten zijn hieronder samengevat weergegeven.

Ad 1. Nieuwe woningen / geluidgevoelige functies binnen zones van wegen

Het bestemmingsplan maakt nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk binnen de zones van bestaande wegen. De nieuwe woonfunctie is getoetst aan de voorkeurgrenswaarde van de Wet geluidhinder.

Uit het onderzoek naar de nieuwe woningen / geluidgevoelige functies in het bestemmingsplangebied volgt dat de voorkeurgrenswaarde ten aanzien van wegverkeer wordt overschreden op meerdere gevels van verscheidene bouwvlakken, maar dat de maximaal toegestane hogere waarde niet worden overschreden. Wanneer geluid beperkende maatregelen niet of in onvoldoende mate gerealiseerd kunnen worden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid hogere waarden vast te stellen. De maximaal toelaatbare hogere waarde bedraagt voor binnenstedelijke wegen 63 dB. Voor rijkswegen geldt een maximaal toelaatbare hogere waarde van 53 dB. Uit het onderzoek volgt dat vanwege het wegverkeer van een 3-tal wegen de voorkeurgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De geluidbelasting als gevolg van verkeer op de Amstelstroomlaan bedraagt ter plaatse van 2 bouwvlakken ten hoogste 61 dB. De geluidbelasting als gevolg van verkeer op de Rijksweg A2/A10 bedraagt ter plaatse van 1 bouwvlak ten hoogste 53 dB en ter plaatse van 1 bouwvlak ten hoogste 51 dB. De geluidbelasting als gevolg van verkeer op de Nieuwe Utrechtseweg bedraagt ter plaatse van 1 bouwvlak ten hoogste 53 dB.

Cumulatie

Conform het gemeentelijk geluidbeleid is sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaaï en 68 dB bij railverkeerslawaaï). De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt in voorliggende situatie ten hoogste 66 dB. Deze gecumuleerde geluidbelasting is aanvaardbaar volgens het Amsterdams geluidbeleid.

Beleid - Geluidluwe zijden

De bouwblokken zijn in het akoestisch onderzoek gemodelleerd als een geheel. Er is in deze fase nog geen concrete indeling in appartementen binnen de bouwblokken bekend. De gevelbelasting aan de zijde van wegen (de buitenzijde van de bouwblokken) is bij alle bouwblokken in het plangebied hoger dan 48 dB. Dit betekent dat voor de bouwblokken hogere waarden moeten worden vastgesteld. Daarvoor wordt conform het Amsterdamse geluidbeleid het al dan niet aanwezig zijn van een geluidluwe zijde meegewogen. Beide bouwblokken beschikken aan de binnenzijde over een gevel waar de belasting lager is dan 48 dB. Dit betekent dat toekomstige tweezijdig georiënteerde appartementen met een gevel aan de binnenzijde van het bouwblok, voldoen aan het Amsterdamse geluidbeleid.

Overweging maatregelen voor vaststellen Hogere waarden

In het kader van het aanvragen van de hogere waarden voor de verschillende bouwblokken is het treffen van maatregelen overwogen. Bij het bepalen van benodigde maatregelen is onderscheid gemaakt tussen:

- Overweging wel/geen maatregelen aan de bron:
 1. *Geluid reducerend asfalt*: Met het toepassen van een geluid reducerend wegdektype (type SMA-NL 8G+) op de Amstelstroomlaan en Nieuwe Utrechtseweg kan een reductie van 2 tot maximaal 5 dB worden gerealiseerd. Hierdoor wordt de voorkeurswaarde bij de nieuwe woningen nog steeds overschreden. Voor de rijkswegen is het niet effectief om extra geluid reducerend asfalt toe te passen, aangezien er al geluid reducerend asfalt aanwezig is. Het toepassen van extra geluid reducerend asfalt levert te weinig geluidreductie op.
 2. *Verlagen rijdsnelheid*: Het verlagen van de maximale rijdsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur over een bepaalde weglengte ter plaatse van de planlocatie zal een geluid reducerend effect van circa 3 tot 4 dB hebben. De betreffende wegen hebben een doorstroombaanfunctie. Het plaatselijk verlagen van de maximale rijdsnelheid stuit om die reden op bezwaren van verkeerskundige aard.
- Overweging wel/geen maatregelen in het overdrachtsgebied: Het projectgebied ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de meeste wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk zijn. Een geluidsscherm langs de rijksweg wordt vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel als een mogelijkheid beschouwd. Het treffen van deze maatregelen zal financieel wel doelmatig zijn als het gehele gebied Overamstel wordt getransformeerd naar woonbebouwing, echter omdat het nu alleen deelgebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid betreft, is het treffen van noodzakelijke hoge én lange geluidschermen financieel niet doelmatig.
- Overweging wel/geen maatregelen aan de ontvangzijde: Het is mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Dit is hier niet aan de orde.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van verkeerskundige of stedenbouwkundige aard ontmoeten. In verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde worden de volgende hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld:

Locatie / bestemming	Zijde	Functie	Bron	Hogere waarde in dB
Blok 8b (bestemming Wonen-2)	Zuid / Zuidoost	Wonen	Amstelstroomlaan	61
			Nieuwe Utrechtseweg	53
			Rijksweg A2/A10	53
	West / Zuidwest	Wonen	Amstelstroomlaan	56
			Nieuwe Utrechtseweg	53
			Rijksweg A2/A10	51
	Noordoost	Wonen	Amstelstroomlaan	55

Blok 7c (bestemming Wonen-1 en Wonen-2)	Zuid / Zuidoost	Wonen	Amstelstroomlaan	61
			Rijksweg A2/A10	51
	West / Zuidwest	Wonen	Amstelstroomlaan	58
			Rijksweg A2/A10	51
	Noordoost	Wonen	Amstelstroomlaan	53

Ad 2. Reconstructieonderzoek i.c.m. onderzoek aanleg nieuw wegvak nabij bestaande geluidgevoelige functies en onderzoek naar gevolgen elders.

De resultaten van het akoestisch onderzoek naar reconstructie van reeds geprojecteerde wegen, de aanleg van een nog niet eerder geprojecteerd nieuw wegvak en de gevolgen elders zijn vastgelegd in het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018.

Reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder

Voorliggend bestemmingsplan maakt een nieuwe aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg mogelijk waarbij ook de aansluiting van de Nieuwe Utrechtseweg op de Joan Muyskenweg fysiek wijzigt. De fysieke wijziging is getoetst aan de bepalingen van de Wet geluidhinder voor wat betreft reconstructie. Binnen de onderzoekzones van de fysieke aanpassingen ligt een aantal bestaande geluidgevoelige functies / bestemmingen. Deze zijn weergegeven in figuur 3.2 en figuur 3.4 van het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018. Hierbij is onder meer onderscheid te maken in bestaande woonboten op bestaande ligplaatsen in de Duivendrechtsevaart (Joan Muyskenweg 2k, 2l, 2m en 2n en Willem Fenengastraat 22), in de op 27 november 2013 vastgestelde bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase geprojecteerde woonschepenligplaatsen waar in de huidige situatie nog geen woonboten liggen (in het akoestisch rapport aangeduid als "Wb-LP-A", "Wb-LP-B", "Wb-LP-E" en "WFS 20"), geprojecteerde / vergunde woningen (Joan Muyskenweg 4-6) en bestaande woningen (Joan Muyskenweg 15-17).

Uit het onderzoek volgt dat zonder het treffen van maatregelen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder vanwege een toename van 2 dB ten opzichte van de voor de reconstructie-beoordeling gehanteerde "grenswaarden" (voor toelichting op het begrip "grenswaarden": zie paragraaf 2.6 van het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018). In dit geval betreft het de geprojecteerde / vergunde woningen Joan Muyskenweg 4-6 (vergund bij omgevingsvergunning januari 2017 en hogere waarde vastgesteld bij besluit 25 januari 2017). Voor deze woongebouwen geldt dat er onderscheid is in:

1. Toename van 2 dB voor wat betreft de Joan Muyskenweg waarbij:
 - a. voor enkele waarneempunten op de gevel van Joan Muyskenweg 4-6 geldt dat de gevelbelasting 2 dB hoger is dan de eerder op 25 januari 2017 vastgestelde hogere waarde van 60 dB;
 - b. voor enkele waarneempunten op de gevel van Joan Muyskenweg 4-6 geldt dat de gevelbelasting lager is dan de eerder op 25 januari 2017 vastgesteld hogere waarde van 60 dB;
2. Toename van 2 dB voor wat betreft de Nieuwe Utrechtseweg waarbij de gevelbelasting lager is dan de eerder op 25 januari 2017 vastgesteld hogere waarde van 60 dB;

Bij de overige bestaande geluidgevoelige functies / bestemmingen (woonschepenligplaatsen van bestaande woonboten Joan Muyskenweg 2k, 2l, 2m en 2n en Willem Fenengastraat 22, geprojecteerde woonschepenligplaatsen "Wb-LP-A", "Wb-LP-B", "Wb-LP-E" en "WFS 20" en bestaande woningen Joan Muyskenweg 15-17) in de reconstructieonderzoekzones is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit omdat de geluidbelasting minder dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de voor de reconstructie-beoordeling gehanteerde grenswaarden.

Overweging / afweging maatregelen Joan Muyskenweg

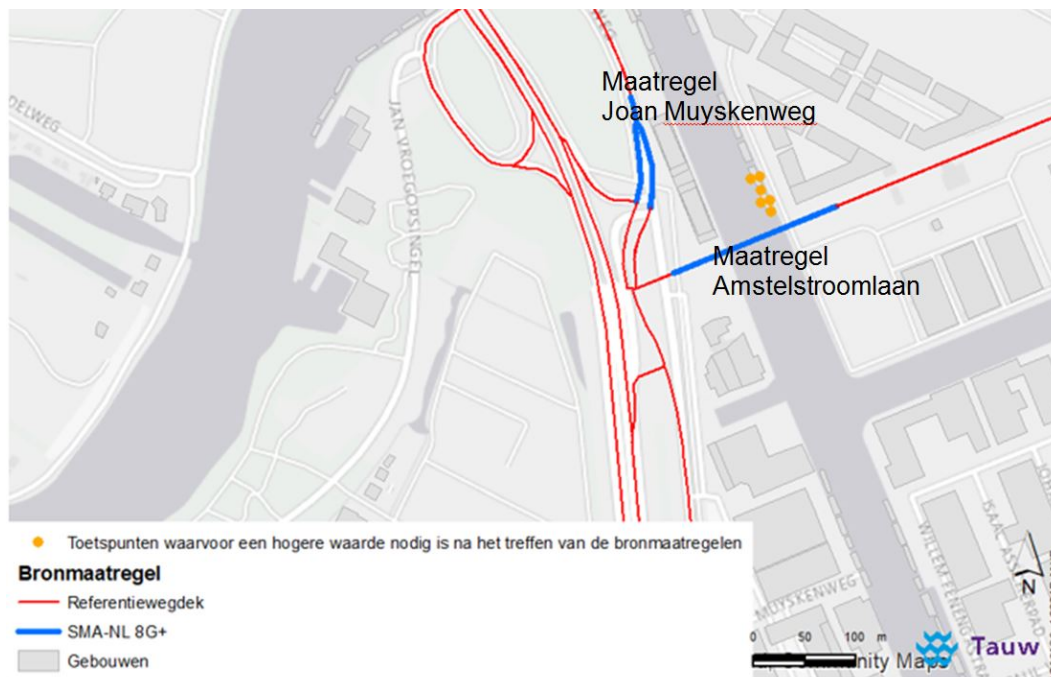
In geval sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh worden maatregelen onderzocht worden. Dit om te beoordelen of het met maatregelen mogelijk is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Voor de woningen Joan Muyskenweg 4-6 geldt dat 25 januari 2017 een hogere waarde is vastgesteld van 60 dB en dat deze waarde wordt overschreden bij reconstructie in zin van de Wet geluidhinder voor wat betreft de Joan Muyskenweg, maar niet voor wat betreft de Nieuwe Utrechtseweg. Dit betekent dat geluidreducerende maatregelen worden afgewogen ten aanzien van de Joan Muyskenweg waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:

- maatregelen aan de bron;
- maatregelen in het overdrachtsgebied;
- maatregelen aan de ontvangzijde.

Voor reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder betreffende de Joan Muyskenweg zijn de volgende maatregelen afgewogen:

- Bronmaatregelen - Geluidreducerend asfalt: Het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (type SMA-NL 8G+) op een deel van de Joan Muyskenweg (zie navolgende afbeelding) kan een reductie opleveren van 2 dB bij de woningen van Joan Muyskenweg 4-6. Hierdoor wordt de eerdere voor Joan Muyskenweg 4-6 vastgestelde hogere waarde van 60 dB niet overschreden.
- Bronmaatregelen - Verlagen rijsnelheid: Het verlagen van de maximale rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur over een bepaalde weglengte ter plaatse van de planlocatie zal een geluidreducerend effect van circa 3 tot 4 dB hebben. De Joan Muyskenweg heeft een doorstroombaanfunctie. Het plaatselijk verlagen van de maximale rijsnelheid stuit om die reden op bezwaren van verkeerskundige aard.
- Overdrachtsmaatregelen - Geluidscherm: Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de Joan Muyskenweg uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk is.
- Ontvangersmaatregelen - Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen: Het is tenslotte ook mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Dit is hier niet aan de orde.

Conclusie: Door het treffen van maatregelen aan de Joan Muyskenweg is het mogelijk om de geluidbelasting niet hoger te laten zijn dan de eerder vastgestelde hogere waarde voor Joan Muyskenweg 4-6. Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat een geluidbeperkende maatregel in de vorm van het toepassen van geluidreducerend asfalt (type SMA-NL 8G+ of asfalttype met een vergelijkbaar reducerend effect) op een deel van de Joan Muyskenweg (zie navolgende afbeelding afkomstig uit het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018), voldoende doeltreffend is. In dat geval hoeft geen nieuwe hogere waarde te worden vastgesteld. De gemeente is wegbeheerder. De aanpassing van de gedeeltelijke verlegging van de Joan Muyskenweg en aansluiting van de Amstelstroombaan op de Joan Muyskenweg wordt door de gemeente aanbesteed. Hierbij wordt het toepassen van SMA-NL 8G+ of asfalttype of geluidsmaatregel met een vergelijkbaar reducerend effect van 2 dB op de gevels van Joan Muyskenweg 4-6 voorgeschreven.



Afbeelding: Weergave bronmaatregelen Joan Muyskenweg en Amstelstroomlaan

Projecteren nieuw wegvak

Binnen de zone van het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan bevinden zich bestaande geluidgevoelige bestemmingen / woonfuncties. Deze zijn weergegeven in figuur 3.3 van het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018. Hierbij is onder meer onderscheid te maken in bestaande woonboten op bestaande ligplaatsen in de Duivendrechtsevaart (Joan Muyskenweg 2n), in de op 27 november 2013 vastgestelde bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase geprojecteerde woonschepenligplaatsen waar in de huidige situatie nog geen woonboten liggen (in het akoestisch rapport aangeduid als "Wb-LP-A" en "Wb-LP-E") en geprojecteerde / vergunde woningen (Joan Muyskenweg 4-6). De geluidbelasting ten gevolge van het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Uit de berekeningen in het akoestisch rapport is op te maken dat zonder het treffen van maatregelen op twee locaties binnen de onderzoekzone de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, namelijk:

- Joan Muyskenweg 4-6: De geluidbelasting als gevolg van verkeer op het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan bedraagt ter plaatse van Joan Muyskenweg 4-6 ten hoogste 61 dB;
- Geprojecteerde woonschepenligplaatsen "Wb-LP-E": De geluidbelasting als gevolg van het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan bedraagt ter plaatse van de in het akoestisch rapport aangeduide locatie "Wb-LP-E" ten hoogste 53 dB;

Bij de overige bestaande geluidgevoelige functies / bestemmingen in de onderzoekzone van het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan is de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde.

Overweging / afweging maatregelen Amstelstroomlaan

Voor de woningen van Joan Muyskenweg 4-6 geldt dat eerder een hogere waarde is vastgesteld van 60 dB (25 januari 2017). Voor de in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase geprojecteerde woonschepenligplaatsen "Wb-LP-E" is nog niet eerder een hogere waarde vastgesteld. Omdat sprake is

van overschrijding van de ten hoogst toelaatbare waarde (hogere waarde, dan wel voorkeursgrenswaarde) zijn maatregelen onderzocht. Dit om te beoordelen of het met maatregelen mogelijk is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Uit het akoestisch rapport is het volgende op te maken:

- Bronmaatregelen - Geluidreducerend asfalt: Het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (type SMA-NL 8G+) op een deel van de Amstelstroomlaan levert een reductie op die:
 1. er voor zorgt dat de eerdere hogere waarde van 60 dB van woningen van de Joan Muyskenweg 4-6 niet wordt overschreden. In dat geval is het vaststellen van een nieuwe hogere waarde niet aan de orde.
 2. er niet voor zorgt dat de geluidbelasting ter plaatse van de woonschepenligplaats aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart (in het akoestisch rapport aangeduid als "Wb-LP-E") onder de voorkeursgrenswaarde komt te liggen.
- Bronmaatregelen - Verlagen rijsnelheid: Het verlagen van de maximale rijsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur over een bepaalde weglengte ter plaatse van de planlocatie zal een geluidreducerend effect van circa 3 tot 4 dB hebben. De Amstelstroomlaan heeft een doorstroombaanfunctie. Het plaatselijk verlagen van de maximale rijsnelheid stuit om die reden op bezwaren van verkeerskundige aard.
- Overdrachtsmaatregelen - Geluidscherm: Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs de Amstelstroomlaan uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk is.
- Ontvangersmaatregelen - Dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen: Het is tenslotte ook mogelijk om maatregelen te treffen aan geluidgevoelige functies zelf, in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen, teneinde aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Dit is hier niet aan de orde.

Conclusie: Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat een geluidbeperkende maatregel in de vorm van het toepassen van geluidreducerend asfalt op een deel van het nieuwe wegvak van de Amstelstroomlaan (zie voorgaande afbeelding afkomstig uit het rapport "Akoestisch onderzoek Overamstel reconstructie" van 6 november 2018):

- voldoende doeltreffend is voor de bestaande woningen van Joan Muyskenweg 4-6;
- onvoldoende doeltreffend is voor de woonschepenligplaats aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart (in het akoestisch rapport aangeduid als "Wb-LP-E");

De maatregel wordt getroffen voor de bestaande woningen van Joan Muyskenweg 4-6. De gemeente is wegbeheerder. De aanleg van de Amstelstroomlaan wordt door de gemeente aanbesteed. Hierbij wordt het toepassen van SMA-NL 8G+ of asfalttype of geluidmaatregel met een vergelijkbaar reducerend effect van 2 dB op de gevels van Joan Muyskenweg 4-6 voorgeschreven. Hierdoor is het vaststellen van een nieuwe Hogere waarde voor Joan Muyskenweg 4-6 niet aan de orde. Met in acht neming van deze maatregel bedraagt de geluidbelasting bij de woonschepenligplaats "Wb-LP-E" maximaal 51 dB. Het gevolg is dat de volgende hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder worden / zijn vastgesteld:

Locatie / bestemming	Functie	Bron	Hogere waarde in dB
"Wb-LP-E" / bestemming Water-1 met de aanduidingen 'woonschepenligplaats' en 'aantal' waarmee is aangegeven dat het aantal woonschepen in het aanduidingsvlak aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart niet meer mag bedragen dan 4	Woonschepenligplaats, bestemd voor maximaal 4 ligplaatsen	Amstelstroomlaan	51

Gevolgen elders

In het geldende bestemmingsplan Zone A2/Joan Muyskenweg (vastgesteld d.d 27-11-2013) is de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg reeds positief bestemd. De keuze voor een vaste brug in plaats van een beweegbare brug brengt met zich mee dat de Joan Muyskenweg gedeeltelijk moet worden verlegd. Voorliggend bestemmingsplan heeft onder andere als doel daar in te voorzien. De verwachting is dat het verkeer op de Joan Muyskenweg zal toenemen. De gevolgen van de gedeeltelijke verlegging van de Joan Muyskenweg en toename van het verkeer op de Joan Muyskenweg zijn wat geluidseffecten betreft onderzocht, onder meer in het kader van de hiervoor beschreven "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder". Alleen bij Joan Muyskenweg 4-6 is sprake van een toename van meer dan 2 dB ten opzichte van de grenswaarde. Door het treffen van bronmaatregelen wordt de grenswaarde niet met 2 dB overschreden.

Niet alle bestaande geluidgevoelige functies nabij de Joan Muyskenweg liggen binnen de onderzoekszone van het reconstructieonderzoek. Aanvullend op de in het reconstructieonderzoek onderzochte geluidgevoelige functies, is ook onderzocht wat het effect is bij geluidgevoelige functies die niet in de onderzoekszone van het reconstructie onderzoek liggen (Jan Vroegopsingel 2a t/m 2d en Joan Muyskenweg 2a t/m 2h). Uit de rapportage van het onderzoek is op te maken dat ter plaatse van deze woonboten nabij de Joan Muyskenweg voor wat betreft de toename van het verkeer op de Joan Muyskenweg geen sprake is van een toename van 2 dB of meer. De toename van de geluidbelasting van de Joan Muyskenweg varieert van 0,6 tot 1,8 dB. De maximale toename bedraagt 1,8 dB (Joan Muyskenweg 2b). Een dergelijke toename van minder dan 2 dB wordt hier in het kader van een goede ruimtelijke ordening / aanvaardbaar woon- en leefklimaat (indachtig ook het beoordelingscriterium van reconstructie "wel/geen toename van 2 dB") op deze locatie in het stedelijk gebied van Amsterdam aanvaardbaar gevonden. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat er in den lande veelal ook wel wordt aangehouden dat een toename van 3 dB net waarneembaar is voor het menselijk oor en een lagere toename niet. Dit is ook op te maken uit de publicatie "Fysische/ theoretische grondslagen van Geluid", PHTO A, Dr. Ing A. von Meier, laatste revisie augustus 1996.

6.3 Advies TAVGA

Het voornemen tot vaststellen van hogere waarden voor de nieuwe woningen (ontwerp besluit) is tweemaal besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluid Amsterdam (TAVGA):

- Bespreking d.d. 21 september 2017: TAVGA heeft positief geadviseerd waarbij voor het ontwerp besluit enkele voorwaarden in acht dienen te worden genomen, namelijk:
 1. De hoekwoningen van blok Z1-1 (benaming in akoestisch rapport dat bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage is gelegd) hebben geen stille zijde. Er wordt in bouwkundige oplossing aan de gevel van deze woningen voorzien. De woningen worden zo voorzien van een stille gevel (of stil geveldeel). De verplichte stille zijde wordt geborgd in de regels van het bestemmingsplan.
 2. De woningen op de bovenste verdieping zijn tweezijdig georiënteerd, op de stille zijde is een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 2 dB berekend. TAVGA is van oordeel dat deze beperkte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde binnen het Amsterdams beleid aanvaardbaar is. Voor deze woningen kan een hogere waarde worden vastgesteld.
 3. Conform het Amsterdamse geluidbeleid worden slaapkamers bij voorkeur aan de stille zijde gesitueerd.
- Bespreking d.d. 15 november 2018: De zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. en het ontwerp besluit hogere waarde gaven aanleiding voor actualisatie van het verkeersonderzoek en daarmee indirect ook voor actualisatie van het akoestisch onderzoek waarop het ontwerp besluit hogere waarde was gebaseerd. De zienswijzen zijn daarmee aanleiding om het ontwerp besluit hogere waarde gewijzigd vast te stellen. De wijziging betreft de hogere waarden van de nieuwbouw van woningen. Voorts volgt uit de

actualisatie van het akoestisch onderzoek dat de gevelbelasting aan de binnenzijde van de beoogde bouwblokken overal lager is dan 48 dB waardoor die zijden als geluidsluw worden aangemerkt. Afwijking van het Amsterdamse geluidbeleid is in tegenstelling tot eerder voor het ontwerp besluit is afgewogen, niet aan de orde. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt in navolging van de resultaten van het nadien geactualiseerde akoestisch onderzoek geborgd dat de woningen worden voorzien van een geluidluwe zijde. Het treffen van geluidreducerende bronmaatregel wordt onderdeel van de tender voor de infrastructurele aanpassing.

6.4 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt onder meer de nieuwbouw van woningen mogelijk, alsmede de aanleg van nieuwe wegdelen van de Amstelstroomlaan. Voor de nieuwe woningen dienen hogere waarden te worden vastgesteld. Dit is binnen de kaders van de Wet geluidhinder mogelijk. Geconcludeerd wordt dat de Wet geluidhinder geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voor wat betreft de nieuwbouw van woningen en de aanleg van de Amstelstroomlaan. Voorts voorziet het bestemmingsplan in de gedeeltelijke verlegging van bestaande wegvakken (Joan Muyskenweg en afrit Nieuwe Utrechtseweg). Deze gedeeltelijke verlegging is voor de nabijgelegen woonlocatie "Joan Muyskenweg 4-6" een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat het vaststellen van voorliggend bestemmingsplan tevens een zogenaamd "reconstructiebesluit" in de zin van de Wet geluidhinder betreft. Het vaststellen van een hogere waarde voor deze woonfunctie is in dit geval evenwel niet aan de orde omdat de geluidbelasting met het treffen van een geluidreducerende bronmaatregel lager is dan de eerder vastgestelde hogere waarde voor deze locatie. Naast het onderzoek naar de fysieke wijziging van de bestaande wegvakken is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook onderzoek verricht naar het effect van de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg. Voor de aansluiting dient de Joan Muyskenweg gedeeltelijk te worden verlegd. Door de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg zal het verkeer op de Joan Muyskenweg naar verwachting toenemen. Hierdoor zal de geluidbelasting ter plaatse van de bestaande woonboten langs de Joan Muyskenweg en Jan Vroegopsingel voor een aantal woonboten toenemen. De toename is relatief gering en bedraagt maximaal 2 dB. Een dergelijke toename van de geluidbelasting wordt in een dynamische stad als Amsterdam aanvaardbaar geacht.

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 grenswaarde 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 ordeningsbeleid 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. In de aanmelding van het project Overamstel voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen van Amstelkwartier tweede fase. Voor het NSL zijn voor geheel Overamstel oorspronkelijk 4.000 woningen aangemeld en 200.000 m² bvo aan kantoren, bedrijven en voorzieningen. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van circa 240 woningen en 2.800 m² bvo aan bedrijven en voorzieningen. Dit programma past op zich zelf beschouwd binnen het programma welke oorspronkelijk is aangemeld voor het NSL. Overigens blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van de m.e.r.-procedure voor Overamstel is uitgevoerd (resulterend in het MER Overamstel), dat voor de situatie in 2023 en 2030 de verschillende planalternatieven (waaronder ook de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase), geen negatief effect hebben op de luchtkwaliteit op basis van de criteria die in het luchtkwaliteitsonderzoek van het MER zijn gehanteerd. In het luchtkwaliteitsonderzoek van het MER Overamstel is de A2 verwijderd. De normen voor fijnstof en stikstofdioxide worden niet overschreden. Luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van het MER Overamstel (2013) is uitgevoerd is geactualiseerd in 2017. Dat onderzoek ziet toe op extra programma in Overamstel ten opzichte van hetgeen eerder voor het NSL was aangemeld waarbij een alternatief voor het verwijderen van de A2 is onderzocht, namelijk de variant waarin de A2 wordt afgewaardeerd tot stadsstraat (de stadsstraat ligt op het tracé van de huidige A2-Nieuwe Utrechtseweg). De rapportage van dat onderzoek is volledigheidshalve als bijlage bijgevoegd (Onderzoek Luchtkwaliteit: extra programma in Overamstel; Tauw; Kenmerk N002-1246189RPB-Ios-V02-NL; d.d. 31 mei 2017). Uit de rapportage is op te maken dat de grenswaarden bij extra programma in Overamstel en afwaardering van A2 niet worden overschreden. Dit maakt dat de effecten van de ontwikkeling van Overamstel voor wat betreft het aspect 'luchtkwaliteit' aanvaardbaar zijn. Voorliggend bestemmingsplan ziet overigens toe op een andere variant voor de afwaardering van de A2, namelijk de variant dat de A2 nog niet is afgewaardeerd of verwijderd. Deze variant is voor voorliggend bestemmingsplan apart onderzocht (zie hierna).

7.4 Situatie plangebied en omgeving

Aanvullend op de eerder in het kader van het MER Overamstel uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoeken voor varianten van de A2 (verwijdering en afwaardering tot stadsstraat) is voor voorliggend bestemmingsplan volledigheidshalve onderzocht wat het effect is van de aansluiting van de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg. Dit omdat die variant met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Het onderzoek ziet toe op de vraag in hoeverre de luchtkwaliteit in deze variant aanvaardbaar is ter plaatse van de in de omgeving aanwezige bestaande woonfuncties en de nieuwe woningen in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De rapportage van het onderzoek "Luchtkwaliteitsonderzoek tijdelijke situatie bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o." (Tauw, projectnummer 1246189, d.d. 3 oktober 2018) is een bijlage bij het bestemmingsplan. Uit de rapportage van het onderzoek is op te maken dat de berekende jaargemiddeld concentraties NO₂, fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) ook in de variant die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt ruim onder de grenswaarden van de Wet milieubeheer blijven. Geconcludeerd wordt dat de luchtkwaliteit ter plaatse aanvaardbaar is.

Toetsing aan Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen

De beleidslijn stelt dat binnen de zone van 300 meter van de rand van de snelweg en 50 meter van de rand van een provinciale weg geen gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd. Daarnaast stelt de beleidslijn dat langs drukke lokale wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal ook

geen gevoelige bestemmingen mogen worden gerealiseerd binnen de afstand van 50 meter vanaf de rand van de weg in de eerstelijns bebouwing. Voorliggend bestemmingsplan maakt bebouwing mogelijk op relatief geringe afstand van de nieuwe Amstelstroomlaan. Over de Amstelstroomlaan rijden minder dan 10.000 mvt per etmaal. De Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen is dan ook niet van toepassing op het plangebied Amstelkwartier tweede fase.

Hoofdstuk 8 Externe veiligheid

8.1 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) en het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens. 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.

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Inleiding

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: 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 weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans op een ongeval moet ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in besluitvorming. Het bevoegd gezag dient een toename van het groepsrisico en overschrijding van de oriëntatiewaarde 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.

8.2.2 Risicovolle inrichtingen

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi). Artikel 8 en 12 van het Bevi schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit als een bestemmingsplan getoetst moet worden aan normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van activiteiten bij risico-inrichtingen. Voorbeelden van 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.

Situatie plangebied

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

8.2.3 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. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (en daarbuiten dus niet). Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. Het Bevt stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Situatie plangebied

Beoordeling van de situatie van het plangebied is uitgevoerd door de Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied. Het plangebied ligt op meer dan 180 m van de verlengde A2 / Nieuwe Utrechtseweg (deel van de A2 ten noorden van het knooppunt Amstel), op meer dan 700 meter van de A2 ten zuiden van het knooppunt Amstel en op meer dan 300 meter van het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort. De verlengde A2 is voor zover het de Utrechtse weg betreft niet aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. De omgevingsdienst heeft aangegeven dat het plangebied binnen het invloedsgebied van de A2 (invloedsgebied is 355 m) ligt en binnen het invloedsgebied van het spoor (invloedsgebied is 460 m). Voorts is door de omgevingsdienst aangegeven dat het plangebied geheel buiten de 100% letaliteitscontour van A2 (80 m) en spoor (100 m) ligt.

8.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (vanaf 16 bar en met een uitwendige diameter groter dan 50 mm), 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 een eventuele toename van 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 alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. In artikel 14 van het Bevb is bepaald dat deze strook ten minste vijf meter bedraagt aan

weerszijde van de buisleiding. In artikel 5 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen is bepaald deze strook ten minste 4 meter bedraagt indien het een buisleiding betreft voor aardgas met een druk tussen 1.600 en 4.000 kPa.

Situatie plangebied

In en nabij het bestemmingsplangebied zijn hoge druk buisleidingen aanwezig voor het transport van aardgas (maximaal 40 bar). Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied en binnen de 100% letaliteitszone van enkele delen van gasleidingen.

8.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door het college van 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. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor overschrijding van de oriënterende waarde en een toename van een overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. 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.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen. Ongevalsscenario's met brandbaar gas zoals LPG en aardgas buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van ongevallen met brandbaar gas. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermdende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

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.

Uitdrukkelijk worden niet bedoeld objecten als woningen, winkels, kantoren etc. waar deze groepen ook aanwezig kunnen zijn.

De 100% letaliteitsgrens ligt op de volgende afstand van de verschillende risicobronnen in het gebied:

- 100% letaliteit LPG spoor is 100 meter;
- 100% letaliteit LPG weg is 80 meter;
- 100% letaliteit betreffende aardgasleidingen is 80 meter;
- 100% letaliteit LPG tankstation 150 meter.

Indien er economische of maatschappelijke gewichtige redenen zijn en de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid voldoende op orde zijn, kan een object bedoeld voor minder zelfredzame personen worden gesitueerd binnen de 100% letaliteitsgrens. Een dergelijke afweging wordt als specifiek beslispunt binnen het ruimtelijke proces aan het bestuur of verantwoordelijk bestuurder ter besluitvorming voorgelegd.

8.3 Resultaten onderzoeken

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van nieuwbouw nabij mogelijke externe veiligheidsrisicobronnen (spoor, verlengde A2 en delen van hoge druk aardgas buisleidingen), alsmede de verlegging van een deel van een bestaande hogedruk aardgas buisleiding. De externe veiligheidsrisico's van de nieuwe ligging van de hogedruk aardgasleiding is in combinatie met de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt onderzocht. De resultaten zijn uiteengezet in het rapport "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen, transport over het spoor en A2; Ontwikkeling Amstelskwartier Tweede fase, Weststrook Zuid e.o." (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 07-03-2018). De rapportage is een bijlage bij voorliggende toelichting. Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Buisleidingen

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is voor geen van de onderzochte delen van buisleidingen hoger dan 10^{-6} per jaar. Er wordt derhalve voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het deel van plangebied waar nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt (= "de ruimtelijke ontwikkeling") ligt binnen de 100% lethaleitszone van (delen van) de hoge druk aardgasleidingen in en nabij het plangebied. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden in het inventarisatiegebied (N.B. het inventarisatiegebied is groter dan het plangebied en de 100% lethaleitszone), het groepsrisico bedraagt in het inventarisatiegebied maximaal 0,86 maal de oriëntatiewaarde. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt niet in en nabij het plangebied. Voor de desbetreffende leiding 4371_leiding-W-534-01-deel-1_incl is de kans reducerende maatregel "strikttere begeleiding bij werkzaamheden" al onderdeel geweest van de afweging voor een eerdere ruimtelijke ontwikkelingen in het Amstelskwartier, namelijk bestemmingsplan Weespertrekvaart West (voormalige Bijlmerbajes). Meer specifiek geldt voor het groepsrisico van de leidingdelen in en in de directe nabijheid van het plangebied geldt het volgende:

De groepsrisicocurven bij het plangebied voor de huidige en toekomstige situatie zijn weergegeven in figuur 17 tot en met 19 in paragraaf 3.1.3 van de rapportage "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleidingen, transport over het spoor en de A2 Ontwikkeling Amstelskwartier Tweede Fase, Weststrook Zuid e.o.". Hieruit is op te maken dat:

- Het groepsrisico bij het plangebied neemt voor wat betreft de bron "leiding-W-534-02-deel-1, stationing 170" toe van 0,30 maal de oriëntatiewaarde naar 0,42 maal de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt meer dan 10%.
- Het groepsrisico bij het plangebied neemt voor wat betreft de bron "3869_leiding-W-534-XX-deel-1,

bestemmingsplan_Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (vastgesteld)

stationing 20" toe van 0,11 maal de oriëntatiewaarde naar 0,37 maal de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt meer dan 10%.

- Het groepsrisico bij het plangebied neemt voor wat betreft de bron "leiding-W-534-01-deel-1_incl, stationing 1460" toe van 0,12 maal de oriëntatiewaarde naar 0,52 maal de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt meer dan 10%.

De ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied heeft een duidelijke invloed op de hoogte van het groepsrisico in het plangebied. De toename van het groepsrisico is groter dan 10%. Omdat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt, maar de toename van het groepsrisico wel groter is dan 10% is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in artikel 12 van het Bevb.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt is minder dan 10%. Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, maar toename van het groepsrisico kleiner is dan 10% is de beperkte verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 7 van het Bevt.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt bedraagt meer dan 10%. Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt is een verantwoording van het groepsrisico (artikel 7 en artikel 8 van het Bevt) noodzakelijk.

Toetsing aan Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van de overschrijding van de oriënterende waarde moet als specifiek beslispoint aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd.

In onderhavig plan wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij geen van de externe veiligheidsbronnen overschreden. Het plan voldoet daarmee, behalve aan de wettelijke eisen, aan het uitgangspunt van het uitvoeringsbeleid om te streven naar groepsrisico's lager dan de oriëntatiewaarde.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen,

ouderen en minder validen). Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen bij voorkeur gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van hoge druk aardgasleidingen (in dit geval 80 meter) waardoor aardgas onder hoge druk wordt vervoerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Afweging groepsrisico-reducerende maatregel

Onderdeel van de verantwoording van het groepsrisico is het maken van een afwegen over te treffen maatregelen. Een van de maatregelen die overwogen kan worden is het navolgen van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Dit door in voorliggend bestemmingsplan juridisch te borgen dat voor de directe bestemmingen die zijn gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen geen vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. Dit door de vestiging van functies voor minder zelfredzame personen binnen de bestemmingen waar nieuwbouw mogelijk is, uit te sluiten.

8.4 Verantwoording groepsrisico

Zoals uit voorgaande paragraaf is op te maken, is een verantwoording van het groepsrisico nodig omdat het groepsrisico toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit vanwege de intensivering van het gebied. Het aantal personen in het plangebied en de hoogte van de te onderscheiden groepsrisico's zijn weergegeven in de rapportage van het externe veiligheidsonderzoek welke een bijlage is bij voorliggende toelichting van het bestemmingsplan. De desbetreffende groepsrisico's zijn aanwezig vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (A2), het spoor (Route 280 Duivendrecht - Amsterdam) en de hoge druk aardgas leidingen. De toename van het groepsrisico dient verantwoord te worden waarbij het overwegen van maatregelen wordt betrokken.

Verantwoording groepsrisico Buisleidingen

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk. Om de gevolgen voor het plangebied in te kunnen schatten is inzicht nodig in het potentiële gevaar. Hierover is advies gevraagd aan de brandweer. Het advies is een bijlage bij voorliggende toelichting. Uit het advies is onder meer het volgende op te maken:

In het plangebied ligt een ondergrondse hoge druk aardgasleiding. Door bijvoorbeeld graafwerkzaamheden kan een breuk in de ondergrondse aardgasleiding ontstaan. Het aardgas stroomt dan onder hoge druk uit de leiding en ontsteekt. De fakkel die ontstaat blijft branden tot de leiding wordt afgesloten en leeg is. Dit kan uren duren. Een fakkelbrand veroorzaakt hittestraling die honderden meters ver komt. De hittestraling is in combinatie met de blootstellingsduur bepalend voor het slachtoffer- en schadebeeld. De bebouwing in het plangebied ligt geheel in het effectgebied van de fakkel. Een standaard woongebouw is naar verwachting niet bestand tegen de hitte, zal ernstig schade oplopen en nauwelijks bescherming bieden aan personen binnen. Nagenoeg alle in de woningen aanwezige personen worden slachtoffer. Hierover heeft overleg en afstemming plaatsgevonden met de brandweer en leidingbeheerder.

In het overleg met de brandweer en de leidingbeheerder zijn maatregelen besproken en afgewogen. In navolgende verantwoording groepsrisico is het resultaat daarvan weergegeven:

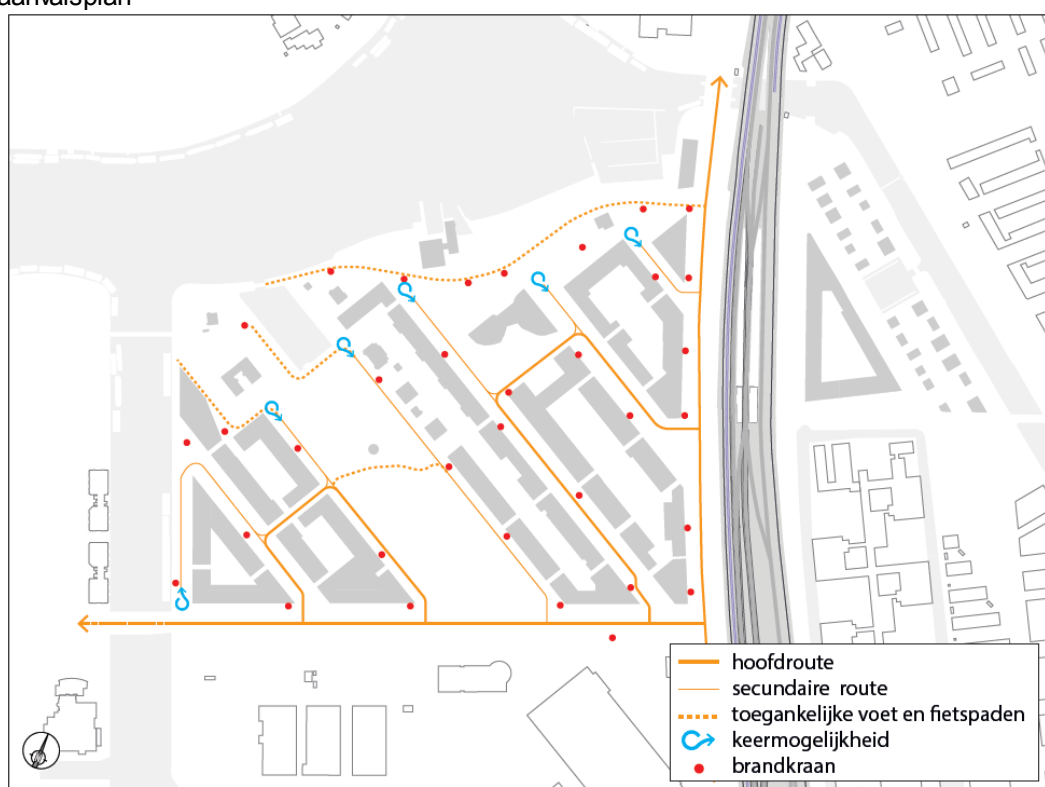
- a. Te overwegen maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de

exploitant van de buisleiding die dat risico mede veroorzaakt:

1. Strikte begeleiding werkzaamheden: De leidingbeheerder heeft aangegeven de kans verlagende maatregel "strikte begeleiding van de werkzaamheden" in onderhavige situatie als een weinig toevoegende en onwenselijke maatregel te zien. Dit omdat de oriënterende waarde hier niet wordt overschreden, de oriënterende waarde niet dreigt te worden overschreden en het groepsrisico relatief gering is. Het werken onder strikte begeleiding wordt in dergelijke situaties in het algemeen door de exploitant als te zware maatregel beschouwd omdat deze maatregel relatief gezien, veel inzet van manuren met zich meebrengt.
 2. De buisleiding afschermen tegen beschadigingen: Door voorzieningen te treffen die de buisleiding beschermen tegen beschadigingen kan de kans op een ongeval worden verkleind. De exploitant treft met het oog op beheer en onderhoud buisbeschermende maatregelen tegen beschadiging als gevolg van bijvoorbeeld doorroesten (kathodische bescherming). Mede ter attendering is de belemmeringenstrook van de gasleiding op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan opgenomen en is het uitvoeren van werkzaamheden daarin, gekoppeld aan een omgevingsvergunning. In het kader van de omgevingsvergunningverlening kunnen voorwaarden worden gesteld aan de werkzaamheden. Dit met het oog op de bescherming van de leiding. Voorts is het een mogelijkheid om de gasleiding ondergronds af te dekken met platen. Bij graafwerkzaamheden stuit degene die werkzaamheden uitvoert dan eerst op de platen. Nadeel van dergelijke platen is dat er minder vrije ruimte is voor andere kabels en leidingen. Omdat de oriënterende waarde hier niet wordt overschreden, de oriënterende waarde niet dreigt te worden overschreden en het groepsrisico relatief gering, wordt deze maatregel niet voorgeschreven in voorliggend bestemmingsplan.
- b. Te overwegen andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico:
1. Gronddekking: Het huidige groepsrisico is berekend voor de situatie zonder de gronddekking van de op- en afrit van de brug. Een deel van de leiding komt onder het talud van de op- en afrit van de nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart te liggen. In het algemeen geldt dat een grotere gronddekking zorgt voor een lager groepsrisico. In dat opzicht is de aanleg van het talud in zekere zin een groepsrisico reducerende maatregel die wordt uitgevoerd bij realisatie van de brug.
 2. Een van de maatregelen die overwogen kan worden is het navolgen van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Dit door in voorliggend bestemmingsplan juridisch te borgen dat voor de directe bestemmingen die zijn gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen geen vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. Dit door de vestiging van functies voor minder zelfredzame personen binnen de bestemmingen waar nieuwbouw mogelijk is, uit te sluiten.
- c. De voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst: verwezen wordt naar de mogelijkheden beschreven onder b.
- d. Te overwegen mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval:
1. Overwogen kan worden om de constructie van de woongebouwen zodanig uit te voeren dat het bescherming biedt tegen hittestraling zodat in gebouwen kan worden geschild. Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten van hittestraling in het plangebied merkbaar. Schuilen in een gebouwen is alleen mogelijk als deze bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. De gebouwen moeten daarvoor zo geconstrueerd zijn dat zij bescherming bieden. Het zodanig construeren van de woongebouwen dat het bescherming kan bieden tegen een fakkelbrand op de aardgasleiding is niet realistisch. De woongebouwen bevinden zich namelijk op relatief korte afstand van de aardgasleiding. De hitte van een mogelijke fakkelbrand is daardoor intens. Ook blijft de fakkel geruime tijd branden waardoor de woongebouwen gedurende langere tijd worden aangestraald. Hierdoor zijn er naar verwachting geen reëel constructieve voorzieningen die er voor kunnen zorgen dat gebouwen bescherming bieden.
 2. De hulpverlening kan een ongeval met een hoge druk aardgasleiding niet voorkomen. Het

ongeval heeft al plaatsgevonden als zij arriveert. De hulpverlening bereidt zich wel voor op de gevolgen. Bij een ongeval met de hoge druk aardgasleiding waarbij een fakkel ontstaat moet afstand worden gehouden. Door de hitte kan de brandweer binnen een afstand van honderden meters van het ongeval niet optreden. Zij moet wachten tot de fakkel gedoofd is om in dit gebied hulp te verlenen. Dit kan enkele uren duren.

3. Realiseren van opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen. De bereikbaarheid, opstelplaatsen en waterwinning zijn mede bepalend voor de inzet van de hulpdiensten. Als het voldoende veilig is voor de hulpverlening om het gebied te betreden dan kan zij haar voertuigen plaatsen en beschikken over voldoende bluswater. In het kader van het opstellen van het Stedenbouwkundig plan zijn de primaire en secundaire aanvalsroutes in beeld gebracht. Bij de uitwerking van het maaiveldontwerp zal hierover nog nader met de brandweer overlegd worden. Dit onder meer voor optimalisatie van de inpassing van bluswatervoorzieningen en het nader uit te werken aanvalsplan



▲ **Figuur 11.1: Aanvalsplan brandweer**

4. Mochten er in de toekomst werkzaamheden aan of in de omgeving van de aardgasleiding plaatsvinden, dan is te overwegen om die uit te voeren op momenten waarop er weinig personen in deze omgeving aanwezig zijn.
- e. Te overwegen 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:
 1. Aanwezige personen in het plangebied zijn in de eerste fase na een ongeval met een hoge druk aardgasleiding op zichzelf en anderen aangewezen. Personen moeten snel handelen om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Het merendeel van de personen die aanwezig zijn in woongebouwen zullen zich, zonder informatie hierover, niet bewust zijn van de mogelijke gevaren van een ongeval met de hoge druk aardgasleiding. Na een ongeval blijft daardoor in dat geval het snel en op een goede manier handelen, naar verwachting uit. Het informeren over de mogelijke gevaren vergroot de kans op juist handelen. Door toekomstige

bewoners bewust te laten zijn van de mogelijke gevaren en hen een handelingsperspectief te geven, zijn aanwezig beter voorbereid en is de kans dat op een goede manier wordt gehandeld, groter.

2. Vluchtmogelijkheden van de hoge druk aardgasleiding van de hoge druk aardgasleiding af realiseren. Als er (nood)uitgangen en vluchtroutes van de risicobron af gerealiseerd worden, draagt dat bij aan een veiligere vluchtweg. Dit heeft bij een fakkelbrand alleen effect als uit het zicht van de fakkel onder dekking van constructies gevlucht kan worden.

Verantwoording groepsrisico Spoor

Voor de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van de intensivering van het gebied nabij een spoor waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, wordt gebruik gemaakt van de afwegingen die eerder zijn gemaakt in Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (versie 14 mei 2012). Navolgende is overgenomen uit dat beleidsdocument:

De ongeval scenario's met grote effecten zijn nagenoeg altijd incidenten met een spoorketelwagon met benzine, LPG, giftige gassen of giftige vloeistoffen. De scenario's die bij deze stoffen kunnen optreden bij een ongeval zijn een plasbrand, een Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion (BLEVE) en het vrijkomen van een giftig gas. De scenario's plasbrand, BLEVE en het ineens vrijkomen van een giftig gas ontwikkelen zich zo snel dat de hulpverlening meestal alleen toekomt aan het bestrijden van de gevolgen. Er wordt dan ingezet op het bestrijden van de secundaire effecten en het verlenen van hulp aan gewonde slachtoffers. Indien noodzakelijk wordt het (bedreigde) gebied op instructie van de brandweer door de politie afgezet. Het scenario uitdampen van een vrijgekomen vloeistof kan worden bestreden door het afdekken van de vloeistof. De snelheid waarmee dit kan is afhankelijk van de bereikbaarheid en de tijd die het neemt om het veilig te kunnen doen. Bij optreden nabij het spoor moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de stroomvoerende leidingen. Meestal is het nodig dat Prorail (en soms ook het GVB) de spanning van de leidingen haalt om verantwoord op te kunnen treden. De spoortrajecten in Amsterdam zijn door de ligging op dijklichamen en aanwezige obstakels als geluidsschermen vaak slecht bereikbaar. Langs het spoor, met uitzondering van de stations, is meestal geen bluswater beschikbaar dat snel ingezet kan worden. Ten behoeve van de rampenbestrijding is er een algemeen calamiteitenplan spoorwegongevallen opgesteld.

Voorliggend plangebied ligt op meer dan 300 meter van het spoor. In het uitvoeringsbeleid is meegewogen dat ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van het spoor niet bij dragen aan een relevante toename van het groepsrisico. Vanuit risico-oogpunt is een ontwikkeling op meer dan 200 meter van het spoor in beginsel aanvaardbaar. Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. Een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van de overschrijding van de oriënterende waarde moet als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit is in voorliggende situatie niet aan de orde: in voorliggende situatie is geen sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde.

Verantwoording groepsrisico Weg

Voor de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van de intensivering van het gebied nabij een weg waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, wordt gebruik gemaakt van de afwegingen eerder die zijn gemaakt in Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (versie 14 mei 2012). Navolgende is overgenomen uit dat beleidsdocument:

Bij het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is nooit precies bekend wat zich waar bevindt. Wel moeten vrachtwagens met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen de aangewezen routes (rijks-, provinciale- of gemeentelijke gevaarlijke stoffenroute) volgen. Wanneer een transporteur van deze route wil afwijken dan moet daar toestemming voor worden gevraagd aan de gemeente. Ook zijn op de

tankauto borden aangebracht die informatie geven over de aard van de stof. Calamiteiten met grote effecten zijn nagenoeg altijd ongeval scenario's met een tankauto met gevaarlijke stoffen. Het gaat voornamelijk om transporten van benzine, LPG, giftige gassen en giftige vloeistoffen. De scenario's die bij deze stoffen kunnen optreden bij een ongeval zijn een plasbrand, een BLEVE en het vrijkomen van een giftig gas. De scenario's plasbrand, BLEVE en het ineens vrijkomen van een giftig gas ontwikkelen zich zo snel dat de hulpverlening meestal alleen toekomt aan het bestrijden van de gevolgen. Voornamelijk door het bestrijden van de secundaire effecten en het verlenen van hulp aan gewonde slachtoffers. Indien noodzakelijk wordt het (bedreigde) gebied op instructie van de brandweer door de politie afgezet. Het scenario uitdampen van een vrijgekomen vloeistof kan worden bestreden door het afdekken van de vloeistof. De snelheid waarmee dit kan is afhankelijk van de bereikbaarheid en de mogelijkheid om middelen in te zetten. De bereikbaarheid van de plek waar een ongeval heeft plaatsgevonden is afhankelijk van de locatie en de drukte op de weg. Vaak is er langs de wegen waarover wordt getransporteerd geen bluswater beschikbaar dat snel ingezet kan worden (bijvoorbeeld brandkranen). Er is geen algemeen calamiteitenplan voor ongevallen op de weg.

Het plangebied ligt op ruime afstand van wegen die onderdeel zijn van het Basisnet (A2 ten zuiden van knooppunt Amstel en A10). Het gebied ligt op circa 180 m van de Nieuwe Utrechtseweg / Verlengde A2 (geen deel van het Basisnet). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen (die buiten het basisnet vallen) is bestemmingsverkeer en is beperkt. Ontwikkelingen langs gemeentelijke wegen zijn in beginsel aanvaardbaar. Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. Een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van de overschrijding van de oriënterende waarde moet als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit is in voorliggende situatie niet aan de orde: in voorliggende situatie is geen sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde.

Hoofdstuk 9 Milieuhinder bedrijvigheid

9.1 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 een woning die volgens het bestemmingsplan mogelijk is. Ingevolge 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.

9.2 Situatie plangebied

Gebiedskarakteristiek

Het gebied Amstelkwartier waar voorliggend bestemmingsplangebied onderdeel van is, wordt getransformeerd tot woon-werkgebied. In voorliggend bestemmingsplan staat de woonfunctie voorop, maar er zijn in het bestemmingsplangebied onder meer ook bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de eerste bouwlaag/plint van de bebouwing. In de omgeving zijn diverse bedrijven en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals een spoorlijn en rijkswegen. Ook is in de omliggende bestemmingsplangebieden van de reeds tot woon-werkgebied getransformeerde gebied van Overamstel veelal bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de plinten van de nieuwbouw. Gelet hierop wordt de omgeving van het gebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. aangemerkt als een gemengd gebied.

Bestaande bedrijvigheid in de omgeving

Het gebied ten zuiden van het plangebied is thans nog nagenoeg geheel een bedrijvengebied. De gronden direct ten zuiden van nieuwe Amstelstroomlaan zijn in de huidige situatie in gebruik door Gasunie/Liander. Deze bedrijvigheid wordt verplaatst in verband met de beoogde ontwikkeling van deelgebied "Amstelkwartier derde fase". Omdat deze bedrijvigheid nog niet is wegbestemd, is

volligheidshalve gekeken naar de huidige bedrijfsvoering. Op grond van het geldende bestemmingsplan zijn hier bedrijfsactiviteiten toegestaan tot categorie 3.1. Dit geldt ook voor de bedrijvigheid op het bedrijventerrein Overamstel dat ten zuiden van het Gasunie/Lianderterrein ligt. De nieuwe woningbouw in Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. ligt op grotere afstand dan de richtafstanden die in de VNG-publicatie worden aangehouden voor de afstand tussen hindergevoelige functies en hinderveroorzakende functies voor gemengde gebieden. Het aspect "bedrijven en milieuzonering" vormt, bekeken vanuit de omgeving, voor voorliggend bestemmingsplan geen belemmering.

Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan laat bedrijvigheid en voorzieningen in de eerste bouwlaag/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. Het type bedrijvigheid van deze categorieën is van dien aard dat deze aanpandig (categorie A), dan wel bouwkundig afgescheiden (categorie B) wat potentiële hinderaspecten (bijvoorbeeld geluid) toelaatbaar is in een gemengd gebied. Deze functies zorgen niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in het plangebied. Voor wat betreft de bestaande hindergevoelige functies in omgeving van het plangebied geldt dat de afstand tussen bestaande meest nabij gelegen woonfunctie en de nieuwe niet-woonfuncties die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, minimaal 25 meter bedraagt. De nieuwe functies zijn derhalve bouwkundig afgescheiden en liggen op relatief ruime afstand van de bestaande woonfuncties in de nabijheid van het plangebied. Dit betekent dat de nieuwe functies in milieuplanologisch opzicht, inpasbaar zijn op deze locatie zonder dat hierdoor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 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. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is of geschikt is te maken voor de nieuwe of aangepaste bestemming. 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.

10.2 Situatie plangebied

Historie en ophooggeschiedenis

In 1906 werd voorafgaand aan de start van de bouw van de Zuidergasfabriek het terrein opgehoogd met zand. Voor die tijd maakte de locatie onderdeel uit van de Groot Duivendrechtse polder, een veenweide gebied. De Zuidergasfabriek was de derde gemeentelijke gasfabriek in Amsterdam en werd in gebruik gesteld op 10 augustus 1913. De fabriek was een gecombineerde gasfabriek, bestaande uit een kolen- en een watergasfabriek. Ten behoeve van de gasfabriek werd in de periode voor ingebruikname een haven gegraven en werd een aansluiting gerealiseerd op de spoorbaan Utrecht- Amsterdam.

In 1928 besloot de gemeenteraad tot uitbreiding van de Zuidergasfabriek, waartoe aan de zuidwest zijde een aangrenzend terrein werd opgehoogd. Een tweede ophoging vond plaats in 1951, tegelijk met het graven van de Duivendrechtse Vaart. Op deze nieuwe ophoging werden tussen 1954 en 1958 een nieuwe watergasfabriek en een nieuwe gashouder gebouwd en werd tussen 1958 en 1967 uitgebreid met een derde gashouder. In 1963 werd op het zuidwestelijke terreindeel nog een oliegasfabriek gebouwd, welke feitelijk nooit in gebruik is geweest aangezien medio 1963 het eerste aardgas aan Amsterdam werd geleverd via de zogenaamde Hilversum-leiding.

In haar grootste omvang besloeg de Zuidergasfabriek een terrein van circa 17 hectare. Op 4 december 1967 werd de levering van cokesoven gas volledig stopgezet. Omstreeks 1969 werden de fabrieksgebouwen ontmanteld en deels gesloopt, waaronder de stokerij. Ter plaatse van de stokerij werden omstreeks 1970 werkplaatsen en magazijnen gebouwd van de firma Leonard Lang. De overige gebouwen op het fabrieksterrein werden omgebouwd en uitgebreid om te worden gebruikt als kantoor of werkplaats. Tussen 1969 en 1977 is een technisch centrum gebouwd op de plaats van de gashouder die tussen 1954 en 1958 is gebouwd. Begin jaren 80 werd een commandobunker gebouwd op de bestaande fundatieplaat van de oudste gashouder, mogelijk is hierbij grond gebruikt die is vrijgekomen bij de bouw van het, deels onderkelderde, hoofdkantoor van het GEB (later NUON) in 1983/84.

Onderzoeken milieuhygiëne

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een bodemonderzoek uitgevoerd door Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam (augustus 2012). Onderzoek is gedaan naar de effecten van de diverse ontwikkelingen in Overamstel op de bodem, er is een beeld geschetst van de kwaliteit van de bodem en er is ingegaan op de aanwezige verontreinigingen. Het bodemonderzoek is bijgevoegd als bijlage (Deelrapportage Bodem MER Overamstel; Ontwikkelingsbedrijf, gemeente

Amsterdam; d.d. 15 oktober 2012).

Bodemopbouw

De bodemopbouw in Overamstel is in grote lijnen als volgt: Onder de ophooglaag ligt een ingeklonken Hollandveenlaag van 0,7 tot 2,7 meter dik. De basis van die laag ligt op NAP -6,8 m, maar plaatselijk ook ondieper (vanaf NAP -3,5 m). Beneden deze diepte wordt een 0,5 m dikke oude zeekleilaag aangetroffen, die overgaat in het Wadzandpakket. Onder het Wadzandpakket (vanaf een diepte NAP -12,0 m) ligt het Basisveen.

Vanaf NAP -12,5 tot -16 m komt een al dan niet kleihoudende zandlaag voor. Dit staat in Amsterdam bekend als de 'eerste zandlaag' oftewel het 'eerste watervoerende pakket' (WVP), omdat het water in deze laag sneller stroomt dan in de klei en veenlagen. Onder de eerste zandlaag ligt een 5 meter dikke Eemkleilaag. Beneden NAP -21 m wordt opnieuw zand aangetroffen, oftewel het tweede watervoerende pakket. Anders dan verwacht, wordt deze laag niet de 'tweede zandlaag' genoemd, maar de 'derde zandlaag'. De 2e zandlaag is onder een groot deel van Amsterdam wel aanwezig, maar ontbreekt op sommige plekken in Amsterdam en ook hier in Overamstel.

Verontreinigde locaties in Overamstel

De dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft in 2012 archiefonderzoek uitgevoerd om na te gaan op welke locaties bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Op basis van het archiefonderzoek werd destijds geconcludeerd dat er behalve op het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek, geen grootschalige verontreinigingen werden verwacht. Voor de locatie van de voormalige Zuidergasfabriek heeft de Dienst Milieu en Bouwtoezicht conform de Wet bodembescherming (Wbb) in 2009 in een beschikking (nr. AM0363/08178/B40 d.d. 28 juli 2009) vastgelegd dat er ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek sprake is van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging waarvan de sanering binnen 4 jaar moet zijn begonnen'. In een Saneringsonderzoek is onderzocht welk type saneringsvariant als beste kan worden uitgewerkt in een Saneringsplan. Bij het toenmalige productieproces van de Zuidergasfabriek zijn vooral olie en teerachtige verbindingen in de bodem geëkt. Het type en de omvang van de vervuiling is bekend van andere gasfabrieken in het land.

Tussen 2008 en 2011 is een aantal onderzoeken gedaan naar de bodemverontreiniging. Naast historisch archiefonderzoek werden honderden monsters genomen van de bodem en het grondwater onder (en rondom) het Zuidergasfabriekterrein. De resultaten zijn in 2011 gepubliceerd in de "Verkenning Bodemsanering Zuidergasfabriek". Na publicatie zijn bovendien nog extra metingen verricht naar de bodemkwaliteit buiten het terrein, het water in de Amstel en de toplaag van het toekomstig park. De hoofdconclusies van alle rapportages zijn als volgt:

- er is een aanzienlijke bodemverontreiniging, maar het meeste bevindt zich op circa 6 meter diepte;
- het noordoostelijk terreindeel is het meest vervuild, de zuidwesthoek is er veel beter aan toe;
- mensen komen er in de huidige situatie niet mee in contact;
- de vervuiling is binnen de grenzen van het fabrieksterrein gebleven;
- ook in de toekomst is ondergrondse verspreiding niet te verwachten;
- In het haventje aan de Amstel kan ook nu al worden gezwommen zonder gezondheidsrisico's ten gevolge van de verontreiniging van de waterbodem;
- de toplaag van het toekomstige park is slechts hier en daar verontreinigd.

Er is geen gevaar voor mens en dier. Daarbij laten de onderzoeken zien dat een ingrijpende aanpak, waarbij alle bomen en monumenten tegen de vlakte gaan, onnodig is. Toch moet er worden gesaneerd, want als Amsteltkwartier tweede fase wordt herontwikkeld stelt dat hogere eisen aan de bodem: er worden diepe parkeerkuipen gegraven, bewoners gaan spitten in hun tuinen, er worden kabels en

leidingen ingegraven en kinderen stoppen aarde in hun mond.

Saneringsaanpak

Bij de traditionele aanpak van gasfabrieksaneringen koos men meestal voor een 'bronverwijderingsvariant'. Daarbij werden de meest verontreinigde plekken zeer diep uitgegraven en naar speciale depots afgevoerd. Ook de bovenste laag van het maaiveld werd verwijderd en vervangen door schone grond. In de afgelopen 10 jaar begon men daar echter op terug te komen. Om de volgende redenen:

- De aanpak is buitengewoon kostbaar;
- Het is een zeer ingrijpende en langdurige operatie;
- De graafwerkzaamheden en vele duizenden vrachtwagenritten zijn hinderlijk voor omwonenden;
- De operatie laat een kaal maanlandschap achter;
- Ondanks alle moeite is het veelal onmogelijk alle verontreiniging weg te halen;
- Het is achteraf vaak niet erg duidelijk welk milieurisico er nu precies is weggenomen;
- De risico's van de verontreiniging waren ook met eenvoudige beheermaatregelen weg te nemen.

Ook bij een relatief ernstige bodemverontreiniging blijkt het bijna altijd gunstiger om te werken met een schone leeflaag en de vervuiling te laten zitten waar hij zit. Daarom heeft de gemeente Amsterdam gekozen om bij de sanering van de Zuidergasfabriek een andere koers te varen en in principe meteen al in te zetten op een sanering op basis van het aanbrengen van een leeflaag, met zo min mogelijk bronverwijdering. Dit is nader uitgewerkt in een raamsaneringsplan (zie hierna).

Geohydrologie

Binnen het gebied van Overamstel is alleen ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek sprake van een grootschalige grondwaterverontreiniging. Amsterdam breed gekeken stroomt het grondwater van het 1e watervoerend pakket (WVP) (op ca. 12 meter diepte) naar het zuiden tot zuidwesten, in de richting van de Haarlemmermeerpolder. Het 2e WVP (op ca. 21 meter diepte) stroomt in zuidelijke richting.

Het ondiepe grondwater in Overamstel (freatisch, tot ca. NAP - 6 meter) wordt beïnvloed door een tweetal factoren:

- Het bemalingsregime in het plangebied: Het plangebied maakt deel uit van de Groot huidige Venserpolder met een polderpeil van NAP - 2,5 meter. Tussen het gebied Amstelkwartier eerste fase (Binnendijks) en Amstelkwartier tweede fase ligt een grindkoffer met drain. Deze vervangt de werking van de in het verleden aanwezige scheidingssloot. De grindkoffer met drain en de sloot bij Penitenciaire Inrichting Overamstel worden op het peil NAP - 2,5 meter bemalen;
- Het waterpeil van het omliggende open water: Het oppervlaktewater van de Amstel, Duivendrechtsevaart en Weespertrekvaart maakt deel uit van de stadsboezem waar het peil wordt gehandhaafd op NAP - 0,40 meter.

In het onderzoek uit 2012 wordt geconcludeerd dat het ondiepe grondwater vanuit het Zuidergasfabriekterrein zich niet horizontaal verspreidt buiten de terreingrenzen. Vanuit de grondwaterstroming is dit ook te verklaren. De voormalige scheidingssloot tussen Amstelkwartier eerste fase en Amstelkwartier tweede fase (de grindkoffer met daarin een drain) heeft een beheersende werking gehad op de verspreiding van verontreinigingen. Ook uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de verontreinigingen binnen de grens zijn gebleven van het gebied waar de gasfabriek heeft gestaan.

Naast een horizontale grondwaterstroming in de ophooglaag is er ook sprake van een geringe infiltratie tot in het 1e WVP en 2e WVP. In deze diepere lagen is geen verontreiniging aangetroffen buiten het terrein van de Zuidergasfabriek. In het kader van het Raamsaneringsplan zijn de inzichten voor wat betreft de grondwaterverontreiniging geactualiseerd.

Raamsaneringsplan

Deelgebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid

Voor de sanering van de verontreinigingen van de Zuidergasfabriek is een raamsaneringsplan opgesteld. Het bevoegd gezag heeft met het raamsaneringsplan ingestemd (beschikking AM0363/08178/B42, d.d. 14 oktober 2013). In het raamsaneringsplan is de sanering op hoofdlijnen uitgewerkt.

Het gebied Amstelkwartier tweede fase (voormalig terrein van Alliander aan de Spaklerweg en voormalig Zuidergasfabriekterrein) wordt door de Gemeente Amsterdam (Grond en Ontwikkeling) herontwikkeld. In het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase (vastgesteld in 2013) en in de business case is vastgelegd hoe het gebied ontwikkeld gaat worden. Belangrijke onderdelen daarin zijn het behoud van de overgebleven oude gasfabrieksgebouwen en behoud van volwassen bomen in de parkstrook (buiten plangebied van voorliggend bestemmingsplan). Deze wensen zijn vertaald in de saneringsaanpak. Amstelkwartier tweede fase bestaat uit de Ooststrook en de Weststrook. Voorliggend bestemmingsplan betreft onder meer het zuidelijk deel van de Weststrook. De sanering van de Ooststrook is begin 2016 gestart en eind 2016 gereed. De Weststrook zal aansluitend aangepakt worden. De ervaringen en kennis uit de Ooststrook worden meegenomen in de voorbereiding en uitvoering van de Weststrook.

Om de Weststrook geschikt te maken voor herontwikkeling moet het gebied bouwrijp gemaakt worden. Dit betreft vooral het verwijderen van ondergrondse constructies, zoals de commandobunker, de kelder van het Nuongebouw, funderingen en oude leidingen kabels en de sanering van verontreinigde grond. De sanering wordt uitgevoerd door middel van het leeflaagprincipe. De toplaag van 1,2 meter dikte waarin zowel in de aanlegfase als de beheerfase nog veel grondwerk wordt uitgevoerd, wordt in zijn geheel afgegraven en voorzien van geschikte grond. Een groot deel van de bodemverontreiniging bevindt zich op grotere diepte en blijft achter. Op de grens van geschikte en verontreinigde grond wordt een signaleringslaag gelegd om grondwerkers te waarschuwen.

De achterblijvende verontreiniging zal na de sanering weinig beperkingen opleveren, maar vereist wel zorgvuldigheid bij nieuwbouw en gebiedsbeheer. Zo zal elke partij die in de grond werkt zich bewust moeten zijn van de verontreiniging onder de leeflaag en daar rekening mee moeten houden, bijvoorbeeld door niet dieper te graven dan 1,2 meter. Deze beperkingen worden opgenomen in het 'beheerplan'. De verantwoordelijkheid voor het naleven van het beheerplan ligt bij het stadsdeel en bij de erfpachters.

Er blijft ook verontreinigd grondwater achter. Om te voorkomen dat het verontreinigd grondwater zich verspreidt door grondwaterstroming is er bij de sanering een drainagestelsel aangelegd. Met dit stelsel wordt grondwater onttrokken en daarmee wordt ervoor gezorgd dat de grondwaterstroming van buiten het gebied naar binnen is gericht. Het onttrokken water wordt gezuiverd en vervolgens geloosd. Om te controleren dat de verontreiniging zich niet verspreidt wordt een monitoringsysteem van peilbuizen in stand gehouden. De peilbuizen worden regelmatig bemonsterd zodat veranderingen kunnen worden waargenomen en zo nodig maatregelen getroffen kunnen worden. Dit systeem, de verantwoordelijkheden en procedures worden vastgelegd in het nazorgplan. De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren nazorgplan ligt bij de afdeling bodem van Grond & Ontwikkeling.

Het beheerplan als het nazorgplan zijn een gevolg van het saneringsplan en vallen daarmee ook onder de reikwijdte van de Wet Bodembescherming. Hiervoor is de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied namens B&W bevoegd gezag.

Deelgebied Brug / aansluiting Amstelstroomlaan - Joan Muyskenweg

Voor het deelgebied van de infrastructurele aanpassingen bij de Joan Muyskenweg is archiefonderzoek uitgevoerd. Het meest relevante onderzoek is uit 2004. De resultaten van dat onderzoek gaven geen

aanleiding om te concluderen dat de bodem niet geschikt is voor de beoogde functie (verkeer). Voorts is een onderzoek beschikbaar uit 2001 dat is uitgevoerd voorafgaand aan de bouw van Mercure op Joan Muyskenweg 10. Daarin zijn slechts lichte verontreinigingen aangetroffen. Op basis van het archiefonderzoek wordt geconcludeerd dat de milieuhygiënische bodemkwaliteit geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van dit deel van het bestemmingsplan.

Onderzoek explosieven

Het Ingenieursbureau Amsterdam heeft voor onder andere Amstelkwartier tweede fase laten onderzoeken of mogelijk niet ontplofte explosieven uit de tweede wereldoorlog kunnen worden verwacht. In de rapportage van het onderzoek (RAP_430517A Bombardement d.d. 17 mei 1943; Bombs Away; kenmerk 15P046 RAP_430517A; d.d. 30 september 2016) wordt geconcludeerd dat op basis van de bronnen die zijn geraadpleegd in het kader van het historisch vooronderzoek en de resultaten van CE-Bodembelastingkaart geen op CE verdacht gebied kan wordt vastgesteld. Aangegeven is dat indien er in de toekomst grond- en baggerwerkzaamheden zullen plaatsvinden in dit gebied, het niet noodzakelijk is om vervolgstappen te nemen in de explosievenopsporing.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder 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. In deze waterparagraaf is het resultaat weergegeven van de watertoets waarbij ingegaan wordt op het waterbeleid, de bestaande waterhuishoudkundige situatie, een beoordeling van de effecten op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de maatregelen die genomen (moeten) worden voor het waarborgen van een goede waterhuishouding.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Beleid en regelgeving

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet dat in december 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Anticiperen op toekomstige klimaatverandering is één van de aanleidingen voor het Nationaal waterplan.

Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan

Voor het plangebied zijn de volgende beleidsvoornemens van belang:

- Water medesturend in de ruimte: De provincie betreft het belang van water bij haar afweging van nieuwe locatiekeuzes voor verstedelijking, landbouw, industrie, infrastructuur en bedrijventerreinen. Daarbij worden de risico's en ook de kosten voor de waterhuishouding, klimaatbestendigheid en de zorg voor de waterkering expliciet meegewogen (de zogenaamde 'risico en kostenanalyse' uit de watertoets).

- **Klimaatbestendig:** De provincie streeft naar een klimaatbestendige inrichting van het watersysteem, waarbij op een duurzame manier met het beschikbare water wordt omgegaan. Vanaf 2012 verwacht de provincie dat waterschappen watersystemen toetsen aan de nieuwe klimaatscenario's.

Gemeentelijk beleid

De gemeentelijke grondwaternorm is vastgelegd in het Plan Gemeentelijke Watertaken Amsterdam. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Het plan biedt tevens een kans om in te spelen op ontwikkelingen zoals het veranderende klimaat. Daarnaast wordt het plan gehanteerd als kader bij het opstellen van Basisrioleringsplannen en Operationele Programma's door de uitvoeringsorganisatie Waternet. Waternet treedt op als adviseur van dit beleid ingevolge de gemeentelijke watertaken. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

De gemeentelijke norm voor de maximale grondwaterstand bij kruipruimteloos bouwen is dat ten hoogste 1 maal per 2 jaar een grondwaterstand hoger dan 0,5 m onder maaiveld mag voorkomen gedurende maximaal 5 aaneengesloten dagen. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter onder het maaiveld. Binnen de randvoorwaarde van de gemeentelijke grondwaternorm kunnen beheerders van kabels, leidingen, wegen en openbaar groen aanvullende eisen hebben voor de aanwezige ontwatering (= afstand tussen grondwater en maaiveld). Voor de wegconstructies en viaducten adviseert de gemeente Amsterdam een ontwatering van minimaal 0,7 m aan te houden.

In de nieuw in te richten gebieden moet de gemeentelijke ontwateringnorm in principe door duurzame maatregelen gehandhaafd worden. Watergangen, grondverbetering, grindkoffers (onder voorwaarden) en ophogen worden als duurzame maatregelen genoemd. Drainage wordt, buiten sportvelden en tijdelijke bouwsituaties, als minst wenselijke alternatief beschouwd. In het gemeentelijke waterplan wordt een systematiek aangegeven voor de theoretische toetsing van de grondwaternorm (Waternet systematiek). Daarbij wordt een stationaire neerslag van 2,5 mm/dag toegepast met daarboven een aanvulling van 10 dagen van 7,2 mm/dag. Het deel van deze neerslag, dat effectief infiltreert (=infiltratie - verdamping) is afhankelijk van het terreingebruik.

Beleid, keur en legger waterbeheerder

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet zorgt namens AGV voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in de sloten en vaarten. Het verzorgingsgebied van Waternet omvat de gemeente Amsterdam en een groot gebied in de provincie Utrecht en Noord-Holland.

Het beleid van AGV is verwoord in het Waterbeheerplan en diverse beleidsnota's. In de keur van AGV (dit is de waterschapsverordening) zijn ge- en verboden opgenomen voor de bescherming van de functionaliteit van waterlopen en waterkeringen. Met de Keur wil AGV de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Bij de Keur horen Keurkaarten met informatie over wateren en waterkeringen.

In de legger van het waterschap worden gegevens vastgelegd over de locatie van wateren, dijken en kunstwerken, aan welke eisen deze moeten voldoen (diepte, hoogte, sterkte etc.) en de onderhoudsverplichtingen. De legger dient als basis voor de vergunningverlening door de waterbeheerder.

AGV hanteert het beleid dat bij het aanbrengen / toename van meer dan 1.000 m² verharding in

bestemmingsplan_Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (vastgesteld)

stedelijk gebied 10% daarvan gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg. Watergangen die gedempt worden moeten voor 100% worden gecompenseerd.

11.3 Situatie plangebied

Waterbeheerder

Het gehele plangebied valt onder het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Het beheer voor het waterschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet.

Bestaande waterhuishoudkundige situatie

Het plangebied betreft onder meer gronden waar in het verleden de Zuidergasfabriek stond en daarna onder meer kantoorgebouwen van NUON/Liander. Deze bebouwing is inmiddels gesloopt. Door de industriële activiteiten, met name die van de Zuidergasfabriek, zijn in het verleden bodemverontreinigingen en mobiele grondwaterverontreinigingen ontstaan. Om verspreiding van grondwaterverontreiniging te voorkomen is in Overamstel een beheerdrainage actief.

Momenteel ligt het plangebiedsdeel van de beoogde nieuwbouw braak. In het plangebiedsdeel van de nieuwe verlengde Amstelstroomlaan bevindt zich in de huidige situatie nog de bebouwing van gasontvangststations en de gasexpansieturbine. Met de verlegging van de gasleiding en de ingebruikname van het nieuwe gasontvangststation en gasverdeelstation (Spaklerweg 32 B-C) verliezen de huidige gasontvangststations en de gasexpansieturbine ter plaatse van de verlengde Amstelstroomlaan hun functie. De bebouwing kan dan worden gesloopt ten behoeve van de aanleg van de Amstelstroomlaan.

Het plangebied ligt nabij de Amstel. Een klein deel van de Duivendrechtsevaart maakt deel uit van het plangebied, namelijk het deel van de beoogde nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart. De Amstel en de Duivendrechtsevaart maken beide deel uit van de Amstellands Boezem (boezempeil NAP -0,4 m). Vrijwel direct langs de oevers ligt de waterkering zodat het gebied zelf onder de Venserpolder valt (polderpeil NAP -2,5 m). Het maaiveld in het plangebied aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart ligt over het algemeen rond NAP +0,7 m.

De huidige grondwaterstanden liggen langs de Amstel rond het boezempeil (NAP -0,4 m) en nemen toe in de richting van de Spaklerweg tot circa NAP -0,1 m. Vervolgens neemt de grondwaterstand steil af richting de watergang langs de voormalige Penitentiare Inrichting Overamstel en de watergang tussen het Nuon-terrein en de rioolwaterzuiveringsinstallatie Zuid / Spaklerweg (RWZI Zuid) tot circa NAP -1,5 m. Dit komt omdat de spoordijk een barrière in de grondwaterstroming vormt, met een zeer lage doorlatendheid.

Langs de oevers van de Amstel, de insteekhaven bij het park en de Duivendrechtsevaart ligt een half verholten directe secundaire waterkering (Dijkvak A129-001). De kering bestaat uit een ondergronds grondlichaam. De dijktafelhoogte van de waterkering (kruinhoogte) is NAP +0,1 m met een aanvullend profiel van vrije ruimte van 0,5 m en een kruinbreedte van 3 m. De ligging van de kering met bijbehorende kern- en beschermingszone zijn vastgelegd in de legger 2015.

De kade langs de Duivendrechtsevaart maakt onderdeel uit van de waterkering. In 2010 is een visuele inspectie uitgevoerd waaruit bleek dat op een aantal plaatsen reparaties nodig zijn. Ook is geconstateerd dat er diverse uitlaten in de kadeconstructie aanwezig zijn. Deze uitlaten lopen vermoedelijk door de waterkering. Bij eventuele herstelwerkzaamheden is van belang dat de werkzaamheden vergunningplichtig zijn bij waterschap AGV.

Effecten op de waterhuishoudkundige situatie / maatregelen

Voor voorliggend bestemmingsplan is een separate waterparagraaf opgesteld. Deze waterparagraaf is een bijlage bij voorliggend bestemmingsplan (Waterparagraaf Amstelskwartier 2e fase bij Bestemmingsplan Weststrook Zuid en omgeving; d.d. 28 december 2017). Voor een beschrijving van de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de toekomstige situatie wordt verwezen naar die bijlage. Hierin is onder meer het navolgende aangegeven:

Waterkering

Toekomstige gebouwen en constructies in het plangebied zijn buiten de kernzone van de waterkering geprojecteerd, maar wel gedeeltelijk binnen de beschermingszone. Bij bouw binnen de beschermingszone moet een watervergunning worden aangevraagd. Voorts geldt dat voor alle nieuwe bomen en kabels en leidingen gezorgd en aangetoond moet worden dat zij, inclusief de ontgrondingskuil van de boom of erosiekrater van een drukleiding, buiten de kernzone van de waterkering vallen. De brug over de Duivendrechtsevaart wordt over de kernzone van de waterkering heen gebouwd. De kade en de waterkering blijven bereikbaar voor inspectie en onderhoud.

Oppervlaktewater

Het deelgebied Amstelskwartier 2e fase was voor sloop van het bedrijventerrein van NUON sterk verhard (60%). In het toekomstbeeld kent het plangebied van fase 2 een minder hoge verhardingsgraad, onder meer door sloop van het NUON hoofdkantoor (hier wordt het buurtpark gerealiseerd) en de toekomstige binnentuinen. De brug krijgt twee pijlers in de Duivendrechtsevaart, waardoor het wateroppervlakte van de Duivendrechtsevaart afneemt. Per saldo bekeken, betekent e.e.a. dat compensatie plaats moet vinden. De watercompensatie vindt elders plaats middels aanleg van twee waterpartijen in verbinding met de Amstel naast de Jan Vroegopsingel.

Grondwater

De toekomstige maaiveldhoogte wordt ter plaatse van de bouwblokken op minimaal NAP + 0,9 m aangelegd. Bij het bouwrijpmaken van het gebied wordt een leeflaag van 1 m dikte aangebracht tot de gewenste eindhoogte. De Amstelstroomlaan wordt gerealiseerd op een maaiveldhoogte van minimaal NAP + 1,2 m. Bij de oprit van de brug over de Duivendrechtsevaart loopt de maaiveldhoogte op.

Zoals hiervoor al is aangegeven, is in het deelgebied Amstelskwartier 2e fase sprake van bodemverontreiniging. De verontreiniging omvat mobiel componenten die zich via het grondwater verplaatsen. Laterale verspreiding van de verontreiniging wordt voorkomen door de in Overamstel aanwezige beheersdrainage met een instelbaar drainageniveau dat momenteel op NAP - 1,5 m is afgesteld. De beheersdrainage bestaat momenteel uit een grindkoffer met drain aan de noordzijde van de Amstelstroomlaan. Op termijn wordt de grindkoffer met drain tussen noordzijde Amstelskwartier 1e en 2e fase verplaatst naar de oostzijde van het park en komt aan de westzijde van het park eveneens een grindkoffer met drain te liggen. De grindkoffer met drain langs de Amstelstroomlaan verbindt dan beide systemen langs de lengte van het park. Dit systeem van grindkoffers voert af naar een lokale waterzuivering. De beheersdrainage heeft als neveneffect dat de grondwaterstand wordt verlaagd, waardoor momenteel de grondwaterstand in het park aanzienlijk lager is. Beleidsmatig is het echter niet wenselijk om met behulp van drains aan de grondwatermorm voor kruipruimteloos bouwen te voldoen. Als de beheersdrainage faalt of moet worden vervangen zou immers (tijdelijk) grondwateroverlast kunnen ontstaan. Daarnaast is het mogelijk dat in de toekomst de beheersdrainage niet meer nodig is voor beheersing van grondwaterverontreiniging. Op dat moment is het wenselijk om de bemaling van de drains uit te kunnen schakelen zonder dat dit tot risico op grondwateroverlast leidt. Polderconstructies zijn conform het beleid van de gemeente in principe niet toegestaan. Daarom is besloten dat de

maaiveldhoogte van het gebied een zodanige hoogte dient te krijgen dat ook zonder drainage wordt voldaan aan de gemeentelijke grondwaternorm. Hiervoor zijn berekening uitgevoerd (zie waterparagraaf in de bijlage). Uit berekeningen volgt dat bij een maaiveldhoogte van NAP +0,9 m (eindhoogte na zetting) het plangebied zowel in een situatie met als zonder beheersdrainage voldoet aan de gemeentelijke grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen. In de situatie met beheersdrainage is eveneens overal voldoende ontwatering voor boomwortels beschikbaar (>0,8 m).

Ontwikkelaars dienen bij het ontwerp van ondergrondse parkeergarages insluiting van grondwater op de kavel te voorkomen. Insluiting van grondwater treedt op als er grondwateraanvulling door neerslag optreedt maar het grondwater niet weg kan stromen omdat de grondwaterstroming geblokkeerd wordt door ondergrondse parkeergarages. De ondergrondse parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd (geen polderconstructies). In verband met de mobiele verontreinigingen in het freatische grondwater is het bouwen met kruipruimte niet toegestaan.

Hemelwater

In het gebied wordt een gescheiden rioleringsstelsel gerealiseerd, bestaande uit DWA (droogweerafvoer) en HWA (hemelwaterafvoer). Naar verwachting loost de HWA op de Amstel ter plaatse van een reeds aanwezig lozingspunt. Getracht wordt het aantal van dit soort doorvoeren door de waterkering te verminderen.

Vanwege het toenemende risico op extreme neerslag dient het maaiveld zodanig te zijn ingericht dat het overvloedige water geen schade, grote overlast, gevaarlijke situaties of blokkade van hoofdwegen veroorzaakt, conform de doelstellingen van Amsterdam Rainproof. Het streven is om een bui van 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder schade in bebouwing en blokkade van grote gemeentelijke verkeersknooppunten. Hierbij wordt circa 20 mm per uur verwerkt door de riolering, de andere 40 mm per uur wordt in de openbare en particuliere ruimte verwerkt. Zo mogelijk wordt het hemelwater vertraagd afgevoerd en/of (her)gebruikt. Vertraagde afvoer ontlast afvoerbuizen en het oppervlaktewatersysteem tijdens piekbuien.

Voor de hemelwaterafvoer van de brug over de Duivendrechtsevaart geldt dat spuwers zijn toegestaan, maar niet op plaatsen waar scheepvaart kan komen.

Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan, dient het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen te worden. Daarnaast dient bij het beheer zo min mogelijk gebruik te worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

Overleg met waterbeheerder

De gebiedsontwikkeling vindt plaats in overleg met Waternet. Overleg over het gebied Amstelkwartier tweede fase heeft onder meer plaatsgevonden in het kader van de bestemmingsplanprocedures van Amstelkwartier tweede fase, Zone A2/Joan Muyskenweg, wijzigingsplannen voor gasleidingverlegging, het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier tweede fase en het uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord.

Hoofdstuk 12 Luchthaven indelingbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart (artikel 8.8 lid 1) is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal dat onderdeel uitmaakt van het LIB. Het LIB bevat regels over:

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In het LIB is in bijlage 4a een kaart opgenomen met toetshoogtes. Hoger bouwen dan aangegeven op deze kaart is alleen toegestaan, mits uit een advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat het object geen belemmering vormt voor het functioneren van radarapparatuur met het oog op veilig luchtverkeer. In het kader van het Uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord is een plan-/objectanalyse uitgevoerd om te bepalen of het LIB een belemmering vormt voor de aldaar beoogde bouwhoogte van maximaal 70 m. Deze analyse is als bijlage bij voorliggend bestemmingsplan gevoegd (Plan-/Objectanalyse i.v.m. Luchthavenindelingbesluit Schiphol LIB; d.d. 18-05-2017). Voor de eerder uitgevoerde analyse was voorts bijlage 8a van het LIB van belang. In bijlage 8a van het LIB zijn plannen opgenomen welke zijn uitgezonderd van de verplichting voor advies van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Hierin is ook 'Amsterdam Oost - Amstelkwartier 2de fase, Ooststrook' opgenomen. Uit de desbetreffende kaart is op te maken dat hier de Weststrook wordt bedoeld. Voorliggende bestemmingsplan betreft een deel van deze Weststrook. De voorwaarde voor de uitzondering van de verplichting voor dit plangebied, is dat de radar bij Soesterberg operationeel wordt voor de civiele luchtvaart. Uit de analyse die is uitgevoerd voor het Uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord bleek dat dat reeds was gebeurd. Dit betekent dat het LIB voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan (maximale bouwhoogte is 27 m) geen belemmering vormt



Afbeelding: Uitgezonderd gebied ex artikel 2.2.2a, vierde lid, onderdeel b juncto Bijlage 8a LIB, afkomstig uit 'rapport beschrijving bouw- en bestemmingsplannen'

Hoofdstuk 13 Cultuurhistorie en archeologie

13.1 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.

13.2 Situatie plangebied

Cultuurhistorie

In 2012 is door Bureau Monumenten & Archeologie een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd. De beschrijving van de cultuurhistorie van het gebied Overamstel is opgenomen in de bijlage van voorliggend bestemmingsplan (Cultuurhistorische verkenning en advies Industrieterrein OverAmstel; Amsterdam; mei 2012). Hieruit is het volgende op te maken voor wat betreft de cultuurhistorische waarden in voorliggend bestemmingsplangebied:

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Voor het plangebiedsdeel te oosten van de Duivendrechtsevaart is de noordwest/zuidoost lopende vroegere polderverkaveling en de daarop volgende verkavelingsrichting van de voormalige Zuidergasfabriek van belang. Deze verkavelingsrichting is gebruikt

in de stedenbouwkundige opzet van onder meer Amstelkwartier tweede fase. Voorts is de Duivendrechtsevaart in cultuurhistorische verkenning gedeuid als betekenisvol stedenbouwkundig element. De Duivendrechtse Vaart werd na de tweede wereldoorlog gegraven om in het gebied de aan- en afvoer van goederen per schip mogelijk te maken. De vaart heeft een nautisch/utilitair karakter met strakke kademuren. Cultuurhistorisch van belang vanwege de historische functie en stedenbouwkundig van belang als ruimtelijk element. Voor wat betreft het plangebiedsdeel aan de westzijde van de Duivendrechtsevaart (Zone A2/Joan Muyskenweg) geldt dat dit gebied gekarakteriseerd wordt door de Nieuwe Utrechtseweg / Rijksweg A2. De Nieuwe Utrechtseweg, de Rijksweg A2, fungeert als een centrale as binnen dit gebied. Ten westen van de snelweg is het volkstuinencomplex Amstelglorie gelegen, ten oosten een strook bestemd voor industrie. Deze situatie valt te herleiden tot het oorspronkelijke ontwerp uit 1948 waarin de waardering voor de groene Amsteloeveren zo nadrukkelijk naar voren kwam. De snelweg leidt het verkeer als een 'parkway' de stad binnen over de Utrechtsebrug die zo minimalistisch mogelijk werd ontworpen om het zicht over de Amstel vrij te laten. Een dergelijke entree tot de stad, in wezen een ononderbroken snelwegverbinding tussen Amsterdam en verscheidene Europese steden, is relatief zeldzaam. De oorspronkelijke bebouwing op de strook aan de oostkant van de A2 is grotendeels gerenoveerd of vervangen maar heeft nog steeds een industrieel karakter. Afgezien van de bebouwing langs de oostzijde van de A2, markeert het volkstuinencomplex en het groen waarin de A2 is gelegd de punt van de groene Amstelscheg die een belangrijk uitwerking is van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP). Hoewel de 'parkway' uit het oorspronkelijke plan is vervangen door de A2, is het beoogde effect van een vrijliggende invalsweg en daarmee het contrast tussen de stedelijke bebouwing van de Rivierenbuurt en het diep in de stad doordringende landschap nog goed te ervaren. De groene uitloper van de Amstelscheg vertegenwoordigt een belangrijke landschappelijke waarde. Het tracé van de Nieuwe Utrechtseweg / Rijksweg A2 wordt met voorliggend bestemmingsplan niet gewijzigd. Ook na uitvoering van voorliggend bestemmingsplan blijft de Nieuwe Utrechtseweg / Rijksweg A2 een vrijliggende invalsweg waar het contrast tussen de stedelijke bebouwing van de Rivierenbuurt en het diep in de stad doordringende landschap nog te ervaren.

Archeologie

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd van het plangebied Overamstel. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig zijn. De rapportage is een bijlage bij voorliggend bestemmingsplan (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Actualisatie Overamstel Stadsdeel Oost; BO 10-148; d.d. april 2011). Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen plangebied Overamstel materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings/ en gebruiks/ en bewoningsgeschiedenis van de 11de/12de tot in de 20ste eeuw. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied. Het gebied Overamstel is verdeeld in zes verwachtingszones. Voorliggend bestemmingsplan ligt in gebied dat is aangeduid als "Zone E: Duivendrechtse Polder". Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik van de ontginning tot de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. Ter plaatse van de Nieuwe Utrechtseweg en de Duivendrechtse vaart zijn de archeologische resten verstoord. Voor deze delen van de zone wordt de lage verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting. Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld. De beleidskaart is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. Op de archeologische beleidskaart voor Overamstel

worden vijf beleidszones/ beleidsvarianten onderscheiden. Voorliggend bestemmingsplangebied ligt in gebied van "beleidsvariant 11" wat betekent dat er voor alle bodemingrepen geen verplichting bestaat voor het uitvoeren van archeologisch veldwerk. 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 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 het plangebied en 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 Wet- 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 he 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 (bijvoorbeeld in de vorm van inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag). De agenda Groen ondersteund samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groeninitiatieven.

Gedragscode Amsterdam

De gedragscode Amsterdam (2009-2018) beschrijft de voorzorgsmaatregelen die men moet nemen voor de instandhouding van beschermde soorten of de versterking hiervan. De gedragscode kan worden toegepast bij bestendig beheer en onderhoud.

14.3 Situatie plangebied

In het kader van het MER Overamstel (2013) voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd door Dienst Ruimtelijke Ordening (september 2012). Dit onderzoek is opgenomen in het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase. Bij dit onderzoek stonden twee vragen centraal:

- welke effecten kunnen de ontwikkelingen in het plangebied Overamstel hebben op de aanwezige natuurwaarden in het gebied en in de directe omgeving daarvan;
- kunnen deze effecten, voor zover ze negatief zijn, worden gecompenseerd of gemitigeerd (verzacht/beperkt)?

Uit dit onderzoek kwamen geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase naar voren. Aangezien dit onderzoek meer dan 5 jaar oud is, is in 2016 opnieuw een natuuronderzoek uitgevoerd. Dit is het 'Natuuronderzoek Amstelskwartier tweede en derde fase te Amsterdam'. Deze resultaten worden in onderstaande paragrafen uiteengezet.

14.3.1 Soortbescherming

Natuuronderzoek Amstelkwartier tweede en derde fase (2016)

In april 2016 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch verkennend natuuronderzoek voor het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" uitgevoerd middels een quickscan ecologie. Uit de quickscan is gebleken dat het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" mogelijk functies herbergt voor broedvogels met jaarrond beschermde nestlocaties, beschermde flora en vleermuizen. Dit was aanleiding voor het uitvoeren van aanvullend onderzoek naar jaarrond beschermde nestlocaties van vogels, aanwezigheid beschermde flora en naar het gebruik van het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" door vleermuizen. De resultaten van dat aanvullende onderzoek, uitgevoerd in de periode april-december 2016, zijn weergegeven in de rapportage "Natuuronderzoek Amstelkwartier tweede en derde fase te Amsterdam" (Adviesbureau E.C.O. Logisch; projectcode IBNA1606; versie d.d. 2-1-2017). Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Broedvogels

Binnen het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" zijn geen jaarrond beschermde nestlocaties van vogels waargenomen. Er zijn in totaal twee broedgevallen van de houtduif, één broedgeval van de ekster en één broedgeval van de zwarte kraai binnen het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" aangetroffen. De nestlocaties staan weergegeven in bijlage 1 van de rapportage van het nader onderzoek voor deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase". Uit die bijlage is op te maken dat dit niet het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft.

Flora

In het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" zijn meerdere exemplaren van de brede wespenorchis en de kleine maagdenpalm aanwezig. De locaties van de kleine maagdenpalm zijn aangeplant. De standplaatsen van de aangetroffen beschermde soorten staan op kaart weergegeven in bijlage 2 van de rapportage van het nader onderzoek voor deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase". Uit die bijlage is op te maken dat dit niet het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft.

Vleermuizen

Binnen het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" zijn de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis waargenomen. Per onderzochte functie wordt het gebruik van het projectgebied nader toegelicht:

- Zomer- en Kraamverblijfplaatsen: in deze periode zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Er zijn foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. De waargenomen individuen van de gewone dwergvleermuis foerageerden voornamelijk langs de watergang en bomen aan de noord- en westzijde van het projectgebied. Verspreid door het projectgebied zijn incidenteel enkele foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen.
- Paarverblijfplaatsen en zwermplaatsen: in het projectgebied zijn geen paarverblijfplaatsen van vleermuizen waargenomen. Er zijn twee baltende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Eén individu baltte boven de watergang aan de westzijde van het projectgebied en toonde geen binding met de bebouwing in het projectgebied. Het andere individu baltte aan de noordzijde van het projectgebied, langs de appartementen buiten het projectgebied en toonde geen duidelijk binding met de bebouwing in het projectgebied. Er zijn meerdere foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis en twee foeragerende individuen van de ruige dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. Deze individuen zijn incidenteel en in lage dichtheden

waargenomen.

- Winterverblijfplaatsen: op maandag 19 december (2016) zijn de aanwezige boomholtes onderzocht met een endoscoop op de aanwezigheid van overwinterende vleermuizen. Hierbij zijn geen overwinterende vleermuizen of sporen van recentelijk gebruik door vleermuizen waargenomen. Uit één van de boomholtes, welke te zien is op de afbeelding hiernaast, kwamen tijdens het onderzoek twee halsbandparkieten gevlogen. Deze halsbandparkieten zouden mogelijk de boomholte komend broedseizoen als nestlocatie kunnen gebruiken.
- Vliegroutes en foerageergebieden: er zijn geen vliegroutes in het projectgebied waargenomen. Er zijn foerageergebieden van de gewone dwergvleermuis binnen het projectgebied waargenomen. Voornamelijk de watergang en de groenstructuren aan de west- en noordzijde van het projectgebied worden gebruikt als foerageergebied door de aanwezige individuen van de gewone dwergvleermuis. Verspreid door het projectgebied zijn incidenteel enkele foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen. In het najaar zijn er twee foeragerende ruige dwergvleermuizen waargenomen

De resultaten van het vleermuisonderzoek staan op kaart weergegeven in bijlage 3 van de rapportage van het nader onderzoek voor deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase". Uit die bijlage is op te maken dat dit niet het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft. Voor wat betreft de aangetroffen foerageergebieden buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan geldt dat deze voor de gewone dwergvleermuis en de ruige dwergvleermuis niet essentieel zijn voor de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie. De foerageergebieden worden slechts incidenteel door enkele exemplaren van deze soorten benut. Er is voldoende alternatief foerageergebied in de directe omgeving aanwezig waardoor eventuele effecten verwaarloosbaar zijn. De werkzaamheden in het plangebied zullen geen negatieve effecten hebben op de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie van de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis.

Overige soorten

In het deelgebied "Amstelkwartier tweede en derde fase" zijn de egel en het konijn waargenomen. Het projectgebied biedt suboptimaal leefgebied voor de kleine marterachtigen, zoals de bunzing, hermelijn en de wezel. Binnen het projectgebied zijn er geen sporen en aanwezigheid van deze soorten waargenomen.

Conclusie deelgebied ten oosten van de Duivendrechtsevaart

Soortbescherming vormt geen belemmering voor het uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan van het deelgebied ten oosten van de Duivendrechtsevaart. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is voor het deelgebied ten oosten van de Duivendrechtsevaart niet noodzakelijk.

Natuurtoets Brug Duivendrechtsevaart (2017)

In 2017 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch natuuronderzoek uitgevoerd voor het deelgebied van de toekomstige brug over de Duivendrechtsevaart en het gebied ten westen van de Duivendrechtsevaart waar de Amstelstroomlaan op de Joan Muyskenweg wordt aangesloten. De resultaten van het onderzoek, uitgevoerd in juni, juli en november 2017, zijn weergegeven in de rapportage "Natuurtoets Brug Duivendrechtsevaart Amsterdam" (Adviesbureau E.C.O. Logisch; IBNA1710; d.d. 30-11-2017). Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Naar aanleiding van een literatuurstudie en habitatscan is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van functies voor broedvogels, kleine marterachtigen, vaatplanten en vleermuizen. Er zijn voornamelijk geen broedgevallen op potentieel jaarrond beschermde nesten van vogels aangetroffen in de onderzochte deelgebieden in 2017. Aanvullende monitoring van de aanwezige potentieel jaarrond beschermde nestlocaties in de periode maart - juli 2018 wordt aanbevolen.

Er is een individu van de hermelijn vastgelegd in het zuidelijke bosje in het projectgebied. Dit betreft een enkele waarneming van een enkel individu binnen een lange onderzoeksperiode. Er wordt dan ook geen verblijfplaats binnen het projectgebied verwacht.

Er zijn foeragerende individuen van de gewone dwergveermuis waargenomen rondom de groenstructuren in het projectgebied. Het foerageergebied is echter niet essentieel voor de gunstige staat van instandhouding van de lokale populatie van de gewone dwergveermuis. Er zijn geen vliegroutes of verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Boven de Duivendrechtsevaart is geen essentiële vliegroute van vleermuizen aanwezig. Er zijn eveneens geen beschermde vaatplanten aangetroffen in het projectgebied.

Op basis van de resultaten van het onderzoek is in de rapportage de volgende conclusie getrokken:

Tot op heden is er nog geen ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Om overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden, dienen een aantal mitigerende maatregelen te worden aangehouden. Daarnaast worden aanvullende inventarisaties naar broedvogels met jaarrond beschermde nesten aanbevolen. De mitigerende maatregelen die door het onderzoeksbureau worden aanbevolen zijn:

- Om de plannen in het projectgebied te realiseren zullen er mogelijk bomen en struweel worden verwijderd. Het is aan te bevelen het verwijderen en verplanten van bomen en struweel buiten het broedseizoen van vogels (globaal 15 maart - 15 juli) uit te voeren. De vermelde periode is niet leidend, elk broedgeval is beschermd. Ook broedgevallen buiten deze periode mogen niet verstoord worden. Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen, maar ook buiten deze periode (i.v.m. aanwezigheid broedgevallen van bijvoorbeeld duiven) plaats moeten vinden, dient een aanvullende inspectie op broedvogels door een ecooloog te worden uitgevoerd om overtredingen te voorkomen.
- Het projectgebied maakt deel uit van een zeer kleine zone van foerageergebied van vleermuizen. Daarom dient er in de actieve periode (globaal maart t/m november) van vleermuizen nachtelijke lichtverstoreng te worden voorkomen rond het noordelijk deel van het projectgebied.
- Tijdens de werkzaamheden in het projectgebied kunnen mogelijk muizen (aardmuis, bosmuis, dwergmuis, huisspitsmuis, rosse woelmuis en veldmuis) en amfibieën (bastaardkikker, bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en meerkikker) worden gedood. Hiervoor geldt een meldplicht bij de RUD NHN, omdat er gebruik wordt gemaakt van de provinciale vrijstelling.
- De werkzaamheden dienen in één richting te worden uitgevoerd waardoor aanwezige fauna voor de werkzaamheden uit kunnen vluchten.

Conclusie deelgebied ten westen van de Duivendrechtsevaart en brug over Duivendrechtsevaart

Met inachtneming van de in de rapportage opgenomen aanbevelingen (zie hiervoor) vormt het aspect "soortbescherming" geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan van het deelgebied ten westen van de Duivendrechtsevaart en ter plaatse van de nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart. Een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is voor het deelgebied ten westen van de Duivendrechtsevaart en de brug over de Duivendrechtsevaart niet noodzakelijk.

14.3.2 Gebiedsbescherming

Het aspect "gebiedsbescherming" is onderdeel van de natuurtoets die in 2017 door Adviesbureau E.C.O. Logisch is uitgevoerd natuuronderzoek uitgevoerd. De resultaten van de beoordeling zijn weergegeven in de rapportage "Natuurtoets Brug Duivendrechtsevaart Amsterdam, d.d. 30-11-2017". Uit de rapportage is het volgende op te maken voor het aspect "gebiedsbescherming":

Binnen het plangebied zijn geen beschermde natuurgebieden aanwezig. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op ruim 6,5 kilometer van het plangebied. Aan de noordzijde betreft dit het IJmeer

en Markermeer en aan de zuidzijde betreft dit Botshol op circa 7,7 kilometer. Het dichtstbijzijnde gedeelte van het NNN ligt op circa 4,8 kilometer van het projectgebied.

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden en delen van het NNN bevinden zich op voldoende afstand van het plangebied om effecten uit te sluiten. Er worden geen negatieve effecten op de NNN en Natura 2000-gebieden verwacht als gevolg van de ontwikkelingen in het plangebied. De gebieden liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het plangebied.

Het plangebied ligt niet binnen de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam (HGS). Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich de dichtstbijzijnde zone van de Hoofdgroenstructuur genaamd 'Volkstuinenpark Amstelglorie'. Het plangebied bevindt zich eveneens niet binnen de Ecologische structuur van Amsterdam. Aan de noord- en westzijde van het plangebied liggen langs de Amstel de dichtstbijzijnde zones van de Ecologische structuur. Dit betreft zones aan de Ouderkerkerdijk en de Jan Vroegopsingel. Er is een secundaire verbinding nabij het plangebied aanwezig. De geplande werkzaamheden zullen geen invloed hebben op deze secundaire verbinding.

Hoofdstuk 15 Duurzaamheid

15.1 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.

15.2 Amstelkwartier 2e fase weststrook

15.2.1 Plan

Het doorontwikkelen van Amstelkwartier 2e fase past in de duurzame uitbreidingsstrategie van de gemeente Amsterdam. In deze strategie vindt uitbreiding plaats direct grenzend aan de bestaande stad. Een hoge dichtheid en een mix van functies zorgen voor een levendige en compacte stad met goede mogelijkheden voor collectieve oplossingen, zoals hoogwaardig OV, groenstructuren en een duurzame energie infrastructuur.

In de Businesscase Amstelkwartier 2e fase ('saneren en verstandig verder, 2012) werd uitgegaan van verplaatsing van een gasverdeelstation en een gasexpansieturbine (GET), waarmee in een groot deel van de benodigde elektriciteitsvraag zou kunnen worden voorzien. Inmiddels is gebleken dat het opnieuw exploiteren van een GET onrendabel is en afgeraden wordt. Hiermee vervalt een belangrijke bron van duurzame energie in het gebied. Op vele andere punten van de Agenda Duurzaam Amsterdam scoort het plan echter goed. Er wordt daarom niet gezocht naar mogelijkheden om de energieopwekking van de GET te compenseren.

15.2.2 Agenda Duurzaam Amsterdam

De gemeente Amsterdam heeft in maart 2015 de agenda 'Duurzaam Amsterdam' vastgesteld. Dit is de Agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. Per thema is aangegeven op welke wijze de ontwikkeling van Amstelkwartier 2e fase bijdraagt aan deze agenda.

Duurzame energie

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik en draait op hernieuwbare bronnen. Voor nieuwbouw gelden steeds striktere landelijke normen voor de energieuishouding. Landelijke normen komen steeds dichterbij de Amsterdamse norm van een EPC (energie prestatie coëfficiënt) van 0,15. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat er geen gas wordt aangelegd in nieuwbouwprojecten.

Overige duurzame bronnen

Bij de EPC eis van 0,15 zullen over het algemeen zonnepanelen worden aangelegd. Uitgangspunt voor de gebouwen is daarom dat er zonnepanelen op de daken komen te liggen. Overige duurzame bronnen in de directe omgeving van het plangebied zijn een datacenter, kantoren en het oppervlaktewater van de Amstel. De eerste twee zijn voor laagwaardige restwarmte. Het oppervlaktewater kan ook worden gebruikt voor het regenereren van koude bronnen.

Schone lucht en Duurzame mobiliteit

Het thema Schone lucht benoemt in de Agenda Duurzaam Amsterdam een ambitie en maatregelen, die voortbouwen op de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Het gaat daarbij om mobiliteit gerelateerde maatregelen. Ook voor deze locatie geldt dat de luchtverontreiniging van het verkeer afkomstig zal zijn. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit sterk beïnvloed door de omgeving.

Walkable city: OV en fiets

Het gebied sluit aan op de bestaande stad en haar voorzieningen. De dichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk leven, waar de voetganger zich thuis voelt. Om de rest van de stad te bereiken, bestaat een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer en met de fiets. Daarbij wordt de bereikbaarheid per fiets vergroot door te investeren in extra fietsverbindingen.

Lage parkeernormen

Aangezien deze locatie goed aansluit bij het concept van de walkable city - is het niet noodzakelijk het autoverkeer optimaal te faciliteren. Er wordt hier gekozen voor relatief lage parkeernormen.

Elektrisch Vervoer

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Elektriciteit is de belangrijkste drager voor hernieuwbare energie en elektrische voertuigen stoten geen emissies uit. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor infrastructuur aanwezig is. Er is daarbij een onderscheid in de oplaadinfrastructuur die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfrastructuur die alleen moet zijn voorbereid. Door middel van de aanleg van mantelbuizen, kan de oplaadinfrastructuur meegroeien met het daadwerkelijke gebruik en worden kostbare investeringen in een latere fase voorkomen.

Het gaat om oplaadfaciliteiten in zowel de openbare ruimte als voor de privégarages op eigen terrein. Voor de openbare ruimte is het uitgangspunt, dat 100% van de parkeerplaatsen bij oplevering daarop is voorbereid. De aanwezigheid van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte sluit goed aan bij stadsbrede autodeelsystemen met een elektrische autofleet.

Voor de particuliere garages geldt dat de ontwikkelaar bij de tender een visie moet hebben op duurzame mobiliteit. De percentages voor laadplekken bij oplevering en voorbereiding zijn hier onderdeel van. Daarnaast kan de visie ook gaan over autodeelsystemen en de opwek van duurzame energie.

Circulaire economie

Het thema circulaire economie is veelomvattend. Voor gebiedsontwikkeling ligt de focus op circulair bouwen en op de wijze waarop wordt omgegaan met huishoudelijk afval.

Circulair bouwen

Bij circulair bouwen gaat het om het slim omgaan met materialen en het rekening houden met veranderingen door de tijd. Het gebouw moet zich aan de tijd kunnen aanpassen net als de functie van het gebouw. Gebouwen dienen flexibel te kunnen worden heringericht. Hergebruik van materialen verdient de voorkeur. Ook lokale materialen die zonder veel energie zijn te winnen, scoren relatief goed. Gebouwen zijn demontabel en materialen worden gedocumenteerd, zodat materialen elders kunnen

worden hergebruikt. Hoogwaardige materialen die lang meegaan worden ingezet voor de schil van gebouwen met een lange levensduur. Bij het tenderen van kavels is circulair bouwen het onderscheidend criterium voor duurzaamheid. Duurzaamheid telt voor een derde mee bij de selectie van inschrijvingen. Daarvoor wordt op het moment van tenderen de laatste stand van zaken met betrekking tot deze maatlat gebruikt. Hierin worden de ervaringen met de MPG (MilieuPrestatieGebouwen) en de circulaire maatlat voor Buiksloterham meegenomen. Los daarvan bestaat een minimum eis van een Epc (energieprestatiecoëfficiënt) van 0,15, conform de Amsterdamse standaard.

Huishoudelijk afval

De gemeente heeft in de Agenda Duurzaam Amsterdam het doel opgenomen om het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval van 19% in 2013 omhoog te brengen naar 65% in 2020. Dit gebied sorteert voor op de nieuwe gemeentelijke afvalrichtlijnen voor nieuwbouwgebieden. Per afvalstroom is aangegeven per hoeveel huishoudens een afvalbak dient te worden geplaatst. Dit is opgenomen in het stedenbouwkundig plan 'Amstelkwartier 2e fase Weststrook' hoofdstuk 11, Beheer en exploitatie openbare ruimte.

Klimaatbestendigheid

Voor een klimaatbestendig plan is een pakket van samenhangende maatregelen gedefinieerd. Dit zijn maatregelen die meestal zowel ten gunste komen aan de regenbestendigheid, hittebestendigheid en goed zijn voor de flora en fauna. De maatregelen hebben te maken met de aanwezigheid van groen, de mogelijkheid om water vast te houden in tijden van regen en om water te verdampen in tijden van hitte. In de huidige situatie is er een aantal groenvoorzieningen, dat positief werkt voor de klimaatbestendigheid:

- aanwezigheid park;
- aanwezigheid water in omgeving;
- bestaande bomen.

In het ontwerp is rekening gehouden met extra groenvoorzieningen:

- bomen in de straten;
- groenstrook in Amstelstroomlaan;
- groenstrook bij kade;
- geveltuinten in grote straten;
- binnentuinen met aanzienlijk deel oppervlak volle grond (zonder parkeergarage eronder).

Voorwaarden en aandachtspunten gebouwen

Om de klimaatbestendigheid verder te verhogen, gelden de volgende randvoorwaarden voor de gebouwen:

- groene daken: alle daken zijn groen en hebben een watervertragende werking.

Daarmee hebben deze daken ook een functie voor de natuur. Bovendien kijken de gebruikers van de hogere gebouwen in de omgeving op de mooie intensief groene daken en genieten zo van een mooi uitzicht. Dit past ook bij het natuurinclusief bouwen.

De volgende aandachtspunten worden meegegeven aan de ontwikkelaars:

- Het groen inrichten van voortuinen en achtertuinen;
- Een souterrain kan last ondervinden bij zware regenval;
- De bovenste appartementen aan de Amstelstroomlaan hebben met de oriëntatie op het zuiden en hun hoogte (boven de bomen uit) een hitterisico bij hoogzomerse dagen.

De volgende maatregelen dragen bij aan de hittebestendigheid: kleur van de gebouwen, oriëntatie op de zon, maatgeving ramen en isolatiewaarde.

Rainproof

De Rainproof opgave voor Amstelkwartier 2e fase ligt hoofdzakelijk bij:

- Het vasthouden van hemelwater en benutten ervan (voor bijvoorbeeld de groenvoorziening, dakterrassen en tuinen);
- Het afvoeren van hemelwater in geval van extreme buien.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

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

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

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

Waar de overige hoofdstukken van deze plantoelichting de achtergronden van het uitwerkingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de planregeling, te weten de regels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in paragraaf 16.3 de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

16.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan is een gedetailleerd eindplan, waarvan de bestemmingen en de maximale bouw mogelijkheden bekend zijn.

16.3 Artikelsgewijze toelichting

Waar de overige paragrafen van deze plantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de planregeling, te weten de planregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de (digitale) verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan

de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.

- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

De regels in hoofdstuk 1 en de algemene regels in hoofdstuk 3 gelden voor het bestemmingsplan als geheel. Zij werken door in de diverse bestemmingen.

Hoofdstuk 1 bevat een tweetal artikelen. In artikel 1 wordt een aantal in de regels en/of op de verbeelding voorkomende begrippen ter wille van de duidelijkheid en rechtszekerheid voorzien van een definitie. Artikel 2 geeft een uitleg van de wijze waarop de begrenzing van de verschillende bestemmingen, de bouwhoogte van bouwwerken en de oppervlakte van bouwwerken wordt gemeten.

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.

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

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

Artikel 3 Horeca

Zoals in paragraaf 4.4.3 is aangegeven, krijgen de gronden ten westen van de locatie Joan Muyskenweg 10 de bestemming Horeca. De bestemmingsregels zijn afgestemd op de bestemmingsomschrijving en bouwregels van het bestemmingsplan Zone A2 / Joan Muyskenweg. Dit betekent dat de gronden overeenkomstig de bestemmingsregels van dat bestemmingsplan mogen worden gebruikt voor de horecavoorziening van Joan Muyskenweg 10 en dat er geen gebouwen mogen worden gerealiseerd.

Artikel 4 Tuin - 1 en Artikel 5 Tuin - 2

In het bestemmingsplan is onderscheid gemaakt in het bestemmen van voortuinen (Tuin - 1) en het bestemmen van binnentuinen / achtertuinen (Tuin - 2).

Binnen de bestemming Tuin-1 mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals erfafscheidingen, entreeportalen en luifels. De entreeportalen en luifels zijn onderdeel van

gebouwen die op gronden van een aangrenzende bestemming (in dit geval Wonen - 1 en Wonen - 2) mogen worden gerealiseerd. Dit geldt ook voor balkons, overstekken en geledingen van de desbetreffende gebouwen op de aangrenzende bestemmingen. Parkeren is op gronden met de bestemming Tuin - 1 niet toegestaan, maar in bepaalde situaties, onder voorwaarden, wel op gronden van de aangrenzende bestemmingen (in dit geval Wonen - 1 en Wonen - 2). Voor de ontsluiting daarvan zijn in- en uitritten ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningen op gronden met de bestemming Tuin - 1 toegestaan. Carports en overige overkappingen zijn niet toegestaan.

De binnengebieden van de bebouwing hebben de bestemming Tuin - 2 gekregen. Deze gebieden dienen vrij te blijven van bebouwing. Een uitzondering hierop zijn verdiepte of halfverdiepte parkeeroplossingen. Deze mogen binnen het op de verbeelding met de aanduiding 'specifieke vorm van tuin -1' aangeduide en begrensde gebied wel gerealiseerd worden. Binnen de bestemming Tuin - 2 mogen verder uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals erfafscheidingen.

Artikel 6 Verkeer

Openbaar gebied heeft de bestemming Verkeer gekregen. Dit betreft gronden bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, nutsvoorzieningen de daarvoor benodigde infrastructurele, verkeerskundige en waterstaatbouwkundige voorzieningen, zoals parkeergelegenheid, pleinen, groenvoorzieningen en water. Binnen de bestemming Verkeer is het gebied waarbinnen de nieuwe brug over het (vaar)water van de Duivendrechtsevaart en kades langs de Duivendrechtsevaart mogelijk wordt gemaakt, aangegeven met de aanduiding 'brug'. Gebouwen zijn op gronden met de bestemming Verkeer niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn de gebouwdelen van gebouwen op aangrenzende bestemmingen die boven de gronden met een verkeersbestemming uit steken (balkons, erkers, etc.). Voor deze uitstekende gebouwdelen gelden op verschillende locaties andere regels. Op de verbeelding is het desbetreffende onderscheid gemaakt in gebieden/stroken met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' en gebieden/stroken met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 2'.

Om redenen die verband houden met de bouwregels van de bestemming Wonen - 2 is op de verbeelding het aanduidingsvlak 'specifieke bouwaanduiding - 4' opgenomen (zie hieronder onder Artikel 8 Wonen - 2 onder "Nadere bepalingen voor peil").

Artikel 7 Wonen - 1 en Artikel 8 Wonen - 2

In het stedenbouwkundig plan dat ten grondslag ligt aan voorliggend bestemmingsplan is onderscheid gemaakt in regels voor bouwblokken langs zogenaamde 'binnenstraten' (straten die haaks op of schuin liggen ten opzichte van de Amstelstroomlaan) en bouwblokken langs de 'stadsstraat' (Amstelstroomlaan). In navolging daarvan is in voorliggend bestemmingsplan onderscheid gemaakt in een tweetal woonbestemmingen (Wonen - 1 en Wonen - 2) die zich onder meer onderscheiden in het toegestane gebruik van de eerste bouwlaag / plint. In tegenstelling tot de gronden met de bestemming Wonen - 1, is op de gronden met de bestemming Wonen - 2 het gebruik van de eerste bouwlaag / plint met name bedoeld voor voorzieningen en bedrijven (bedrijven, culturele voorzieningen, dienstverlening, horeca en kantoor) waarbij de omvang van deze functies in de algemene gebruiksregels (artikel 12) is gemaximeerd op maximaal 2.800 m² bvo. Aanvullend daarop is voor horeca (broodjeszaak, café, restaurant, grand-café) specifiek geregeld dat dit niet meer mag zijn dan 400 m² bvo. In de specifieke gebruiksregels is het toegestane gebruik voor bedrijven nader gespecificeerd waarbij onder meer verwezen wordt naar een bij de regels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten (voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 9.2).

Het aantal woningen is op de gronden met de bestemming Wonen - 1 en Wonen - 2 gezamenlijk gemaximeerd op 240. Hiervoor wordt in regels van zowel de bestemming Wonen - 1 als Wonen - 2 verwezen naar de algemene gebruiksregels (artikel 12). In de regels van Wonen - 1 en Wonen - 2 zijn

met een verwijzing naar de algemene gebruiksregels (artikel 12) specifieke bepalingen opgenomen voor het gebruik en omvang van woonruimte voor gezingsopvang (voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 4.2).

Binnen de woonfunctie van de bestemmingen Wonen - 1 en Wonen - 2 is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. De regels hiervoor zijn opgenomen in de specifieke gebruiksregels van de bestemming Wonen - 1 en Wonen - 2.

Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze moeten zo veel mogelijk verdiept of half verdiept worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terug liggen van de voorgevel. Parkeren op maaiveld mag uitsluitend binnen het hoofdgebouw plaatsvinden.

Nadere bepalingen voor peil

Bij ondergronds bouwen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond. Omdat op het terrein een gasfabriek gevestigd is geweest bevinden zich verontreinigingen in de ondergrond die bij ontgraving mogelijk leiden tot overlast voor de omgeving. Dat geldt met name voor ontgravingen beneden de grondwaterspiegel. Het is daarom verboden om dieper dan 3,00 meter NAP te bouwen.

Het bestemmingsplan ziet onder meer toe op de realisatie van een brug. Een deel van de nieuwbouw komt langs de op-/afrit van de brug te staan. Omdat het maaiveld / de weg hier hoger is dan het omliggende maaiveld / omliggende wegen is met een specifieke bepaling (specifieke bouwaanduiding - 3) geregeld / verduidelijkt ten opzichte van welk maaiveld / weg (specifieke bouwaanduiding - 4) de op de verbeelding weergegeven maximum en minimum bouwhoogte geldt.

Ontwikkeling versus beheer

Omdat de realisatie van het totale gebied meerdere jaren in beslag kan nemen en gebouwonwerpen in de fase van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet zijn afgerond of zijn gemaakt, is het in beginsel wenselijk om, ter voorkoming van onnodige starheid, enige globaliteit in de bestemmingsregels op te nemen. In voorliggend bestemmingsplan is dit doorgevoerd met het intekenen van ruime bouwvlakken op de verbeelding. Gebouwen dienen binnen bouwvlakken te worden gerealiseerd en er zijn maxima en minima toegekend aan de toegestane bouwhoogte in deze bouwvlakken. Nadat een gebouw eenmaal is gerealiseerd is de aanleiding als motivatie voor de globaliteit niet meer aan de orde en ligt het in de rede om de dan gerealiseerd bebouwde situatie, net als elders in bestaand stedelijk gebied, meer conserverend te bestemmen. Daartoe is in de bouwregels een bepaling opgenomen die er op toeziet dat als een gebouw op grond van voorliggend bestemmingsplan eenmaal is gerealiseerd, de goot- en bouwhoogte en oppervlakte van het desbetreffende gebouw op het bouwperceel niet mag worden vergroot.

Artikel 9 Leiding - Gas

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. De ligging van de bestaande gasleiding en het nieuwe deel van de gasleiding is met de bij de leiding behorende belemmeringsstrook op de verbeelding weergegeven met de dubbelbestemming Leiding - Gas. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen.

De dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen. Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod voor secundaire bestemmingen binnen de belemmeringsstrook van de leiding (in dit geval de breedte van het vlak van de dubbelbestemming). Er is een

afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het bouwen op deze gronden. Hierbij worden veiligheidsaspecten meegewogen. Verder is voor de gronden met de dubbelbestemming een omgevingsvergunning verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

Binnen de bestemming Leiding-Gas is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee de leiding onder voorwaarden geheel of gedeeltelijk kan worden gewijzigd en/of verwijderd.

Artikel 10 Waterstaat-Waterkering

In het plangebied ligt langs de Duivendrechtsevaart een waterkering. De waterkering is een verholten waterkering met de status van een directe secundaire waterkering. In dit bestemmingsplan is er voor gekozen om in aansluiting op bestemmingsplannen elders in de gemeente, de ligging van de beschermingszones van de waterkering op de verbeelding weer te geven met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Op en in deze gronden mogen werkzaamheden worden uitgevoerd en mag worden gebouwd als dat is toegestaan op grond van de keur van de waterbeheerder. De keur van de waterbeheerder vormt derhalve het toetsingskader voor watervergunningen voor het uitvoeren van bepaalde (bouw)werkzaamheden in en op deze gronden.

Artikel 11 Antidubbeltelregel

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

Artikel 12 Algemene bouwregels

Dit artikel maakt bepaalde, kleine overschrijdingen van bestemmingsvlakgrenzen en bebouwingsregels mogelijk zonder een afwijkingsprocedure. In het verleden waren voor zulke geringe overschrijdingen wel (toen nog ontheffings)procedures nodig. Maar in de praktijk bleken de in dit artikel opgesomde overschrijdingen altijd een ontheffing te krijgen. Daarom zijn ze in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt "bij wijze van recht". Dat komt de helderheid vooraf ten goede en kan de proceduredruk verminderen.

Artikel 13 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. In voorliggend bestemmingsplan zijn algemene gebruiksregels opgenomen voor parkeren (zie paragraaf 4.5 en algemene regels voor het maximaal toegestane aantal woningen, maximum m2 bwo niet-woon functies en het maximum m2 bwo voor woonruimte voor gezinsopvang. Tevens 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 14 Algemene aanduidingsregels

In het plangebied bevindt zich een gasdrukmeet- en regelkaststation van Liander die zo mogelijk op termijn, bij bedrijfsbeëindiging ter plaatse kan worden geamoveerd. In navolging van een zienswijze van Liander op het ontwerp bestemmingsplan is op de verbeelding met de aanduiding 'Veiligheidszone - bev' de veiligheidsafstand van het Activiteitenbesluit weergegeven. In de regels is hiervoor bepaald dat in dit

aangeduide gebied geen nieuwe kwetsbare objecten zijn toegestaan en dat binnen een afstand van 4 meter van het kaststation ook geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan. Voor de situatie waarin het kaststation wordt geamoveerd is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee de aanduiding van de verbeeld kan worden verwijderd.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 16 Overgangsrecht

In dit artikel zijn overgangsregels opgenomen, die evenals de anti-dubbeltelregel behoren tot de standaardregels uit het Bro.

Artikel 17 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. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (Grex), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De Grex is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in 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 Amstelkwartier tweede fase in financieel perspectief

Op 10 oktober 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam op basis van een businesscase, een grondexploitatie voor de sanering en ontwikkeling van Amstelkwartier 2e fase vastgesteld. Daarbij heeft de gemeenteraad krediet ter beschikking gesteld om het eerste deel van de sanering van het terrein te kunnen uitvoeren.

De belangrijkste in de grondexploitatie betrokken kostenposten zijn:

- Sloop van de gebouwen;
- Sanering landbodem;
- Bouwrijp maken en aanleg (ondergrondse) infrastructuur;
- Aanleg openbare ruimte.
- Bijdrage aan verplaatsing gasinfrastructuur;
- Aanleg park;
- Verwerving terrein.

Het saldo van de grondexploitatie sluit positief. Belangrijke opbrengsten komen uit woningbouw en de ontwikkeling van een winkelcentrum. Daarnaast dragen derden substantieel bij aan de kosten voor sanering. De exploitatie is in 2017 geactualiseerd. Ook in de actualisatie is de grondexploitatie positief.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1 Informeren omwonenden

De transformatie van Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied Overamstel is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden ontwikkeld. Onderdeel van de transformatie is het betrekken van belanghebbenden, burgers en maatschappelijke organisaties in het proces. Omdat de transformatie van Overamstel gefaseerd plaatsvindt zijn er meerdere informatiemomenten. Voorliggend plangebied is onderdeel van Amstelkwartier tweede fase en daarin is het plangebied onderdeel van de weststrook. Op 8 december 2016 heeft een informatieavond plaatsgevonden over het Stedenbouwkundig Plan Amstelkwartier 2e fase Weststrook waarvoor de hele wijk is uitgenodigd. Op 16 februari 2017 is de planontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase aan bewoners van woonboten in de Duivendrechtsevaart / Amstel toegelicht. Vervolg daarop heeft plaats gevonden op 19 juni 2017. En aanvullend daarop is op 11 september 2017 een toelichting gegeven op de stand van zaken van de planontwikkeling van de infrastructuur. Op 20 juli 2017 is een informatieavond georganiseerd in verband met de ter inzage ligging van het Uitwerkingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Noord.

Bij het Stedenbouwkundig Plan is door omwonenden onder meer de zorg geuit dat hun huidige rustige woonomgeving wordt aangetast. Een aantal opmerkingen had betrekking op de te verwachten geluidsoverlast en verslechtering van luchtkwaliteit. Voor voorliggend bestemmingsplan heeft onder meer effectonderzoek plaatsgevonden voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit. De tijdelijke aansluiting die met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt zorgt voor meer verkeer op de huidige Joan Muyskenweg. Uit de effectonderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit is op te maken dat de situatie in de omgeving van het plangebied weliswaar zal verslechteren ten opzichte van de huidige situatie, maar dat wettelijke normen hier niet worden overschreden. 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 aanvaardbaar worden gevonden.

Op 23 april 2018 is een informatieavond georganiseerd in verband met de ter inzage ligging van het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan. Aanvullend daarop hebben voortgang overleggen plaatsgevonden met indieners van zienswijzen over onder meer de stand van zaken in de gebiedsontwikkeling van Amstelkwartier 2e fase en de procedure van voorliggend bestemmingsplan.

18.2 Overleg met betrokken overheden en diensten (art. 3.1.1. Bro)

Gedurende het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan en het uitwerken van het nieuwe trace van de gasleiding heeft overleg plaatsgevonden met onder meer Waternet en de Gasunie. Het resultaat is verwerkt in voorliggend bestemmingsplan. Het voorontwerp bestemmingsplan is voor overleg verzonden aan formele artikel 3.1.1 Bro instanties (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, Prorail, Provincie Noord-Holland, Waternet, Gemeente Ouder-amstel, Gemeente Diemen) en aan informele overlegpartners (regionale diensten en gemeentelijke diensten: Vervoerregio Amsterdam, Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied, Gemeentelijk Vervoersbedrijf GVB, Metro en Tram en Brandweer) en kabels en leidingen bedrijven. De resultaten van het overleg met formele en informele overlegpartners zijn aldus:

Gemeente Diemen

De gemeente Diemen geeft aan in overweging te nemen de detailhandel in de tweede fase te beperken en dit ook in de regels van voorliggend plan vast te leggen. Op die wijze kan worden voorkomen dat er in de derde fase onvoldoende planologisch ruimte overblijft voor een wijkwinkelvoorziening van voldoende omvang. Deze overweging is ter harte genomen en doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan. Dit

door geen detailhandel toe te staan in voorliggend plangebied.

Gasunie

Door de Gasunie is aangegeven dat in artikel 8 'Leiding-Gas' in de bestemmingsomschrijving van het voorontwerp is aangegeven dat voor de aardgastransportleiding een belemmeringsstrook geldt van 4 meter ter weerszijde uit het hart van de leiding. Door de extra brede dubbelbestemming die opgenomen is om redenen die verband houden met de uitvoering komt dit nu niet overeen. Om verwarring te voorkomen is verzocht om de breedte maat van 4 meter in artikel 8.1 te schrappen. Hieraan is in de versie van het ontwerp bestemmingsplan tegemoet gekomen. Voorts is door Gasunie gewezen op het feit dat het advies wat bij afwijking van de bouwregels dient te worden ingewonnen 'schriftelijk' dient te geschieden. De aanpassing is in de regels van het ontwerp bestemmingsplan doorgevoerd.

Overige overlegpartners

Voor de overige overlegpartners gaf het voorontwerp bestemmingsplan geen aanleiding voor het maken van opmerkingen.

18.3 Advies Bestuurscommissie

De bestuurscommissie van stadsdeel Oost is gelijktijdig met het artikel 3.1.1 Bro overleg gevraagd advies uit te brengen over het voorontwerp bestemmingsplan. Namens het Algemeen Bestuur (AB) is door het Dagelijks Bestuur (DB) bij brief d.d. 6 maart 2018 aangegeven dat het Stedenbouwkundig Plan Amstelskwartier 2e fase Weststrook eerder besproken is in het AB van 17 januari 2017. Het advies van het AB aan het college dat hiervoor is opgesteld is daarna betrokken bij de besluitvorming over het Stedenbouwkundig Plan Amstelskwartier 2e fase Weststrook. Dit Stedenbouwkundig plan heeft de gemeenteraad op 10 mei 2017 vastgesteld. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met het door de gemeenteraad vastgestelde Stedenbouwkundig plan en ook het eerdere advies van stadsdeel Oost. De bestuurscommissie heeft geen bezwaar of aanvullend advies op het voorontwerp bestemmingsplan.

18.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. heeft met ingang van 12 april 2018 tot en met woensdag 23 mei 2018, gedurende 6 weken voor een ieder voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er zijn in totaal door 5 personen/instellingen/bedrijven zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn aanleiding het bestemmingsplan op onderdelen te wijzigen. Voor de zienswijzen, de beantwoording van de zienswijzen en de aanpassingen die als gevolg van de zienswijzen zijn doorgevoerd, wordt verwezen naar de Nota van beantwoording zienswijzen in de bijlage.

18.5 Ambtshalve wijzigingen

Nadat het ontwerp bestemmingsplan voor zienswijzen ter inzage heeft gelegen zijn een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Hiervoor wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen.