



Bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1816BPGST-VG01

Datum print 10 Januari 2019

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Bevoegdheden	8
1.3	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Plankader	9
2.1	Ligging en begrenzing	9
2.2	Doelstelling	10
2.3	Geldend planologisch kader	10
2.4	Beschrijving van het plangebied (huidig)	11
2.5	Geschiedenis van het plangebied	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Rijksbeleid	13
3.3	Provinciaal beleid	15
3.4	Regionaal beleid	16
3.5	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	26
4.3	Ruimtelijk-functionele aspecten	32
4.4	Verkeer en parkeren	34
4.5	Bestaand bedrijventerrein	35
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht	37
5.1	Wettelijk kader	37
5.2	Situatie plangebied en omgeving	37
Hoofdstuk 6	Geluid	45
6.1	Regelgeving	45
6.2	Situatie plangebied en omgeving	46
6.3	Conclusie	47
Hoofdstuk 7	Luchtkwaliteit	49
7.1	Algemeen	49
7.2	Beleid en regelgeving	49
7.3	Overamstel en het NSL	50
Hoofdstuk 8	Externe veiligheid	51
8.1	Algemeen	51
8.2	Beleid en regelgeving	51
8.3	Resultaten onderzoek	54
8.4	Verantwoording groepsrisico	54
Hoofdstuk 9	Milieuhinder bedrijvigheid	61

9.1	Algemeen	61
9.2	Situatie plangebied	61
Hoofdstuk 10	Bodem	65
10.1	Algemeen	65
10.2	Situatie plangebied	65
Hoofdstuk 11	Water	67
11.1	Algemeen	67
11.2	Beleid en regelgeving	67
11.3	Situatie plangebied	69
Hoofdstuk 12	Luchthaven indelingsbesluit	71
Hoofdstuk 13	Cultuurhistorie en archeologie	73
13.1	Algemeen	73
13.2	Situatie plangebied	73
Hoofdstuk 14	Natuur en landschap	79
14.1	Algemeen	79
14.2	Wet- en regelgeving	79
14.3	Situatie plangebied	80
Hoofdstuk 15	Duurzaamheid	83
15.1	Algemeen	83
15.2	Situatie plangebied	83
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	87
16.1	Algemeen	87
16.2	Planvorm	87
16.3	Artikelsgewijze toelichting	88
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	93
17.1	Wetgeving Grex	93
17.2	Investeringsnota	93
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	95
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	95
18.2	Maatschappelijk overleg en participatie	95

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

1.1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost' heeft betrekking op het oostelijk deel van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart in Amsterdam en geeft concrete invulling aan ruimtelijk gemeentelijk beleid voor transformatie van het bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied / werk-woongebied. Het geeft aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Weespertrekvaart Oost' hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

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

De transformatie van het gebied Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden getransformeerd middels herontwikkeling. Binnen het transformatiegebied Overamstel, is onder meer het deelgebied "Bijlmerbajes en omgeving" (in de planvorming ook wel "Weespertrekvaart-Bijlmerbajes" of "Bijlmerbajes-Weespertrekvaart" genoemd) in het voorjaar 2015 aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw om middels nieuwbouw en transformatie in te kunnen spelen op de urgente woningbehoefte van Amsterdam (gemeentelijk beleid "Koers 2025"). Het deelgebied "Bijlmerbajes en omgeving" is in de concretisering van de planvorming opgedeeld in meerdere deelgebieden, waaronder het deelgebied "Weespertrekvaart Midden-Oost" (in de planvorming ook wel "Weespertrekvaart Midden-Zuid" genoemd). In het deelgebied "Weespertrekvaart Midden-Oost" wordt onderscheid gemaakt in het deelgebied "Weespertrekvaart Strook" (in de planvorming ook wel "studentenstrook" of "Midden" genoemd) en het deelgebied "Weespertrekvaart Oost" (in de planvorming ook wel "bedrijvenstrook" genoemd). Het voorliggende bestemmingsplan ziet toe op dit laatste deelgebied.

Het deelgebied Weespertrekvaart Oost betreft een deel van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart. De kaderstelling voor de transformatie van dit deel van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart van monotoon bedrijventerrein naar hoogstedelijk gemengd woon-werkgebied is onder meer uitgewerkt in de Strategienota Weespertrekvaart Midden-Zuid (d.d. 23 juni 2016) en het daarop volgende "Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart - Oost" (concept d.d. 13 maart 2018). Om de transformatie van dit deelgebied zoals voorgestaan in het stedenbouwkundig plan mogelijk te maken dienen de geldende bestemmingsplannen te worden herzien. Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doelstelling om daar gedeeltelijk in te voorzien, namelijk voor zover het de transformatie van het noordelijk deel van het plangebied betreft.

1.2 Bevoegdheden

Bij Raadsbesluit van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel aangewezen tot 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 Weespertrekvaart Oost' 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 Ligging en begrenzing

Het bestemmingsplangebied Weespertrekvaart Oost is onderdeel van de transformatieopgave van het bedrijventerrein Weespertrekvaart. Het plangebied grenst aan de oostzijde direct aan de Weespertrekvaart, aan de zuidzijde aan de Duivendrechtsekade, aan de westzijde aan de H.J.E. Wenckebachweg en aan de noordzijde aan het Solitudopad. Voorts maken de percelen van de bestaande bebouwing H.J.E. Wenckebachweg 6V-1 t/m 6V-18 onderdeel uit van het plangebied. Dit betreft een locatie die geheel omsloten is door de H.J.E. Wenckebachweg. Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik als bedrijventerrein met diverse bedrijven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding (voorheen de bestemmingsplankaart).

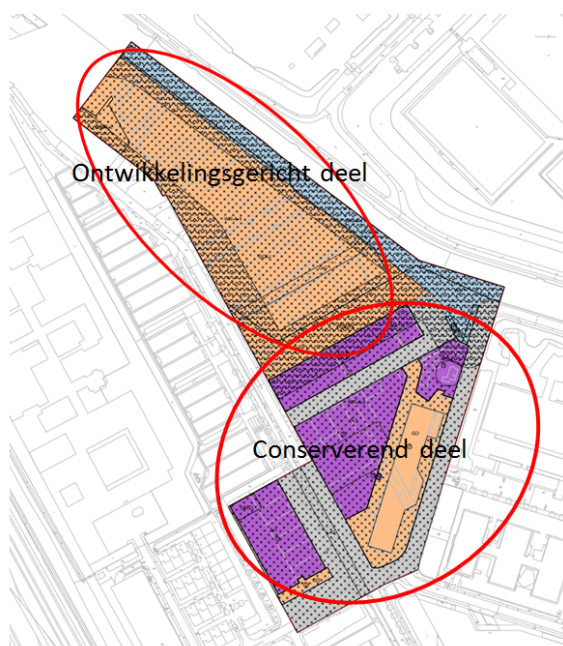


Afbeelding: plangebied (globaal)

2.2 Doelstelling

Voorliggend bestemmingsplan heeft een tweeledig karakter. Ten eerste heeft het bestemmingsplan als doel om een deel van de geplande transformatie van Weespertrekvaart-Oost mogelijk te maken. Dit betreft het noordelijk deel het plangebied. De bedoeling van dit bestemmingsplan is om op dit deel van het plangebied een uit te werken bestemming te geven op basis waarvan de transformatie mogelijk gemaakt wordt.

Het tweede doel van het bestemmingsplan is om de toegestane milieucategorieën op het zuidelijk deel van het plangebied te verlagen. Dit betreft het deel waarop de uit te werken bestemming geen betrekking heeft. Dit deel van het plangebied krijgt hoofdzakelijk een bedrijfsbestemming. De thans geldende bestemmingsplannen staan hier bedrijven toe in de milieucategorieën 1, 2, 3.1 en 3.2. Uitgangspunt is dat bedrijven in milieucategorie 1 en 2 in te passen zijn in de in voorbereiding zijnde transformatie van het gebied. Bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.1 en 3.2 zijn vanwege hun (potentiële) milieuhinder niet zonder meer inpasbaar. Daarom is het wenselijk dat zich in het gebied geen nieuwe bedrijven vestigen in milieucategorie 3.1 en 3.2. Om dit te bewerkstelligen is een herziening van het bestemmingsplan nodig, dat regelt dat zich in het gebied geen bedrijven meer mogen vestigen in milieucategorie 3.1 of hoger.



2.3 Geldend planologisch kader

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

- Bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden, vastgesteld op 27 november 2013;
- Bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid, vastgesteld op 26 november 2013;
- Bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, vastgesteld op 16 juni 2010 en partieel herzien met:
 1. Eerste partiële herziening Kop Weespertrekvaart, vastgesteld op 3 juli 2013;
 2. Tweede partiële herziening Kop Weespertrekvaart, vastgesteld op 10 juni 2015.

Hiervoor geldt het volgende:

bestemmingsplan_Weespertrekvaart Oost (vastgesteld)

- Bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden, vastgesteld op 27 november 2013. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden van het gebied waarvoor voorliggend bestemmingsplan een transformatie mogelijk maakt. Deze gronden hebben in het bestemmingsplan Weespertrekvaart Midden een 4-tal (enkel)bestemmingen en een 5-tal dubbelbestemmingen, namelijk Bedrijf, Groen, Verkeer - 1, Water en Leiding - Gas, Waarde - Archeologie 1, Waarde - Archeologie 2, Waarde- Archeologie 3 en Waterstaat - Waterkering.
- Bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid, vastgesteld op 26 november 2013. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden die in het zuidelijk deel van het plangebied liggen. Deze gronden hebben in het bestemmingsplan Weespertrekvaart-Zuid de bestemming Bedrijf, Gemengd - 1, Groen, Verkeer, Water en dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 1, Waarde - Archeologie 2 en Waterstaat - Waterkering. Aan een deel van de gronden is de aanduiding 'maatschappelijk' toegekend waarvoor is bepaald dat de gronden mogen worden gebruikt voor diensten op het gebied van religie. Voorst is met aanduidingen aangegeven waar woonschepenligplaatsen zijn toegestaan en waar een ligplaats voor een bedrijfsvaartuig is toegestaan.
- Bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart, vastgesteld op 16 juni 2010. Dit bestemmingsplan is van toepassing op de gronden aan de noordzijde van het plangebied. Deze gronden hebben de bestemming Groen-2 en een 3-tal dubbelbestemmingen, namelijk Waarde - Archeologie - 1, Waarde - Archeologie 2 en Waterstaat - Waterkering.

2.4 Beschrijving van het plangebied (huidig)

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit bedrijventerrein met (voormalige) insteeekhaven en zwaairom (keergelegenheid voor schepen). De bedrijfshuisvesting bestaat hoofdzakelijk uit laagbouw en is grotendeels geconcentreerd aan doodlopende kavelontsluitingswegen tussen de H.J.E. Wenckebachweg en de Weespertrekvaart. De volgende typen bedrijven zijn in het plangebied gevestigd:

- Autobedrijven zoals, garagebedrijven, verhuurbedrijven en schadeherstelbedrijven;
- Media-, entertainment- en reclamebureaus;
- Cateringbedrijven;
- Creatieve industrie zoals video- en filmproductie en muziek;
- enkele ICT bedrijven en vestigingen van groothandels- en bouwbedrijven;
- een kerk.

In het plangebied zijn in de huidige situatie een 2-tal ligplaatsen aangewezen voor woonboten en 1 ligplaats voor een bedrijfsvaartuig. Voorts zijn omgevingsvergunningen verleend voor afwijkend gebruik. Voor woonfuncties zijn omgevingsvergunningen verleend voor H.J.E. Wenckebachweg 6V-8 (1 bedrijfswoning op 1e verdieping), H.J.E. Wenckebachweg 6V-7 t/m 6V-12 (33 appartementen, waarvan 1 ter plaatse van de met omgevingsvergunning vergunde bedrijfswoning) en Duivendrechtsekade 40-46 (ruimtelijke onderbouwing april 2015 ziet toe op wijzigen toegestane gebruik van kantoorruimte in 131 kamers voor kamerverhuur op de 2e en 3e verdieping). Voor het gebruik van een deel van een bestaand gebouw voor sportschool is een omgevingsvergunning verleend voor H.J.E. Wenckebachweg 6V-5 t/m 6V-13.

2.5 Geschiedenis van het plangebied

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

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

In 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart. De verkaveling van de kleinschalige industrie is gedeeltelijk gebaseerd op de loop van de Weespertrekvaart. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20ste- en de eerste jaren van de 21ste eeuw.

Voorliggend plangebied ligt in een omgeving waar sinds enkele jaren concreet gewerkt wordt aan transformatie. Ten noorden van het plangebied vindt in het deelgebied "Kop Weespertrekvaart" sinds 2013 woningbouw plaats ter vervanging van onder meer voormalige bedrijvigheid. Aan de westzijde van voorliggende plangebied is de bebouwing van de voormalige Penitentiare Inrichting Overamstel Amsterdam lange tijd een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. De Penitentiare Inrichting Over-Amstel, beter bekend als de Bijlmerbajes, is gebouwd in de jaren '70 van de twintigste eeuw en in 2016 gesloten als gevangenis en huis van bewaring. Sindsdien wordt gewerkt aan transformatie van dit terrein. Tussen het terrein van de voormalige Bijlmerbajes en het voorliggende plangebied bevindt zich sinds 2005 het tijdelijke studentencomplex Wenckehof en ook voor deze gronden geldt dat gewerkt wordt aan transformatie.

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. Gedurende de gefaseerde transformatie 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 navolgende paragrafen uiteengezet.

3.2 Rijksbeleid

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 een 'ladder' voor duurzame verstedelijking opgenomen (gebaseerd op de 'SER-ladder').

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 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. Uit de Woonagenda 2025 blijkt dat een grote behoefte is aan nieuwe woningen in Amsterdam. Daarmee is de behoefte aan woningbouw onderbouwd.

Adviesbureau BRO heeft een toets uitgevoerd in het kader voor ladder voor duurzame verstedelijking van het niet-woonprogramma zoals dat wordt opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost, het in voorbereiding zijnde bestemmingplan Weespertrekvaart-Strook en het nog voor te bereiden bestemmingsplan voor de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de insteekhaven (hierna "Midden en Oost"). De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van BRO d.d. 26 juni 2018. Deze rapportage is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Uit de analyses in dit rapport volgt een behoefte van in totaal 21.400 - 36.770 m² bvo aan voorzieningen voor de deelgebieden Weespertrekvaart Midden (Strook) en Oost. Dit past binnen het planologische maximum van 34.140 m² bvo aan niet-wonen programma voor Midden en Oost.

Behoeftte Kantoren en bedrijven

Voor kantoren en bedrijven is er een behoefte geconstateerd van 13.875 tot 21.750 m² bvo. Het gebied zal zich met name richten op kleinschalige bedrijvigheid. Dit metrage sluit aan op het maximum van 22.000 m² bvo die voor kantoren en bedrijven binnen het bestemmingsplan voor Midden en Oost gereserveerd is.

Behoeftte Detailhandel

De totale behoefte aan detailhandel (met name dagelijkse artikelen) in Overamstel wordt ingeschat op 3.250 tot 3.800 m² bvo, waarvan 2.950 m² bvo in Amstelskwartier 3e fase en 1.000 m² bvo in PIOA gerealiseerd zal worden. Daarmee resteert er voor Weespertrekvaart Midden en Oost ca. 200 - 700 m² bvo aan detailhandel, met name kleinschalige vers- en gemakswinkels met een buurtverzorgende functie.

Behoeftte Horeca

De behoefte aan horeca in Midden en Oost wordt geschat op 240 – 950 m² bvo. Dit beslaat 1 tot 3 fastservice-bedrijven (lunchrooms, fastfood, snackbars), 0 tot 1 cafés en 1 tot 3 restaurants. Indien ook een bijzondere cultuur / leisudefunctie aan de insteekhaven gerealiseerd wordt, dan zal dat naar verwachting ook gepaard met enige aanvullende ruimte voor horeca.

Overig dienstverlening en maatschappelijk

Tot deze categorie worden een kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang, Ouder-Kind centrum, zorg-voorzieningen en sociaal-culturele voorzieningen gerekend, die onderdeel vormen van het werkprogramma. De behoefte kan deels ingevuld worden binnen de bestemming kantoren/bedrijven en deels binnen de bestemming detailhandel en horeca. Per functie is er de volgende ruimtebehoefte:

- Kinderdagverblijf: 660 - 720 m² bvo ten behoeve van 2 locaties voor kinderopvang.
- Buitenschoolse opvang: 225 tot 250 m² bvo ten behoeve van 9 tot 10 plaatsen.
- Ouder-Kindcentrum: 600 m² bvo
- Zorgvoorzieningen: 400 m² bvo ten behoeve van zorg op buurtniveau (eventueel in klein zorgcentrum).
- Sociaal culturele ruimte: 200 - 400 m² bvo.

Afweging

Het programma dat met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt valt binnen de bandbreedtes van de resultaten van het onderzoek.

3.3 Provinciaal beleid

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 Noord-Holland

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. Op 23-04-2018 zijn enkele wijzigingen in de PRV vastgesteld. Voor voorliggend bestemmingsplan zijn de regels van belang voor nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied, overstromingsrobuust inrichten (betreft bestemmingsplangebieden voor vitale en kwetsbare functies zijnde functies die cruciaal zijn voor de rampenbeheersing bij overstromingen of functies die bij een overstroming ernstige schade met zich mee kunnen brengen voor mens, milieu of economie) en energie en duurzaam bouwen. Voor wat betreft nieuwe stedelijke ontwikkeling/bestaand stedelijk gebied geldt dat het bedrijventerreingebied Weespertrekvaart bestaand stedelijk gebied is en dat de transformatie van het gebied voor woningbouw en werkruimte (kleinschalige bedrijvigheid) en de daarvoor benodigde voorzieningen als scholen, dienstverlening en sport regionaal is en wordt afgestemd. Onder andere in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen en het artikel 3.1.1 Bro overleg voor

voorzittend bestemmingsplan. Voor het aspect "overstromingsrobuust inrichten" van plangebieden geldt dat voorzittend bestemmingsplan niet specifiek toeziet op het bestemmen van 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 gemeenten en provincies. Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven. Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

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

MRA agenda 2016-2020

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

Plabeka

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

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

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

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

In voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe detailhandel mogelijk gemaakt.

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

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

Centrale ambitie

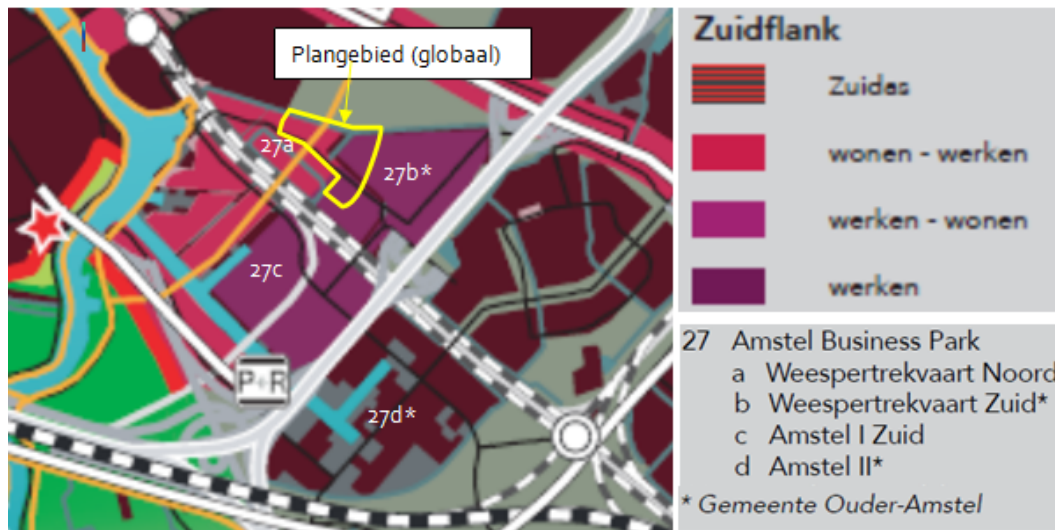
Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap 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 naar woon-werkgebied / werk-woongebied

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 / delen van Amstel Business Park (waaronder Weespertrekvaart Noord). Maar ook het terugbrengen van bedrijvigheid in de woonwijken behoort tot de mogelijkheden. Op de plankaart van de Structuurvisie is het voorliggende plangebied deels aangemerkt als een gebied voor "wonen-werken" (in de structuurvisie ook wel "Weespertrekvaart Noord" genoemd) en deels als gebied voor "werken-wonen" (in de structuurvisie ook wel "Weespertrekvaart Zuid" genoemd). Het verschil is de omvang van de hoeveelheid bedrijvigheid. Voor de woon-werkgebieden en werk-woongebieden is opgenomen dat de nadruk ligt op wonen, aangevuld met 25% van het

terreinoppervlak voor werken in de woon-werkgebieden en 50% van het terreinoppervlak in de werk-woongebieden.



Afbeelding: Uitsnede Structuurvisiekaart (geel: globale ligging plangebied)

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.

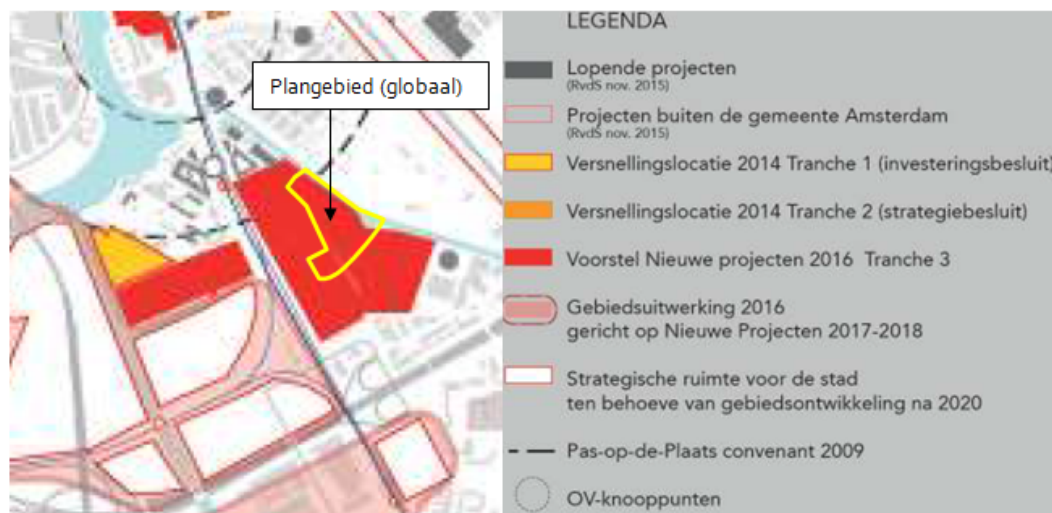
In de Hoofdgroenstructuur zijn die gebieden opgenomen waar de functies groen en groene recreatie voorop staan. Woningbouw, werk gerelateerde functies, wegeaanleg of het vestigen van voorzieningen die verkeer aantrekken of die ten koste gaan van groen zijn niet in overeenstemming met de doelstellingen 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 de Weesperzijde en het sportpark Drieburg binnen de Hoofdgroenstructuur. De ontwikkelingen die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt vallen evenwel buiten de hoofdgroenstructuur. In hoofdstuk 14 wordt nader ingegaan op de effecten van de geplande ontwikkeling op de hoofdgroenstructuur.

3.5.3 Koers 2025 (vastgesteld 2016)

Koers 2025 is vastgesteld door het college van B&W in juni 2016 en operationaliseert de Structuurvisie Amsterdam 2040 en het actieplan Woningbouw in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025. Om de planvoorraad voor woningbouw op peil te houden zal al vanaf 2016 gestart moeten worden met nieuwe woningbouwprojecten. Met het plan "Koers 2025" heeft de gemeente Amsterdam de ambitie bepaald om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten. Koers 2025 gaat uit van een gemengde / complete stad met ruimte voor iedereen. De komende jaren zal de nadruk liggen op het ontwikkelen van nieuwe stadsbuurten. Hier is naast wonen ook ruimte voor goede maatschappelijke voorzieningen, bedrijvigheid en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte en een fijnmazige ontsluiting maken de nieuwe buurten onderdeel van de stad. Over de te ontwikkelen typen woonmilieus zijn in Koers 2025 geen uitspraken gedaan. Er is daarmee ruimte om flexibel te handelen en opereren. In Koers 2025 is ingezet op een maximaal aantal woningen per gebied.

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



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.

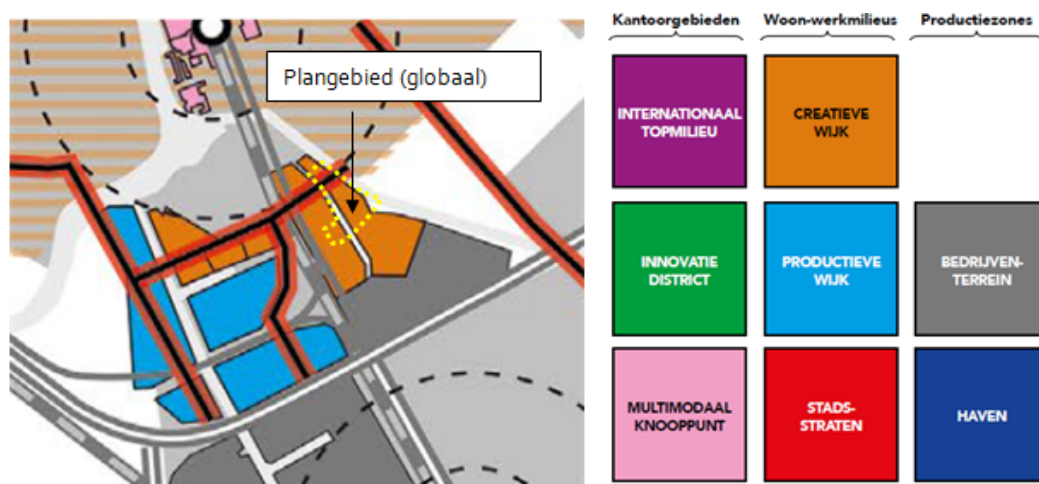
Voor voorliggend bestemmingsplan geldt dat in aansluiting op de Woonagenda, ingezet wordt op de realisatie van 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop.

3.5.5 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 (o.a. 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 Weespertrekvaart dat in Ruimte voor de Economie van morgen aangemerkt als "creatieve wijk" en "stadstraat" (verlengde 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 lint, 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 stadsstraten een economische ruimte aangehouden van circa 40 tot 80% van de begane grond van gebouwen langs de stadstraat.



Uitsnede Afbeelding kansenskaart '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 en kleine zelfstandige kantoorruimtes in de plinten van gebouwen. Dit met als doel om een woon-werkgebied te realiseren.

3.5.6 Parkeerbeleid

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 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Op 29 november 2017 heeft de raad wijzigingen in deze nota aangebracht. In de Nota Parkeernormen staan beleidsregels en parkeernormen voor auto's bij nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid wordt toegepast.

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

In de uitwerkingsregels is bepaald dat bij uitwerking voldaan moet worden aan het parkeerbeleid zoals dat op het moment van uitwerking van toepassing is. Voor de overige bestemmingen is in de regels is een zogenaamde "dynamische" verwijzing opgenomen voor wat betreft parkeren. Dit houdt in dat ten tijde van de indiening van aanvragen om omgevingsvergunning voor de bouwplannen in het gebied getoetst wordt aan het op dat moment van toepassing van zijnde parkeerbeleid en de daarbij behorende normen.

3.5.7 Detailhandelbeleid Amsterdam 2018-2022 (vastgesteld 2017)

Op 20 december 2017 heeft gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. Het beleid gaat per 1-1-2018 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:

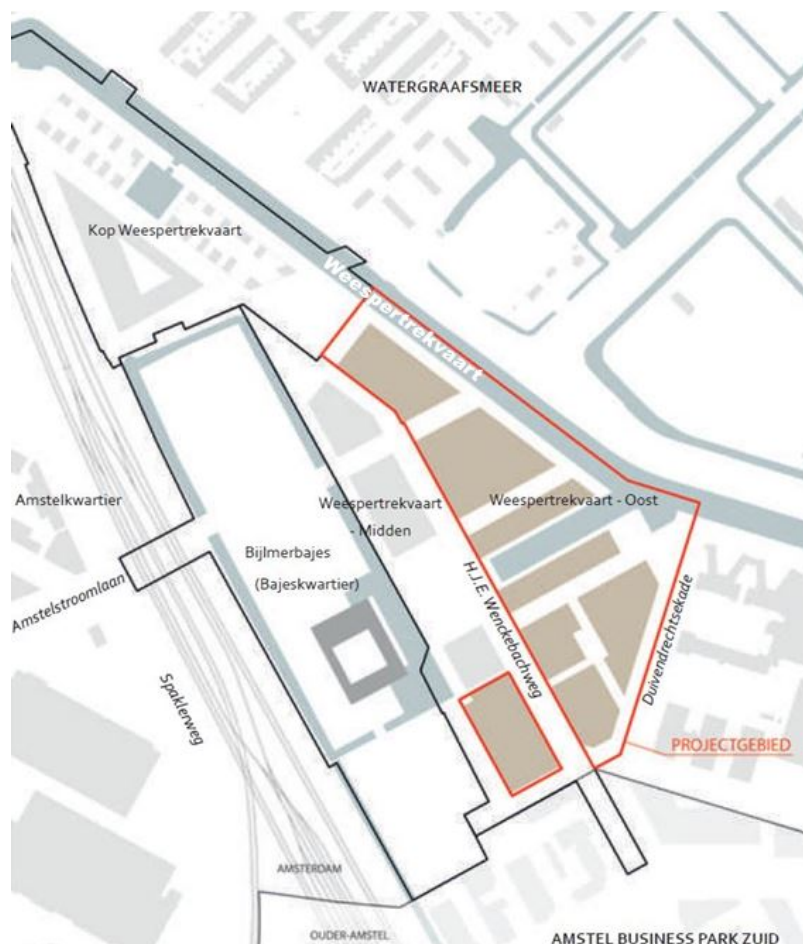
Voorliggend plangebied ligt in gebied dat in het detailhandelsbeleid is aangemerkt als "Centrumzone". In voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuw detailhandel mogelijk gemaakt. Het plan heeft dan ook geen invloed het detailhandelsklimaat in deze omgeving.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op een deel van de transformatie van het gebied Weespertrekvaart Oost. Dit deelgebied is onderdeel van de te ontwikkelen Weespertrekvaartbuurt; een wigvormig gebied begrensd door de Weespertrekvaart in het oosten, de Spaklerweg in het westen en het Amstel Businesspark Zuid in het zuiden. Het gebied ligt nu nog geïsoleerd door de barrièrewerking van het spoor en de trekvaart, maar wordt straks fysiek en mentaal onderdeel van 'Groot Amstelkwartier' en van de stad als geheel. Weespertrekvaartbuurt bestaat uit vier deelgebieden:

- Kop Weespertrekvaart;
- Bajeskwartier / Weespertrekvaart West (voormalige Bijlmerbajes);
- Weespertrekvaart Midden / Strook;
- Weespertrekvaart Oost.



Afbeelding: te onderscheiden deelgebieden in 'Weespertrekvaartbuurt'

In 2016 is het Strategieberesluit genomen om de deelgebieden Weespertrekvaart Midden en Oost te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied. Dat Strategieberesluit betreft de vaststelling van de Strategienota Weespertrekvaart Midden-Zuid (versie d.d. 23 juni 2016) waarin de opgave voor de herontwikkeling van Midden en Oost is opgenomen. Deze kaders zijn per deelgebied nader

geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen. Het concept stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost is het kader voor voorliggend bestemmingsplan.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

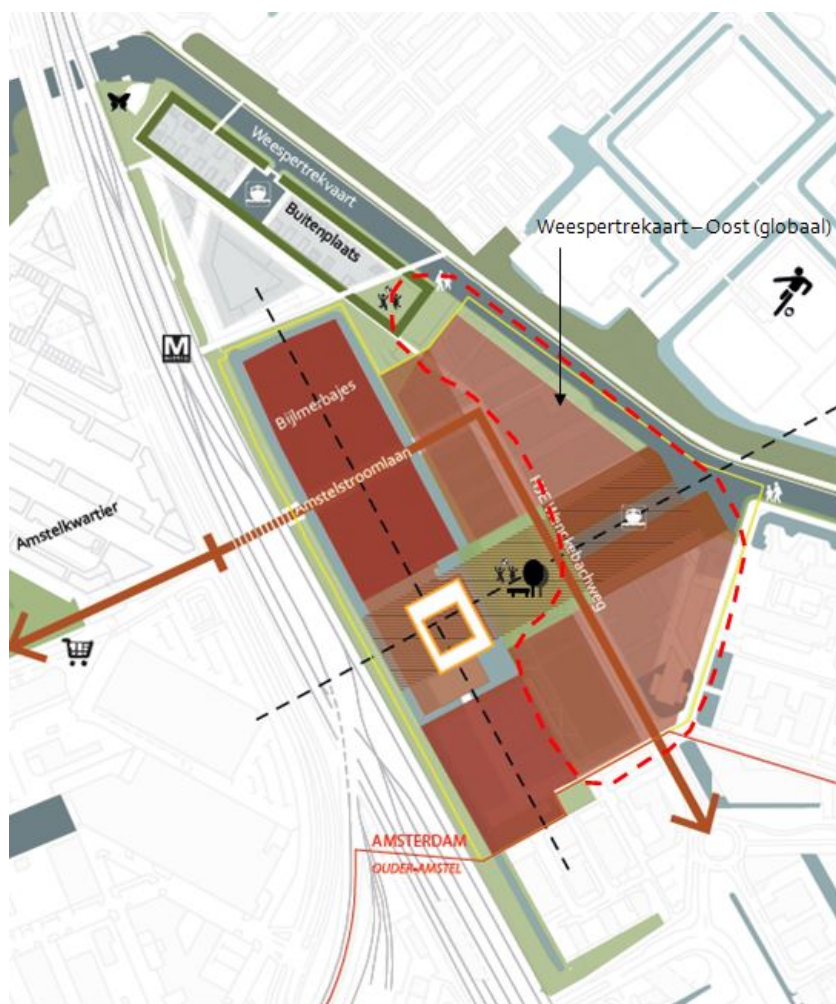
Opgave - Ruimtelijk raamwerk Omgeving

De doelstelling voor de Weespertrekvaartbuurt is onder meer vastgesteld in de Strategienota Weespertrekvaart Midden-Zuid (versie d.d. 23 juni 2016). Doelstelling is de transformatie van het bestaand bedrijventerrein Weespertrekvaart naar een hoogstedelijk woon-/werkgebied. Om dat mogelijk te maken zijn goede aansluitingen met de omgeving noodzakelijk in de vorm van:

- I. infrastructurele verbindingen;
- II. nieuwe bebouwing;
- III. openbare ruimte.

Daartoe is een ruimtelijk raamwerk ontworpen dat is opgebouwd uit de volgende 5 structurerende elementen:

1. Openbare oever: creatie van een groene openbare rand langs de Weespertrekvaart;
2. Verbindend park: creatie van nieuw park als verbinding tussen de insteekhaven en het (voormalige) Bijlmerbajes hoofdgebouw in het deelgebied Weespertrekvaart West';
3. Amstelstroomlaan: doortrekken van de Amstelstroomlaan aan de westzijde van de spoorlijn tot aan de H.J.E. Wenckebachweg aan de oostzijde van de spoorlijn;
4. Fietsnetwerk: verbeteren van de fietsroutes;
5. H.J.E. Wenckebachweg: deze weg behouden als hoofdontsluiting.



Afbeelding: Ruimtelijk raamwerk voor hoogstedelijk woon-/werkgebied

Het ruimtelijk raamwerk voor de Weespertrekvaartbuurt is voor het deelgebied Weespertrekvaart Oost uitgewerkt in het (concept) Stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart Oost (versie d.d. 13 maart 2018). Dit stedenbouwkundig plan bevat de stedenbouwkundige visie voor de toekomstige stedenbouwkundige opzet van het plangebied, de programmatische invulling van het gebied, de technische uitwerking en de ontwikkelingsstrategie. Het stedenbouwkundig plan is als Bijlage bijgevoegd. Voor de volledige planbeschrijving wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan in de bijlage. Hieruit is onder meer het volgende op te maken:

I. Infrastructurele verbindingen

Brede hoofdontsluiting

In de huidige situatie is het gebied ontsloten door de H.J.E. Wenckebachweg. De H.J.E. Wenckebachweg sluit via de Johannes Blookerweg aan op de ring A10 en S111. Onderdeel van de transformatie van Weespertrekvaartbuurt is de aanleg van een nieuwe tunnel onder de spoordijk en een verlenging van de Amstelstroomlaan onder het spoor door. De tunnel en verlenging van de Amstelstroomlaan zijn mogelijk gemaakt met de vaststelling van het bestemmingsplan Weespertrekvaart West. De verlengde Amstelstroomlaan en de huidige H.J.E. Wenckebachweg vormen

in de toekomstige situatie de hoofdontsluiting van Weespertrekvaart Oost. Beide wegen worden een 30 km/uur weg en krijgen een breed profiel. De H.J.E. Wenckebachweg en de daarop aansluitende verlengde Amstelstroomlaan liggen niet in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan, maar grenzen er wel aan.

Fijnmazig fietsnetwerk

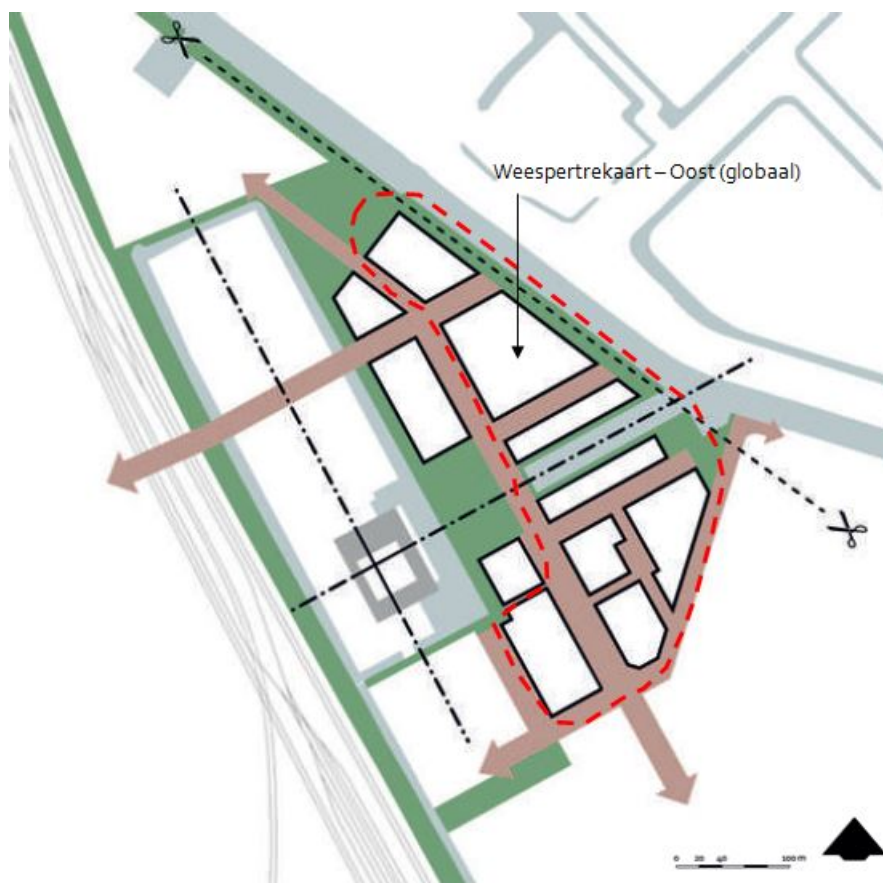
De H.J.E. Wenckebachweg is in de huidige situatie een belangrijke fietsroute. Met de bouw van ten minste één nieuw fietsbrug over de Weespertrekvaart, en een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, ontstaat een fijnmaziger fietsnetwerk dan nu het geval is. Deze fietsroutes liggen niet in het voorliggende plangebied, maar grenzen er wel aan.

II. Nieuwe bebouwing - bouwvelden en bouwblokken

De stedenbouwkundige opzet voor Weespertrekvaart Oost ziet toe op nieuwe grote "Bouwvelden" die ruimte bieden aan bouwblokken in uiteenlopende vormen.

Bouwvelden

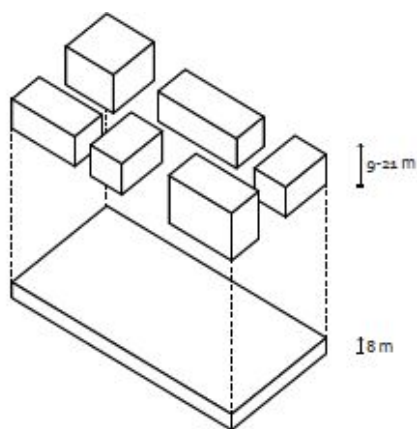
In het plan voor Weespertrekvaart-Oost zijn meerdere bouwvelden te onderscheiden. Hoewel elk bouwveld verschilt van formaat en situering, ontstaat er toch een herkenbare buurt met een samenhangend beeld. Het beeld vertoont gelijkenissen met het naastliggende Amstelkwartier, maar oogt minder formeel door een andere opzet van de bouwvelden. Er komen 2 hoogteaccenten op strategische plekken: bij de insteekhaven in voorliggend plangebied ter hoogte van de knik van de Weespertrekvaart en aan het einde van de H.J.E. Wenckebachweg in het noordelijk deel van voorliggend plangebied.



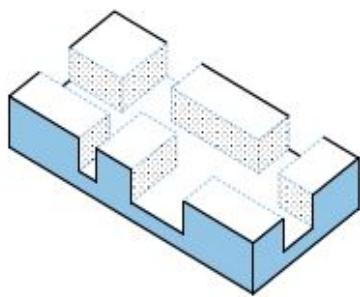
Afbeelding: bouwvelden

Plinten met daarboven losse bouwblokken

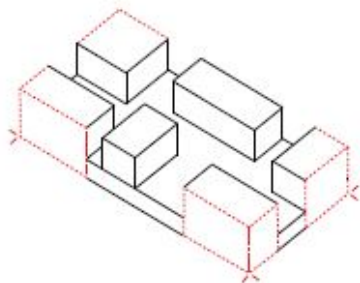
In Weespertrekvaart Oost wordt op elk bouwveld een 8 meter hoge plint opgetrokken met daar bovenop losstaande volumes / bouwblokken. Op straatniveau is daarmee sprake van een gesloten gevel - op hoogte echter niet. Op deze manier ontstaat lucht in de smalle straten en zijn de gebouwen bovenop de plint alzijdig georiënteerd. De compacte blokken op de plint bieden gunstige ontwerpvoorwaarden voor de wat kleinere woningen. Er zijn relatief veel hoekwoningen en weinig eenzijdig georiënteerde woningen. Alle woningen boven het opgetilde maaiveld hebben uitzicht op een groen daklandschap. De wijk is op woonniveau dan ook groener dan op straatniveau.



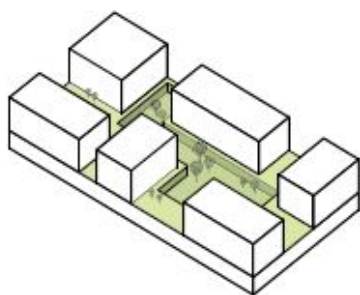
1 Een bouwveld bestaat uit een 8 meter hoge plint met daarboven losse bouwblokken. De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben zijn alzijdig georiënteerd.



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



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



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

Principes van een bouwveld

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

1. De bouwvelden hebben een uiteenlopend en soms fors formaat. De plint volgt de contouren van de bouwvelden, zodat het hele bouwveld als het ware 8 meter omhoog wordt getrokken. Bovenop dit 'basement' staan kleinere, alzijdig georiënteerde, bouwblokken van gemiddeld 5 bouwlagen en een

gemiddelde hoogte van 23 meter. De bouwblokken variëren onderling in bouwhoogte, verschijningsvorm en diepte (tussen 10 en 40 meter). Deze blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Centrum-Oost.

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

3. Om de straten goed te fixeren staan er altijd bouwblokken op de hoeken van de bouwvelden. Daartussen kunnen de blokken eventueel ook wat naar achteren liggen. Om variatie in het straatbeeld te garanderen zijn de locaties van de achterliggende bouwblokken ook vastgelegd. De rooilijnen op de hoeken van de bouwvelden liggen dus vast.

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

Ontwikkeleenheden

Om een goede menging van wonen, werken en voorzieningen te bevorderen, zijn ontwikkel eenheden gevormd. Elke ontwikkel eenheid heeft zijn eigen maximum aan wonen en programma meegekregen. Alleen het aandeel werken mag groter worden. Het programma is overigens nog wel indicatief en is bijvoorbeeld afhankelijk of er wel of niet een tweede basisschool in de Weespertrekvaartbuurt wordt gerealiseerd. De 8 meter hoge plinten in het plangebied bieden genoeg overmaat om tussen de bouwvelden gemakkelijk in het programma te schuiven. De plint aan de Weespertrekvaart blijft met name bestemd voor wonen.

Enkele kleine kavels zijn samengevoegd tot één ontwikkel eenheid, met één gezamenlijke inrit, één gezamenlijke parkeeroplossing en één opbouw boven de plint. Door die samenvoeging blijft er genoeg ruimte voor bomen en parkeerplaatsen op straat en kan er op de begane grond worden gewoond en gewerkt. Zou hier een kleinere ontwikkel eenheid zijn gekozen, dan werd de straat in deze bouwvelden vooral bepaald door voordeuren en garagedeuren.

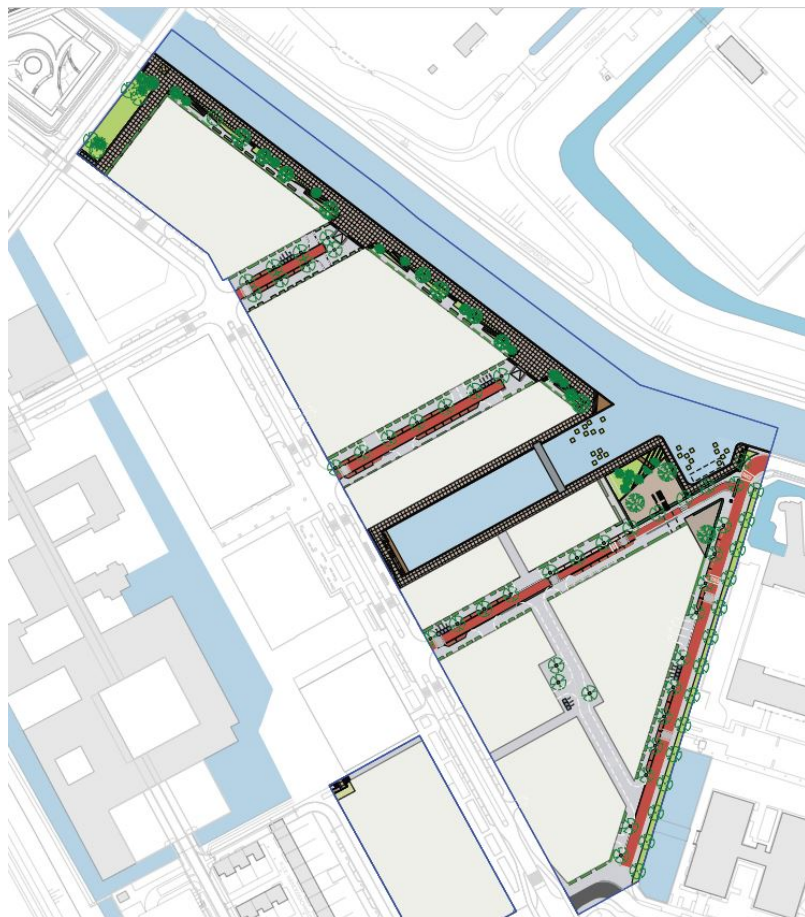
De bomen en de parkeerstroken liggen vast in het wegprofiel. Evenals de ligging van de entrees van de parkeergarages: de meeste ontwikkel eenheden hebben maar één mogelijke locatie voor een entree, soms twee. Dit is noodzakelijk om de plaatsing bomen in de straat te kunnen waarborgen. Tussen afvalcontainers en parkeerplaatsen kan indien noodzakelijk nog geschoven worden.

III. Openbare ruimte

Robuuste groene randen / openbare kade

Van de 5 structurerende elementen van het ruimtelijk raamwerk voor Weespertrekvaartbuurt (openbare oever, verbindend park, Amstelstroomlaan, fietsnetwerk, H.J.E. Wenckebachweg) ligt er 1 element in voorliggend bestemmingsplangebied van Weespertrekvaart Oost, namelijk de nieuw te creëren openbare oever langs de Weespertrekvaart. In het deelgebied "Kop Weespertrekvaart" is deze kade reeds gerealiseerd. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost is hiermee

rekening gehouden door ook in dit deelgebied een groene wandelkade te creëren.



Afbeelding: impressie openbare ruimte met kade langs Weespertrekvaart

Zijstraten en stegen

In het plangebied liggen haaks op de H.J.E. Wenckebachweg zijstraten die de bouwvelden en bouwblokken ontsluiten voor het verkeer. Aan deze zijstraten liggen entrees naar parkeergarages.

4.3 Ruimtelijk-functionele aspecten

Wonen en werken

Het bouwprogramma voor Weespertrekvaart Midden / Strook én Weespertrekvaart Oost als geheel bedraagt circa 135.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) waarvan circa 75% voor wonen, circa 18% voor werken en circa 7% voor voorzieningen. Hiervan bedraagt het totale programma van Weespertrekvaart Oost circa 108.000 m² bvo. Van dit programma voor Weespertrekvaart Oost maakt voorliggend bestemmingsplan een deel mogelijk, namelijk het deel ten noorden van de huidige insteekhaven. In dit deel van het bestemmingsplangebied van Weespertrekvaart Oost is in totaal circa 51.100 m² bvo aan wonen, werk en voorzieningen gepland, als volgt uitgesplitst:

- maximaal 44.500 m² bvo voor wonen;
- maximaal 8.100 m² bvo voor werken, uitgesplitst in:
 1. maximaal 6.600 m² bedrijven en kantoren;

bestemmingsplan_Weespertrekvaart Oost (vastgesteld)

2. maximaal 1.000 m2 bvo horeca;
3. maximaal 500 m2 bvo voorzieningen (maatschappelijk).

Wonen

Voor wonen is in het totale transformatiegebied Weespertrekvaart Oost circa 87.000 m2 aan ruimte, oftewel circa 80% van het programma in Weespertrekvaart-Oost. Voorliggend bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van het noordelijk deel van het gebied mogelijk. In dit deel van het gebied is ruimte voor maximaal 44.500 m2 aan wonen. Bij een gemiddelde van 90 m2 BVO per woning (circa 60 m2 gebruiksoppervlak GBO) biedt het programma in het noordelijk deel van voorliggend bestemmingsplan dus ruimte voor circa 500 woningen. De woningen worden conform het geldende woonbeleid gerealiseerd. Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan is dat de Woonagenda 2025 waarin een onderverdeling is aangehouden van gereguleerde huur (40%), middel dure huur/koop (40%), en dure huur/koop (20%).

Voorlopig worden de middeldure woningen gelijkmatig over alle toekomstige bouwvelden verdeeld, maar dat kan in de nadere planuitwerking nog gaan schuiven. Indien de gemeente de gronden verwerft worden voor de sociale huur specifieke bouwblokken aangewezen. Ook deze plekken worden in de nadere planuitwerking bepaald.

Bedrijven en kantoorruimte

Lichte bedrijvigheid vormt een relatief beperkt deel van het programma en deze bevindt zich hoofdzakelijk in 8 meter hoge 'plinten' van de nieuwbouw (multifunctionele onderste laag van nieuwe bouwblokken).

In totaliteit is in Weespertrekvaart Oost is maximaal circa 18.100 m2 bvo voor werken gereserveerd. Voorliggend bestemmingsplan maakt de transformatie van het noordelijk deel mogelijk, waar maximaal 6.600 m2 bvo voor bedrijvigheid (bedrijven en kantoren) mogelijk wordt gemaakt. Dit programma kan eventueel worden opgehoogd tot maximaal 15.300 m2 bvo als zich een bijzondere bestemming aandient die de levendigheid van het gebied rondom de insteekhaven vergroot. Hiervoor kan een deel van de woonfunctie worden omgezet naar een werkfunctie. Andersom is niet mogelijk.

Horeca

Het plangebied ligt in de invloedssfeer van Amstelskwartier waarvoor de planvorming toeziet in de realisatie van nieuwe detailhandelsvoorzieningen. Detailhandel is om die reden in voorliggend plangebied minder wenselijk. Om redenen die verband houden met de wens van levendige functies in de plinten van een deel van de bebouwing in voorliggend plangebied wordt de mogelijkheid voor enige detailhandel evenwel niet volledig uitgesloten. Dit geldt ook voor horecavoorzieningen. In het noordelijk deel van voorliggend bestemmingsplan is maximaal 1.0000 m2 horeca mogelijk.

Voorzieningen (maatschappelijk)

De maatschappelijk voorziening in Weespertrekvaart Oost, bestaande uit een basisschool, is gepland in het zuidelijk deel van het plangebied en wordt via dit bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Wel wordt in afwijking van het concept stedenbouwkundig plan d.d. 13 maart 2018 de mogelijkheid opgenomen voor de realisatie van maatschappelijke dienstverlening in plinten, zoals bijvoorbeeld een huisartsenpost of buurtcentrum. Uitgegaan wordt van maximaal 500 m2 bvo.

Detailhandel

Beleidsmatig is er een mogelijkheid voor gemakssupermarkten van 300 m2 verkoopvloeroppervlak, mits

er binnen een 750 meter loopafstand geen andere supermarkt/dagelijks aanbod aanwezig is. Dergelijke detailhandelsfunctie dienen te worden geconcentreerd aan de Wenckebachweg als toekomstige stadsstraat en drukste verbindingroute met de grootste loopstromen in het gebied. Om voorgaande redenen is er in de uitwerkingregels bepaald dat bij uitwerking van de bestemming voor een afwijkingsbevoegdheid voor detailhandel kan worden opgenomen.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

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

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

Onderzoeksbureau Panteia heeft de verkeerseffecten onderzocht van de uitvoering van alle bestemmingsplannen in Overamstel beschreven. Dit zijn de bestemmingsplannen Amstelkwartier 2e fase, Amstelkwartier 3e fase, Bijlmerbajes en Weespertrekvaart Midden-Zuid. In de rapportage d.d. 18 mei 2017 van Panteia zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven. Dit rapport is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel de grootste intensiteitstoenames laten zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau. Als men kijkt naar de oorzaak van de toenames, is te zien dat Amstelkwartier 3e fase het grootste deel van de toenames veroorzaakt.

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

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

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

4.4.2 Parkeren

Zoals in paragraaf 3.5.6 is aangegeven, heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Hierin staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. De nota is op 29 november 2017 door de gemeenteraad gewijzigd. Verder is de op 14 maart 2018 vastgestelde Nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' van belang.

In het te ontwikkelen gebied Weespertrekvaart-Oost zijn gebouwde parkeervoorzieningen het uitgangspunt. Daarnaast zijn de basementen (plinten) van de bouwblokken zo diep, dat daar soms ook een deel bovengronds kan worden geparkeerd.

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

4.5 Bestaand bedrijventerrein

Het gebied ten zuiden van de bestaande insteekhaven krijgt in dit bestemmingsplan geen ontwikkelingsgerichte bestemming. In dit deel van het plangebied wordt bestemming afgestemd op de bestaande situatie. De wijze van bestemmen van dit deel van het plangebied is daarom nagenoeg volledige gelijk aan de geldende bestemmingen zoals die op grond van het vigerende bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Zuid" voor het gebied gelden. Uitzondering daarop vormt de toegestane milieucategorieën. In paragraaf 9.2 is dit nader toegelicht onder "Bestaande bedrijvigheid".

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

5.1 Wettelijk kader

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

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

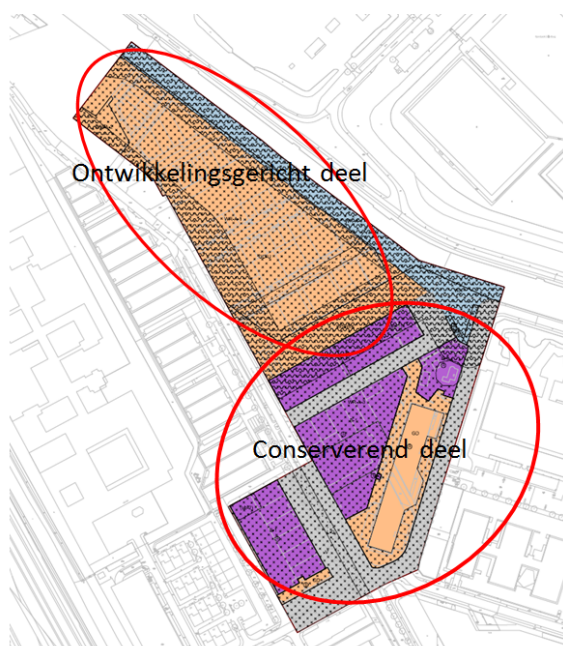
5.2 Situatie plangebied en omgeving

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

Beoordelingsplichtige activiteiten in het bestemmingsplan

De transformatie van Overamstel is een proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden getransformeerd middels herontwikkeling. Binnen het transformatiegebied Overamstel, is onder meer het deelgebied "Bijlmerbajes en omgeving" (in de planvorming ook wel "Weespertrekvaart-Bijlmerbajes" of "Bijlmerbajes-Weespertrekvaart" genoemd) in het voorjaar 2015 aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw om middels nieuwbouw en transformatie in te kunnen spelen op de urgente woningbehoefte van Amsterdam (gemeentelijk beleid "Koers 2025"). Voorliggend bestemmingsplan betreft het oostelijk deel van het bedrijventerrein Weespertrekvaart en bestaat uit een ontwikkelingsgericht deel en een conserverend deel:

- Ontwikkelingsgericht deel (noordelijk): Globale nog nader uit te werken bestemming voor het noordelijk deel van het plangebied. De huidige toegestane bedrijfsbestemming wordt met voorliggend bestemmingsplan gewijzigd in een nog nader uit te werken gemengde bestemming. Op deze gronden is maximaal het volgende toegestaan: circa 56.000 m² bvo ruimte voor wonen en circa 10.400 m² bvo werkruimte. Alvorens op deze gronden te kunnen bouwen dient het bevoegd gezag eerst een uitwerkingsplan vast te stellen. Bij de vaststelling daarvan dienen de regels uit het voorliggend bestemmingsplan in acht te worden genomen.
- Conserverend deel (zuidelijk): Bestemming van de bedrijfsbestemming voor het zuidelijk deel van het plangebied, met dien verstande dat de toegestane (milieu)categorie van de bedrijvigheid wordt afgestemd op de huidige situatie.



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

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

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

Voor de te maken afweging ten aanzien van het conserverende deel van het bestemmingsplan geldt dat het bestemmingsplan daar niet toeziet op het toestaan van activiteiten die het gebied wat aard en omvang betreft wezenlijk doen veranderen. Voor dat deel wordt geconcludeerd dat daar geen sprake is van een stedelijke ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit mer.

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

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 het gebied Overamstel waar Weespertrekvaart Noord (betreft onder meer het noordelijk deel van voorliggend bestemmingsplan) onderdeel van is (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.

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 plandrempels 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.

5.2.2 Inhoud MER - Actualiteit

Het bevoegd gezag mag gebruik maken van andere milieueffectrapporten. In het MER Overamstel (versie d.d. 19 april 2013, zie Bijlage 3) 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 1cl (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.

Het ontwikkelingsgerichte deel van voorliggend bestemmingsplangebied ligt voor een deel in deelgebied 4b van het MER Overamstel (2013) en voor een deel in deelgebied 4a. Uit het gegeven dat de ontwikkelingen in de deelgebieden 1cl, 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 plandrempeel 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 hoeft te worden opgesteld), of niet. Om dit te bepalen is de vraag aan de orde of hetgeen met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, wat activiteit, ligging van het gebied en aard/omvang betreft, niet wezenlijk verschilt van de activiteiten waarvoor eerder de m.e.r.-procedure is doorlopen en het MER Overamstel (2013) is opgesteld. Wat dat betreft geldt het volgende:

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

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

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

Voorliggend plan ziet toe op wonen, werken en voorzieningen en wel in de vorm van nieuwbouw van maximaal circa 44.500 m² bvo voor wonen en maximaal 8.100 m² bvo voor werken/voorzieningen. Op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan, valt het aantal woningen en 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 van het ontwikkelingsgerichte deel valt binnen de grenzen van het gebied van het MER Overamstel). Op het moment van opstellen van bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost, valt het aantal van woningen en voorzieningen binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Geconcludeerd wordt dat het MER Overamstel (2013) voor het bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost 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.

5.2.3 MER - afweging

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

- Variant "verwijderde A2": Dit is de variant behorende bij het scenario waarin er zekerheid bestaat over de uitvoering van het idee om het deel van de A2 tussen het knooppunt Amstel en de Nieuwe Utrechtseweg / Utrechtsebrug te verwijderen. Het verkeer uit Amsterdam dat nu via de Utrechtsebrug in de richting van de A2 rijdt, rijdt dan vanaf de Utrechtsebrug via de Joan Muyskenweg en de Van der Madeweg naar de nieuwe toe- en afrit ter hoogte van de Van der Madeweg, ten zuiden van het knooppunt Amstel, dan wel via een andere route. Over de uitvoering van deze infrastructurele ingreep heeft op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog geen besluit plaatsgevonden. Mede om die reden, is in het verkeersonderzoek ook gekeken naar een tweetal andere varianten, namelijk:
- Variant "tijdelijke situatie": Dit is het scenario waarin besluitvorming over het al dan niet verwijderen van de A2 (zie eerste bullet) of afwaarderen van de A2 (zie navolgende bullet), nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen voor deelgebieden ten oosten van de Duivendrechtsevaart. In deze variant wordt de Amstelstroomlaan aangesloten op

de Joan Muyskenweg. Deze variant is de variant die in het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase en het bestemmingsplan Zone A2 / Joan Muyskenweg, behoudens de brug waarvoor een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen, al positief is bestemd.

- Variant "Afgewaardeerde A2" (in het rapport ook wel de "bloembakkenvariant" genoemd): In dit scenario blijft de verlengde A2 (Nieuwe Utrechtseweg) behouden, maar wordt de snelheid en capaciteit afgewaardeerd. De weg wordt hierdoor een "stadsstraat" waardoor het rechtstreeks aansluiten van de Amstelstroomlaan op de nieuwe "stadsstraat" (in plaats van via de huidige toe- en afritten naar/van de Joan Muyskenweg) tot de mogelijkheden gaat behoren.

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

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

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

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

Afweging en conclusie

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 is uit verkeersonderzoek uit 2017 op te maken dat het verkeer op de omliggende wegen toe neemt ten opzichte van de autonome situatie. Er komen echter geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie. Dit en de bijdrage die voorliggend bestemmingsplan levert aan de verdichtingsopgave van de stad, maakt dat de nadelige effecten op de omgeving van het plangebied en de relatief geringe nadelige effecten voor het functioneren van het lokale autonetwerk, aanvaardbaar worden gevonden.

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 wegverkeerslawaaï 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).

6.1.2 Beleid

Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams geluidbeleid

Het Amsterdams geluidbeleid - Hogere waarde Wet geluidhinder (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 Amsterdamse 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 Amsterdamse 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 Amsterdamse 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 Amsterdamse 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 spui-ventilatie beschikt dat wordt voldaan aan de desbetreffende eisen van het Bouwbesluit 2012, dan wordt (volgens het Amsterdamse 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 Amsterdamse 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

Ingenieursbureau Tauw heeft ten behoeve van de geplande transformatie van het gebied een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd voor bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost. In het onderzoek is ten behoeve van dit deelgebied de geluidbelasting ten gevolge van weg, metro- en railverkeer beoordeeld. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 30 mei 2018 van Tauw, welke als Bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

Uit het akoestisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van de H.J.E. Wenckebachweg bedraagt 55 dB (incl. aftrek artikel 110g). Deze geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar lager dan de maximale waarde voor gezoneerde wegen. Aangezien het een 30 km/uur weg betreft hoeft er geen hogere waarde te worden verleend. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat beoordeeld te worden.
2. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de Verlengde Amstelstroomlaan bedraagt 49 dB. De geluidbelasting is lager dan de maximale waarde voor gezoneerde wegen. Aangezien het een 30 km/uur weg betreft hoeft er geen hogere waarde te worden verleend. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat beoordeeld te worden.
3. De maximale berekende geluidbelasting ten gevolge van de rijksweg bedraagt 53 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wgh). Deze maximaal berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde en gelijk aan de maximale ontheffingswaarde. Voor toekomstige woningen die binnen de geluidcontour van (48-53 dB) worden voorgenomen dient een hogere waarde te worden aangevraagd.
4. De metro is niet geïntegreerd in de weg en is derhalve afzonderlijk beschouwd. De maximale berekende geluidbelasting ten gevolge van het metroverkeer bedraagt 57 dB (inclusief aftrek artikel 110g Wgh). Deze maximaal berekende geluidbelasting is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en lager dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB. Voor toekomstige woningen met een geluidbelasting hoger dan 48 dB dient een hogere waarde te worden aangevraagd (49 tot en met 57 dB).
5. De maximaal berekende geluidbelasting ten gevolge van het spoorwegverkeer bedraagt 61 dB op het bestemmingsplangebied. Dit is lager dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Tussen het plangebied en het spoor wordt nieuwbouw gerealiseerd. Deze afscherpende bebouwing is nog niet

meegenomen in het onderzoek. De verwachting is dat de geluidbelasting ten gevolge van het spoor en de metro daardoor zal verlagen tot nagenoeg de voorkeurswaarde.

6. Het deelgebied Weespertrekvaart Oost ondervindt een maximale gecumuleerde geluidbelasting van 62 dB op de westzijde van het plangebied (parallel aan het spoor). In de Wet geluidhinder worden geen grenswaarden gesteld aan de gecumuleerde geluidsbelasting. De gemeente Amsterdam heeft wel beleid opgesteld voor het vaststellen van hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder. De gecumuleerde geluidsbelasting voldoet aan het Amsterdams beleid.
7. Bronmaatregelen voor het wegverkeer zijn beknopt afgewogen maar lijken niet doelmatig.
8. Bronmaatregelen voor het spoor ondervinden technische bezwaren gezien het lange traject dat moet worden voorzien van bronmaatregelen, daarbij zal toekomstige bebouwing tussen het spoor en het uitwerkingsgebied een afschermende werking hebben. Hierdoor is het treffen van maatregelen van spoor voor het uitwerkingsgebied niet efficiënt.
9. Een geluidscherm langs het spoor, metro of rijksweg is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel mogelijk. De toekomstige bebouwing tussen het spoor en het uitwerkingsgebied zal een afschermende werking hebben, waardoor voor dit plangebied een scherm geen meerwaarde zal hebben.
10. Voor de rijksweg zal gezien de situering het scherm de geluidbelasting niet voldoende doeltreffend zijn om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te verlagen.

6.3 Conclusie

Voorliggend plan betreft onder meer een uit te werken bestemming voor geluidgevoelige functies. Uit het voorgaande blijkt dat geluidhinder geen wezenlijke belemmering oplevert voor de geplande transformatie van het gebied. Het vaststellen van eventuele hogere waarden voor geluidgevoelige bestemmingen is aan de orde bij het opstellen en vaststellen van de uitwerking van voorliggend bestemmingsplan.

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 orderingsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

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

7.3 Overamstel en het NSL

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde "programma-toetsing" plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Overamstel voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen van Amstelveen tweede fase. Voor het NSL zijn voor geheel Overamstel 4.000 woningen aangemeld en 200.000 m² bvo aan kantoren, bedrijven en voorzieningen. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van circa 44.500 m² bvo voor wonen en maximaal 8.100 m² bvo voor werken/voorzieningen. Dit programma past op zich zelf beschouwd binnen het programma welke is aangemeld voor het NSL. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Verder ligt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan op meer dan 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg en meer dan 300 meter van een Rijksweg. Derhalve wordt zowel voldaan aan Besluit gevoelige bestemmingen en het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 8 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, 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.

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 belemmeringsstrook 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 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 beslispoint 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 afschermende 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 beslispoint binnen het ruimtelijke proces aan het bestuur of verantwoordelijk bestuurder ter besluitvorming voorgelegd.

8.3 Resultaten onderzoek

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft de externe veiligheidsrisico's van de voorgestelde ontwikkeling onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 6 juni 2018. Deze rapportage is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoge druk aardgasleiding

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden in het inventarisatiegebied, het groepsrisico bedraagt maximaal 0,54 maal de oriëntatiewaarde met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico loopt voor een gedeelte langs het plangebied. De ruimtelijke ontwikkeling heeft invloed op de maximum hoogte van het groepsrisico in het inventarisatiegebied.

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. Zodoende wordt voor de spoorroute voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De ruimtelijke ontwikkelingen liggen op meer dan 200 m van de spoorroute voor gevaarlijke stoffen. Op deze afstand is er geen relevant invloed van nieuwe bebouwing meer op de hoogte van het groepsrisico. Om die reden is geen berekening van de hoogte van het groepsrisico gemaakt. Uitsluitend Artikel 7 en 9 van het Bevt dienen uitgevoerd te worden voor invulling van de verantwoording van het groepsrisico.

8.4 Verantwoording groepsrisico

8.4.1 Inleiding

Zoals reeds hiervoor is aangegeven, is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb. In het plangebied ligt een ondergrondse hoge druk aardgasleiding. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk.

8.4.2 Advies brandweer

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.

Gevaren en gevolgen

Het transport van aardgas onder hoge druk door een ondergrondse buisleiding vormt een risico voor deze locatie. Als er een breuk in de leiding ontstaat dan stroomt het aardgas onder hoge druk uit de leiding en ontsteekt. De fakkel die ontstaat blijft branden tot de toevoer wordt afgesloten en leiding is leeggestroomd. Dit kan geruime tijd duren. De fakkelbrand veroorzaakt hittestraling die honderden meters ver komt. Gebouwen lopen ernstige schade op en personen buitenshuis en in gebouwen die niet voldoende bescherming bieden worden slachtoffer. Dit scenario heeft een grote impact op de samenleving.

Risico

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen nabij de voorgesteld locatie is klein, maar niet onmogelijk. De gevolgen van een fakkelbrand op de aardgasleiding kunnen echter ernstig zijn. Het risico wordt bepaald door de kans op een fakkelbrand en de gevolgen daarvan. De voornaamste oorzaak van ongevallen bij ondergrondse aardgasleidingen zijn werkzaamheden aan of nabij de leiding. Werkzaamheden uitvoeren nabij de leiding vergroot de kans op een ongeval.

Zelfredzaamheid

Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten in het plangebied merkbaar. Door dit tijdgebrek zijn de mogelijkheden voor personen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen beperkt. De mogelijkheden zijn voornamelijk afhankelijk van de aanwezige voorzieningen en de uitvoering van de gebouwen. Wanneer aanwezigen kunnen vluchten zonder dat zij direct worden aangestraald door de hitte vergroot dat de mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

Hulpverlening

De hulpverlening kan een ongeval bij de hoge druk aardgasleiding niet voorkomen. Het ongeval heeft al plaatsgevonden als zij arriveert. De hulpverlening richt zich voornamelijk op het beperken van de gevolgen voor de omgeving en het helpen van gewonden.

Wanneer er een fakkelbrand op de hoge drukaardgas leiding is ontstaan dan kan de brandweer door de hitte de locatie niet benaderen. Zij moet op honderden meters afstand wachten tot de fakkel is gedoofd om op locatie hulp te kunnen verlenen. Dit kan enkele uren duren.

8.4.3 Maatregelen

In het advies wordt een aantal maatregelen voorgesteld die het risico kunnen verkleinen. In het vervolg van deze paragraaf worden maatregelen beoordeeld en afgewogen.

Planologische maatregelen

Bij de ontwikkeling van het plan moeten deze maatregelen in een vroeg stadium mee worden genomen in het ontwerp.

<i>Inhoud maatregel</i>	<i>Beoordeling en afweging</i>
Opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen realiseren.	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. 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
Veilige vluchtroutes realiseren. Waar vluchten mogelijk is zonder te worden blootgesteld aan de hittestraling.	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. 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.

Technische maatregelen

Deze maatregelen zijn van toepassing op de uitvoering en indeling van de gebouwen.

<i>Inhoud maatregel</i>	<i>Beoordeling en afweging</i>
-------------------------	--------------------------------

Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleidingen te beschermen 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, wordt deze maatregel niet voorgeschreven in voorliggend bestemmingsplan.
Waar mogelijk de constructie van gebouwen zo uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de hittestraling en er in deze 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 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.
Bebouwing en voorzieningen zo uitvoeren dat er vluchtroutes zijn waar personen niet worden blootgesteld aan de hittestraling.	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. In de regels voor de uitwerking van de bestemming wordt een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om dergelijke maatregelen in bebouwing af te dwingen.

Organisatorische maatregelen

Maatregelen die vooral invloed hebben op handelen en gedrag. Kunnen in het algemeen in een later stadium worden uitgevoerd.

<i>Inhoud maatregel</i>	<i>Beoordeling en afweging</i>
Werkzaamheden nabij of aan de aardgasleiding onder strikte begeleiding uitvoeren.	De kans dat door het uitvoeren van werkzaamheden de aardgasleiding wordt beschadigd en er een fakkelflam ontstaat wordt hierdoor verkleind. Deze maatregel is in de bestaande situatie deels van kracht.
Tijdens de bouwfase rekening houden met de aanwezigheid van de aardgasleiding. Door de vele werkzaamheden ook nabij de leiding is de kans op een ongeval groter.	Deze maatregel zal onder andere in samenspraak met de brandweer worden beoordeeld.
Toekomstige bewoners bewust maken van de mogelijke gevaren van een ongeval met hoge druk aardgasleiding en het handelingsperspectief	Deze maatregel zal onder andere in samenspraak met de brandweer worden beoordeeld.
Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin het ongevalsscenario fakkelflam is opgenomen.	Deze maatregel zal onder andere in samenspraak met de brandweer worden beoordeeld.

8.4.4 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 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 beslispoint 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:

- past de nieuwe functie in de omgeving?
- 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 waar dit bestemmingsplangebied onderdeel van is, wordt getransformeerd tot woon-werkgebied. In het noordelijk deel van voorliggend bestemmingsplan wordt wonen mogelijk gemaakt en zijn onder meer bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de eerste bouwlaag/plint van de bebouwing. In de omgeving zijn in de huidige situatie diverse bedrijven en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals een spoorlijn en rijkswegen. Voorts zijn en worden woningen gerealiseerd ten noorden en westen van het plangebied. Ook is in de omliggende bestemmingsplangebieden van de reeds tot woon-werkgebied getransformeerde gebied veelal bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de plinten van de nieuwbouw. Gelet hierop wordt de (toekomstige) omgeving van het gebied Weespertrekvaart Oost aangemerkt als een gemengd gebied.

Bestaande bedrijvigheid

De bedrijvigheid in het zuidelijk deel van voorliggend bestemmingsplan wordt met voorliggend bestemmingsplan niet wegbestemd en krijgt de bestemming "Bedrijf -1" en "Bedrijf - 2". Het gebied ten zuiden van de insteekhaven is thans nog nagenoeg geheel een bedrijvengebied. Voor het opstellen van de bestemmingsregels is gekeken naar de huidige bedrijfsvoering. Op grond van het geldende

bestemmingsplan zijn hier bedrijfsactiviteiten toegestaan tot categorie 3.2.

Uitgangspunt bij de geplande transformatie van het gebied Weespertrekvaart-Oost is dat bedrijven in milieucategorie 1 en 2 in te passen zijn in de in voorbereiding zijnde transformatie van het gebied. Voor een verkrijgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.1 en 3.2 minder wenselijk. De (potentiële) milieuhinder van dergelijke bedrijven is zodanig dat dit de ontwikkeling van nieuwe woningen in de weg staat. Daarom is het niet wenselijk dat zich nieuwe bedrijven vestigen in milieucategorie 3.1 en 3.2. Om dit te bewerkstelligen is het noodzakelijk dat geregeld wordt dat zich in het gebied geen bedrijven meer in de milieucategorieën 3.1 en 3.2 vestigen. Dit is tevens wenselijk vanwege de planologische mogelijkheid dat binnen de bestemming bij elk bedrijf een dienstwoning is toegestaan en dat ook het woon- en leefklimaat van de bewoners van dienstwoningen een afweging verlangt voor wat betreft de aanvaardbaarheid van het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Om bovenstaande redenen zijn binnen de bestemming "bedrijf" slechts bedrijfsactiviteiten toegestaan in milieucategorie 1 en 2.

Uit inventarisatie blijkt dat zich in het deel van het plangebied dat bestemd wordt voor "Bedrijf" nagenoeg uitsluitend bedrijven gevestigd zijn die aangemerkt dienen te worden bedrijven in milieucategorie 2. Uitzondering vormen de locaties H.J.E. Wenkebachweg 93, waar een aannemersbedrijf in milieucategorie 3.1 is gevestigd en H.J.E. Wenkebachweg 6v18, waar een autoschadebedrijf in milieucategorie 3.2 is gevestigd. Voor deze bedrijven gelden op grond de gebiedskarakteristiek richtafstanden van respectievelijk 30 en 50 meter. Beide bedrijven zijn op een zodanige afstand van de uit te werken bestemming gelegen dat deze bedrijven normaliter geen belemmering opleveren voor de geplande ontwikkeling van het gebied ten noorden van de huidige insteekhaven.

De bovenstaande analyse geeft aan dat nieuwe hindergevoelige functies in het noordelijk deel van het plangebied met het oog op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat inpasbaar zijn nabij de huidige bedrijven in de directe omgeving. Ter waarborging daarvan is er voor gekozen om als toegestane milieucategorieën uitsluitend bedrijven (lees: geen detailhandel, horeca, maatschappelijk, etc) in de milieucategorie 1 en 2 toe te staan. In de regels wordt hiervoor verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein in de bijlage van de regels. Voor de huidige bedrijven die vallen in een hogere milieucategorie is gekozen om die specifiek te bestemmen door naast bedrijvigheid in milieucategorie 1 en 2, ook de huidige specifieke bedrijvigheid toe te staan. Dit geldt voor de hiervoor genoemde percelen H.J.E. Wenkebachweg 93 (aannemersbedrijf in milieucategorie 3.1) en H.J.E. Wenkebachweg 6v18 (autoschadebedrijf in milieucategorie 3.2).

Toelichting op de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein

In de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Bedrijf - 1" en "Gemengd" wordt onderscheid gemaakt in verschillende toegestane gebruiksactiviteiten. Zo is in navolging van het geldende bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid (zie paragraaf 2.3) onder meer het gebruik van gronden en gebouw toegestaan voor bedrijven, maar bijvoorbeeld ook voor creatieve functies en dienstwoningen. Het gebruik van gronden en gebouwen voor detailhandel is hier niet toegestaan.

Voor één van de toegestane gebruiksactiviteiten op de voor "Bedrijf -1" en "Gemengd" bestemde gronden wordt in de regels van voorliggend bestemmingsplan specifiek verwezen naar de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein, namelijk bij het toegestane gebruik voor "bedrijven". Deze Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid. De staat ziet toe op milieuzonering. Zoals hiervoor al is toegelicht betreft milieuzonering het hanteren van bepaalde richtafstanden tussen hinder veroorzakende functies en hindergevoelige functies/bestemmingen. Hinder veroorzakende functies kunnen bedrijven zijn, maar ook

horeca, maatschappelijk, recreatieterreinen, etc..

De Staat van bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin vormen van gebruik anders dan wonen zijn ingedeeld in categorieën van toenemende hinder. "Andere vormen van gebruik anders dan wonen" betekent al het denkbare gebruik dat geen "wonen" is. In de lijst zijn derhalve niet alleen bedrijven ingedeeld in categorieën van toenemende hinder, maar ook andere vormen van gebruik anders dan wonen, zoals groothandel, detailhandel, horeca, onderwijs, gezondheids- en welzijnszorg, etc. Ook die andere vormen van gebruik anders dan wonen zijn in deze lijst ingedeeld naar categorieën van toenemende hinder. Het gegeven dat de andere vormen van gebruik anders dan wonen en anders dan bedrijven (zoals gedefinieerd in de begrippen) op deze lijst staan, wil met deze wijze van bestemmen in dit geval (lees: er is in dit bestemmingsplan onderscheid gemaakt in gebruiksdoeleinden zoals bedrijven, detailhandel, maatschappelijk, etc.) dus niet zeggen dat die andere vormen (zoals detailhandel, maatschappelijk, etc.) moeten worden aangemerkt als "bedrijven" zoals gedefinieerd in de begripsbepalingen van dit bestemmingsplan.

Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan laat bij uitwerking 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 bedrijfsactiviteiten - functiemenging" 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 bedrijfsactiviteiten - functiemenging, 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.

Metro-emplacement

Ten zuidwesten van de voormalige Bijlmer Bajes ligt een rangeerterrein van de metro van het GVB. Op dit rangeerterrein is sprake van een hoge geluidsproductie. Daarom wordt, mede in overleg met het GVB, nader bezien op welke wijze hiermee moet worden omgegaan in het kader van de gebiedsontwikkeling in de Weespertrekvaart.

Gezien de resultaten van eerder akoestisch onderzoek is niet uit te sluiten dat als gevolg van de activiteiten op het opstel terrein in het gebied van Weespertrekvaart-Oost sprake is van een zodanige geluidsbelasting dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet zondermeer gegarandeerd kan worden.

Ten behoeve van de ontwikkeling van Weespertrekvaartbuurt, waaronder het gebied Weespertrekvaart-Oost, vindt overleg plaats met het GVB. Dit overleg heeft als doel om nader bezien op welke wijze hiermee moet worden omgegaan met de geluidsbelasting van de metro. De oplossing die hier mogelijk uit voortkomt, is mede relevant voor de ontwikkeling van Weespertrekvaart-Oost. In de uitwerkingsregels is bepaald dat

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 ruimtelijk 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

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) heeft een archiefonderzoek uitgevoerd naar het mogelijke gevolg van vroegere activiteiten voor de milieuhygiënische bodemkwaliteit op de bovengenoemde locatie. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in de rapportage van de ODNZKG van 11 mei 2018. Deze rapportage is als Bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd.

Uit het archiefonderzoek blijkt het volgende:

- Op de locatie komen lichte, matige en sterke verontreinigingen voor, zowel in de grond als in het grondwater.
- Er zijn (ondergrondse) tanks nabij de locatie bekend. Het is niet altijd bekend of ze zijn gesaneerd.
- Er zijn bedrijfsactiviteiten op of nabij de locatie aangetroffen.
- De locatie ligt in zone 2 van de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam. De boven- en ondergrond vallen in kwaliteitsklasse wonen (licht verontreinigd).
- De openbare weg valt in zone A van de bodemkwaliteitskaart.

Uit het archiefonderzoek (zie Bijlage) wordt duidelijk dat bij de verdere ontwikkeling van het gebied naar verwachting bodemsanering dient plaats te vinden om de locatie geschikt te maken voor het beoogde gebruik. Bij de toepassing van de betreffende uitwerkingsbevoegdheden de noodzakelijk bodemonderzoek worden verricht en zal inzichtelijk worden gemaakt wat op de locatie de concrete milieuhygiënische gesteldheid van de bodem is.

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

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 1000 m² verharding in 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.

Grondwater

Het gebied wordt zonder drainage ontwaterd en moet voldoen aan de gemeentelijke grondwaternorm. Volgens die norm mag, bij kruipruimteloos bouwen, het grondwater hoogstens eens per twee jaar – en alleen kortstondig – hoger staan dan 0,5 meter onder maaiveld. Bij bouwen met kruipruimten geldt een norm van 0,90 meter. Ook bomen in de openbare ruimte vereisen doorgaans een ontwateringsdiepte van minimaal 0,5 meter, volgens het Handboek Bomen is 0,8 á 0,9 meter optimaal. Om die norm te halen dient het terrein genoeg te worden opgehoogd.

Ontwikkelaars van de bouwblokken dienen zelf te onderzoeken hoe zij verstandig met het grondwater en de geldende normen kunnen omgaan. Resultaten en maatregelen per bouwblok worden eerst met Waternet besproken. Ondergrondse voorzieningen (zoals parkeerkelders) worden waterdicht uitgevoerd maar mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

Waterbergingscapaciteit en ondergronds bouwen

Waterbergingscapaciteit

Het huidige terrein is nu reeds in hoge mate verhard. In de bestaande situatie is van het totale gebied van de Weespertrekvaart-Oost 78% verhard (51.999 m²). Na realisatie van het totale stedenbouwkundige plan voor de gehele Weespertrekvaart-Oost is 80% (53.622 m²) verhard. Dit is een toename van ongeveer 1.620 m² waarvan 162 m² (10%) gecompenseerd zullen moeten worden in het peilgebied van de polder. De toename aan verharding kan worden gecompenseerd met extra oppervlaktewater in het Weesperpark en met de aanleg van groene daken.

Het onverharde deel en het oppervlak van de Weespertrekvaart blijven nagenoeg gelijk. De nieuwe kade ligt soms voor, soms achter de huidige kade. In totaal verdwijnt er ongeveer 230 m² water van de Weespertrekvaart. Hiervoor zal in het boezemsysteem, wellicht buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, een oplossing moeten worden gevonden. Mogelijk kan het inkrimpen van boezemwater worden opgelost door een gedeelte te overkluizen.

Daarnaast zullen de volgende maatregelen in de Weespertrekvaartbuurt zelf worden getroffen:

- Berekeningen wijzen uit dat forse neerslag van 60 mm/uur zonder schade in de buurt kan worden opgevangen. De openbare ruimte en de gebouwen kunnen 50% bergen en het gescheiden riolsysteem doet de rest. Mocht de bui groter zijn, dan zijn de straten zo ingericht dat het regenwater via het maaiveld kan afwateren naar de Bijlmerbajesgracht. Een klein deel kan direct op de Weespertrekvaart afwateren;
- Regenwater wordt zoveel mogelijk in de buurt gebufferd: in waterbergende straten, geveltuinen, groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwveloppen komen voorschriften om de waterberging (60 mm/uur) op daken en in hoven te waarborgen;
- De randen van het Weesperpark worden gebruikt om regenwater uit de buurt te verzamelen en gereguleerd af te laten stromen (zo mogelijk zichtbaar) naar de Bijlmerbajesgracht. Ook het

hemelwaterriool loost op de Bijlmerbajesgracht om de doorspoeling van de gracht te vergroten en daarmee de waterkwaliteit te verbeteren.

Ondergronds bouwen

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

In het bestemmingsplan is dit geborgd door in de uitwerkingsregels als voorwaarde bij de uitwerkingsregels stellen dat geohydrologisch onderzoek wordt uitgevoerd in geval van ondergronds bouwen. Ondergrondse bouwwerken zijn toegestaan als uit onderzoek is gebleken dat *ondergrondse gebouwen geen of een aanvaardbaar beperkt effect heeft op de grondwaterstanden en -stromingen*.

Waterkeringen

In het plangebied bevindt zich een secundaire, directe en verholen waterkering. Op de verbeelding is de zonering van deze waterkering opgenomen door middel van een dubbelbestemming. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet vergunning worden aangevraagd bij Waternet. In de regels van dit bestemmingsplan is bepaald dat (bouw)werkzaamheden zijn toegestaan binnen de zonering van de waterkering als - wanneer dat is vereist - daarvoor een vergunning door het Waterchap is verleend.

Hoofdstuk 12 Luchthaven indelingsbesluit

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op de Wet luchtvaart. In de Wet luchtvaart 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 bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
2. de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
3. de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
4. een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied, zoals weergegeven op bijlage B van het Luchthavenindelingsbesluit. Volgens deze bijlage is binnen het plangebied een hoogte toegestaan van maximaal 146 meter. Het voorliggende bestemmingsplan maakt een dergelijke hoogte of meer niet mogelijk. Derhalve wordt voldaan het LIB.

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:
 1. het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
 2. de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
 3. 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;
 4. 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 (Cultuurhistorische verkenning en advies Industrierrein OverAmstel; Amsterdam; mei 2012). Hieruit is het volgende op te maken voor wat betreft de cultuurhistorische waarden in voorliggend bestemmingsplangebied.

Met de aanleg van industrierrein Weespertrekvaart aan het begin van de jaren '60 is de prestedelijke structuur van de Groote Duivendrechtterpolder volledig uitgewist. Het industrierrein kent geen duidelijke stedenbouwkundige opzet zoals industrierrein Amstel, aan de overzijde van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De Penitentiare Inrichting Overamstel is de belangrijkste stedenbouwkundige

ontwikkeling, maar valt buiten de plangrenzen van Weespertrekvaart-Midden. De aanwezige industrie in dit gebied is geconcentreerd langs de Weespertrekvaart en is van kleine schaal.

Als opvolger van de Ringsloot rondom de Watergraafsmeer is de Weespertrekvaart als waterweg een betekenisvol cultuurhistorisch element in het plangebied.

Archeologie

Monumenten en Archeologie heeft in opdracht van Stadsdeel Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor bestemmingsplangebied Weespertrekvaart-Oost, stadsdeel Oost. Dit onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in deze gebieden aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om conform de Monumentenwet beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouw- en aanlegwerkzaamheden. Het bureauonderzoek is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch-topografische ontwikkeling van het plangebied. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijke topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie (hoofdstuk 3 van het bureauonderzoek) zijn binnen het plangebied Weespertrekvaart-Oost materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de plaatselijke bewoningsgeschiedenis vanaf de 11de/12de eeuw. Dit leidt tot een verwachtingskaart voor het plangebied met vijf zones. Een hoge verwachting duidt op een dichtere verspreiding van archeologische resten met een sterke onderlinge samenhang. In zones met een lage verwachting hebben de sporen een lagere trefkans en/of betreffen deze vooral losse vondsten.

Het betreft de volgende vijf zones:

A. Groot Duivendrechtse polder - Verwachting: laag

Hier kunnen archeologische resten voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik vanaf de 11de/12de tot in de 20ste eeuw, zoals sloten en losse vondsten. Ook kunnen huisplaatsen uit de ontginningsperiode aanwezig zijn, maar deze kennen een lage trefkans.

B. Poldermolen - Verwachting: hoog

Betreft de (mogelijk secundaire) locatie van de Duivendrechtse Grote Molen (1640). Restanten hiervan kunnen bestaan uit ophogingen, funderingen, resten van de molengang, losse vondsten en afvallagen.

C. Molenwetering - Verwachting: laag

In de voormalige molenwetering kunnen voorwerpen voorkomen die in het water zijn gegoooid of verloren. Dergelijke vondsten hebben doorgaans een wijde spreiding. Bij de demping van de wetering in de 20ste eeuw zijn eventuele resten naar verwachting bovendien verstoord geraakt.

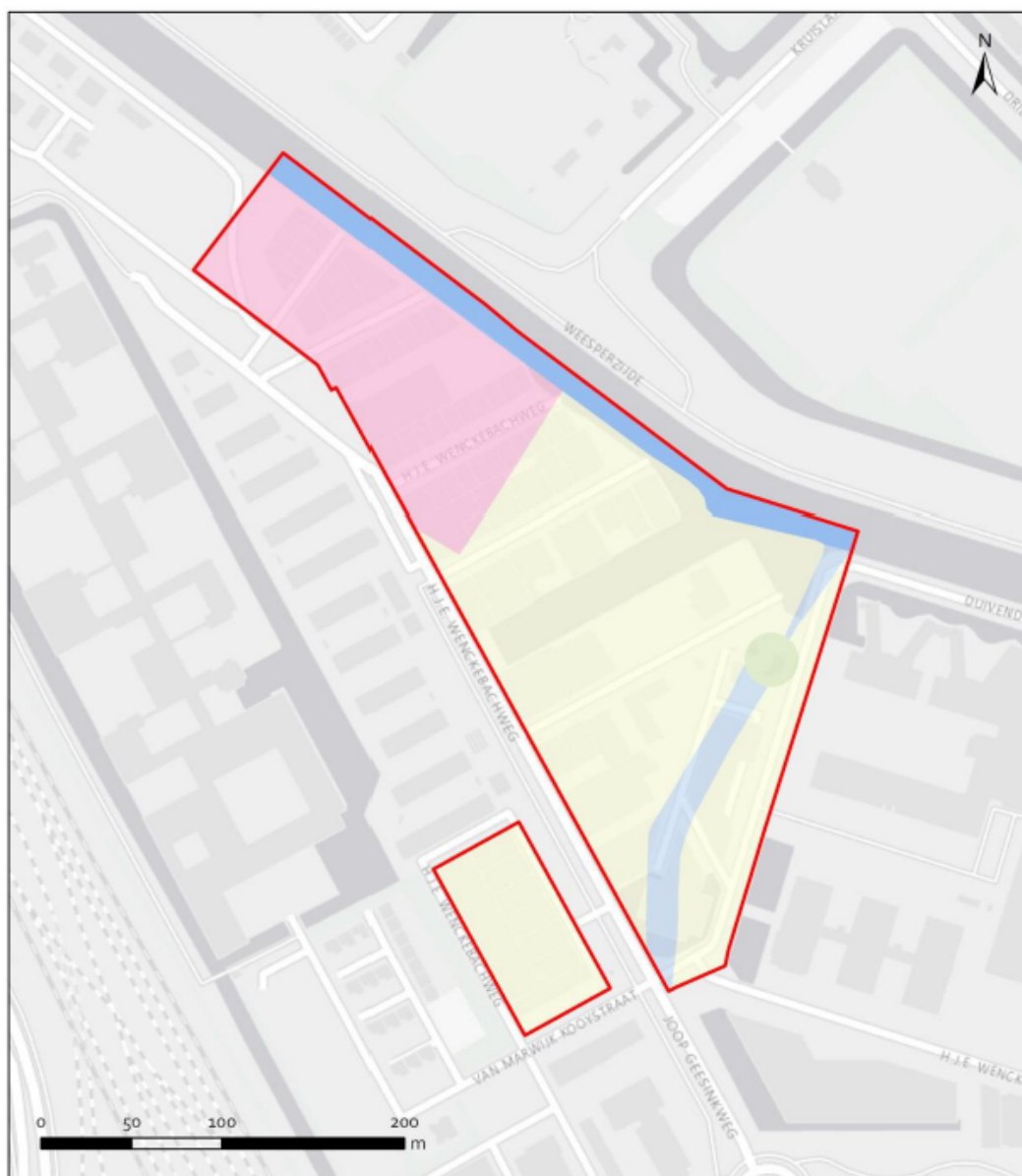
D. Weespertrekvaart - Verwachting: laag

In de trekvaart kunnen voorwerpen aanwezig zijn die in de 17de-eeuwse trekvaart zijn gegoooid of bij transport verloren zijn gegaan. Ook kunnen afvalconcentraties voorkomen die samenhangen met bewoning op de kant.

E. Buitenplaats Solitudo - Verwachting: hoog

Betreft de locatie van de 17de/18de-eeuwse hofstede Solitudo langs de Weespertrekvaart. Overblijfselen hiervan bestaan onder meer uit ophogingen, bakstenen funderingen, resten van de tuinaanleg, beerputten met huishoudelijk afval en losse vondsten.

De verschillende zones zijn weergegeven op onderstaande afbeelding:



**X Gemeente
X Amsterdam
X**

Archeologische verwachtingskaart
Weespertrekvaart-Oost

- | | |
|---|--|
| Plangebied | C. Molenwetering |
| A. Groot Duivendrechtsepolder | D. Weespertrekvaart |
| B. Poldermolen | E. Buitenplaats Solitudo |

De zones met hoge verwachtingswaarden zijn in het bestemmingsplan bestemd als een archeologische dubbelbestemming. Afhankelijk van de omvang en diepte van werkzaamheden, wordt voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden een archeologisch onderzoek verlangd.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt dat ook wanneer geen

bestemmingsplan_Weespertrekvaart Oost (vastgesteld)

archeologisch onderzoek is vereist, en toch bodemvondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, dit wordt gemeld bij Monumenten en Archeologie. In overleg met de ontwikkelaar worden vervolgens maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

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 (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag). De agenda Groen ondersteunt 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, danwel de versterking hiervan. De gedragscode kan worden toegepast bij bestendig beheer en onderhoud.

14.3 Situatie plangebied

De rve Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam heeft een natuurtoets uitgevoerd voor de Weespertrekvaartbuurt, waarvan het plangebied onderdeel uit van maakt. De resultaten van deze toets zijn opgenomen in de rapportage d.d. december 2017, welke als is bijgevoegd.

14.3.1 Soortbescherming

Uit het onderzoek is gebleken dat er een paarverblijf van een gewone dwergvleermuis aanwezig is in het onderzoeksgebied, het paarverblijf bevindt zich echter buiten het plangebied. Overige typen verblijfplaatsen van vleermuizen (inclusief essentiële vliegroutes en/of foerageergebieden) zijn niet aangetroffen.

Binnen de scope van het plangebied worden geen voortplantings- en rustverblijfplaatsen verwacht van kleine marters.

Er zijn geen nesten van jaarrond beschermde vogels aangetroffen in de bomen en in de gebouwen.

In het plangebied zijn wel nesten (of nestindicerend gedrag) van algemene vogelsoorten waargenomen. Deze nesten zijn, mits in gebruik, slechts in de broedperiode beschermd. In deze periode mogen nesten niet worden vernield of worden verstoord.

Verder zijn er geen beschermde plantensoorten aangetroffen en zijn ook geen beschermde reptielen, vissen en/of amfibieën in het plangebied aanwezig.

Wel dient rekening te worden gehouden met de populatie van 51 exemplaren van de tongvaren op de kademuur. Deze kademuur bevindt zich weliswaar binnen het plangebied, maar niet in gebied waarvoor met uitwerkingsbevoegdheden in dit bestemmingsplan een transformatie van het gebied mogelijk wordt gemaakt.

Ook zijn in het gehele plangebied beschermde soorten aanwezig (bosmuis, egel, gewone pad, groene kikker, bruine kikker, kleine watersalamander) waarvoor een vrijstelling geldt in de provincie Noord-Holland. Wel dient hiervoor een melding ingediend te worden bij de RUDNHN en is de wettelijke zorgplicht van toepassing. Geadviseerd wordt om een ecologisch werkprotocol op te stellen voor uitvoering van de werkzaamheden.

14.3.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op 6 km afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, het ligt niet in de Hoofdgroenstructuur en niet in de Ecologische structuur van Amsterdam. Negatieve effecten op het Natura 2000-gebied en Natuur Netwerk Nederland worden niet verwacht omdat de afstand hiervoor te groot is.

14.3.3 Conclusie

Op basis van het verrichte natuuronderzoek wordt geconcludeerd dat de natuurwetgeving geen belemmering vormt voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

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 Situatie plangebied

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van Weespertrekvaart-Oost. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Ook het winnende plan van de Bijlmerbajes heeft hoge ambities op gebied van Duurzaamheid. Mogelijk kunnen de twee herontwikkelingsprojecten met elkaar samenwerken op het gebied van energie en afval.

Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Het Amsterdamse beleid gaat uit van nieuwbouwwoningen met een Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van EPC 0,15. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC.

Duurzame warmte

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

Aan de andere kant van het spoor ligt reeds een warmtenet in het Amstelkwartier. Die nabijheid biedt uiteraard kansen voor de Weespertrekvaartbuurt om daarop aan te sluiten. Met de geplande hoogstedelijke dichtheden zijn individuele warmtevoorzieningen per woning of gebouw minder duurzaam en veel lastiger te realiseren. Anticiperend op een nog te kiezen energiesysteem is een ruimte reservering gedaan in de wegprofielen, waar later warmteleidingen in kunnen worden gelegd.

Duurzame elektriciteit

Uitgangspunt is dat de daken van de bouwblokken worden belegd met zonnepanelen (PV). Dat is over het algemeen ook noodzakelijk om de gestelde EPC eis van 0,15 te kunnen halen. In Weespertrekvaart-Midden en Oost is een aanzienlijk (dak)oppervlak nodig om het gebouw gebonden elektriciteitsverbruik op duurzame wijze op te wekken.

Klimaatbestendigheid

Het broeikaseffect heeft klimaatveranderingen in gang gezet die in Nederland onder meer zullen leiden tot extreme pieken van neerslag, die zonder maatregelen grote overlast en schade veroorzaken. Het is daarom de ambitie om de stad klimaatbestendig en 'rainproof' te maken.

Het huidige terrein is nu reeds in hoge mate verhard. In de bestaande situatie is van het totale gebied van de Weespertrekvaart-Oost 78% verhard (51.999 m²). Na realisatie van het totale stedenbouwkundige plan voor de gehele Weespertrekvaart-Oost is 80% (53.622 m²) verhard. Dit is een toename van ongeveer 1.620 m² waarvan 162 m² (10%) gecompenseerd zullen moeten worden in het peilgebied van de polder. De toename aan verharding kan worden gecompenseerd met extra oppervlaktewater in het Weesperpark en met de aanleg van groene daken.

Het onverharde deel en het oppervlak van de Weespertrekvaart blijven nagenoeg gelijk. De nieuwe kade ligt soms voor, soms achter de huidige kade. In totaal verdwijnt er ongeveer 230 m² water van de Weespertrekvaart. Hiervoor zal in het boezemsysteem, wellicht buiten het plangebied van dit bestemmingsplan, een oplossing moeten worden gevonden. Mogelijk kan het inkrimpen van boezemwater worden opgelost door een gedeelte te overkluizen.

Daarnaast zullen de volgende maatregelen in de Weespertrekvaartbuurt zelf worden getroffen:

- Berekeningen wijzen uit dat forse neerslag van 60 mm/uur zonder schade in de buurt kan worden opgevangen. De openbare ruimte en de gebouwen kunnen 50% bergen en het gescheiden riolsysteem doet de rest. Mocht de bui groter zijn, dan zijn de straten zo ingericht dat het regenwater via het maaiveld kan afwateren naar de Bijlmerbajesgracht. Een klein deel kan direct op de Weespertrekvaart afwateren.
- Regenwater wordt zoveel mogelijk in de buurt gebufferd: in waterbergende straten, geveltuinen, groene elementen langs de kade, op daken en in binnentuinen. In de bouwveloppen komen voorschriften om de waterberging (60 mm/uur) op daken en in hoven te waarborgen;
- De randen van het Weesperpark worden gebruikt om regenwater uit de buurt te verzamelen en gereguleerd af te laten stromen (zo mogelijk zichtbaar) naar de Bijlmerbajesgracht. Ook het hemelwaterriool loost op de Bijlmerbajesgracht om de doorspoeling van de gracht te vergroten en daarmee de waterkwaliteit te verbeteren.

Circulair bouwen

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

In de volgende planfase van Weespertrekvaart-Oost worden de prestaties voor circulair bouwen nader uitgewerkt, eventueel met pilots om een nieuwe aanpak uit te proberen. Voor een efficiënte omgang met grondstoffen is de insteek vergelijkbaar met de standaard BREEAM Mat 1 en voor flexibiliteit met BREEAM Mat 8, waarvan de scores nog nader worden bepaald.

Afvalinzameling

De gemeente wil het scheidingspercentage voor huishoudelijk afval omhoog brengen van 19% in 2013 naar 65% in 2020. Daarvoor zijn gemeentelijke richtlijnen voor nieuwbouwprojecten in de maak en de Weespertrekvaartbuurt zal daarop voorsorteren.

De essentie van het nieuwe beleid is dat bewoners hun glas, papier en plastic dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en het dan nog resterende afval ergens in de wijk kunnen brengen.

Het is de bedoeling dat ook grofvuil naar een inzamelpunt wordt gebracht. Het afvalpunt Rozenburglaan ligt dichtbij de Weespertrekvaartbuurt.

De ondergrondse containers van Weespertrekvaart-Oost staan in de Wenckebachweg, langs de Duivendrechtsekade, op het pleintje en in de zijstraten. Bij de locatiekeuze voor de containers wordt rekening gehouden met maximale loopafstanden. Het totaal aantal containers wordt in principe als volgt bepaald:

- Restafval: 1 container per 100 huishoudens
- Papier: 1 container per 200 huishoudens
- Plastic: 1 container per 200 huishoudens
- Glas: 1 container per 200 huishoudens
- Textiel: 1 container per 750 huishoudens

Door gebruik te maken van perscontainers kan het aantal bakken worden beperkt. Vanwege te lange loopafstanden zijn in het voorlopig ontwerp meer bakken opgenomen dan noodzakelijk volgens de norm. Bij hoogbouw heeft de ruimtelijke inpassing van (ondergrondse) containers bijzondere aandacht. voorbeeld

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 heeft een tweeledig karakter. Ten eerste heeft het bestemmingsplan als doel om een deel van gebiedstransformatie voor Weespertrekvaart-Oost juridisch-planologisch mogelijk te maken. Voor dit deel van het plangebied is een uit te werken bestemming opgenomen, als bedoeld in artikel 3.6, lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening opgenomen.

Het plangebied waarvoor geen uit te werken bestemming wordt opgenomen, betreft het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van de bestaande haven. Voor dit deelgebied worden de bestemmingen neergelegd, zoals die thans gelden op basis van het bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Zuid". Daarbij worden de toegestane bedrijfsactiviteiten beperkt tot categorie 1 en 2. Hogere milieucategoriën zijn vanwege de transformatie van het gebied niet wenselijk.

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 Bedrijf - 1

Binnen de bestemming “Bedrijf” gekregen zijn bedrijven toegelaten uit de milieucategorieën 1 en 2 zoals vermeld in de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten - bedrijventerrein'. Op 2 locaties zijn bedrijven gevestigd die vallen binnen milieucategorie 3.1 en 3.2. Deze bedrijven zijn specifiek bestemd, zodat de bestaande bedrijfsvoering positief wordt bestemd. Daarnaast zijn ook creatieve functies toegestaan.

Per bedrijf is maximaal één bedrijfswoning toegestaan. Per bouwvlak mag maximaal 35% gebruikt worden voor ondergeschikte kantoren. Volumieuze detailhandel is verboden. Ter plaatse van de aanduiding ‘maatschappelijk’ is het verlenen van diensten op het gebied van religie toegestaan. De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Artikel 4 Bedrijf - 2

De bestemming Bedrijf - 2 is toegekend aan een bestaande locatie voor nutsvoorzieningen. Dit in navolging van het geldende bestemmingsplan dat met voorliggend bestemmingsplan wordt vervangen.

Artikel 5 Gemengd

Binnen het bestemmingsplan is een aantal gronden gelegen met de bestemming “Gemengd”. Deze gronden verschillen van de gronden met de bestemming “Bedrijf”, doordat er binnen deze bestemming ook de functie kantoren mogelijk is naast of in plaats van bedrijfsfuncties. Voorts is met een aanduiding op de verbeelding aangegeven waar wonen is toegestaan. Dit in navolging van de omgevingsvergunningen die hiervoor zijn verleend.

De maximale bouwhoogte is aangegeven op de verbeelding. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3,5 meter bedragen.

Artikel 6 Verkeer

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

Artikel 7 Water

Het in het plangebied voorkomende oppervlaktewater met een functie voor de waterberging of de waterhuishouding is bestemd als “Water”. Het gaat in het plangebied om de Weespertrekvaart. Binnen deze bestemming zijn natuurlijke oevers en oeverbeschoeiingen mogelijk evenals andere voorzieningen voor de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging. Het water mag gebruikt worden voor extensief recreatief medegebruik. Per aanduidingsvlak is het maximaal aantal ligplaatsen voor woonschepen bepaald.

Artikel 8 Gemengd - uit te werken

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

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

bestemming om de gedetailleerde, planologische invulling nader te bepalen, doorkruisen. Er is in dit artikel een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarmee het in afwijking van het bouwverbod mogelijk kan worden gemaakt dat bestaande bouwwerken gedeeltelijk wordt vernieuwd of veranderd, mits de omvang van deze bouwwerken niet wordt vergroot en het bestaande gebruik niet worden veranderd.

In het artikel zijn de voorwaarden opgesomd waaraan voldoen dient te worden, voordat tot uitwerking overgaan kan worden.

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 belemmeringstrook 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 belemmeringstrook 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.

Artikelen 10, 11 en 12 Waarde-Archeologie

Uit bureauonderzoek is gebleken dat delen van het plangebied een archeologische verwachtingswaarde hebben. Bouwactiviteiten kunnen die waarden verstoren, zodat deze activiteiten niet zonder meer zijn toegestaan in deze gebieden. Deze bescherming vindt plaats door middel van de dubbelbestemming "Waarde – Archeologie". Deze bestemmingen gelden primair aan de onderliggende bestemmingen.

In de gebieden waar een bepaalde archeologische waarde wordt verwacht, is een regime van toepassing. Indien bebouwing wordt gerealiseerd waarbij de diepte van het regime en de oppervlakte van het regime niet worden overschreden, kan de bebouwing zonder voorwaarden plaatsvinden. Indien er sprake is van overschrijding van de, in het regime, vastgelegde maximale diepte en maximale oppervlakte kunnen voorwaarden gesteld worden aan de omgevingsvergunning, zoals het treffen van technische maatregelen, het verplichten tot het doen van opgravingen of het instellen van begeleiding door een deskundige.

Artikel 13 Waterstaat-Waterkering

In het plangebied ligt langs de Weespertrekvaart een waterkering. De waterkering is een verholen 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 daarvoor (voor zover noodzakelijk) een vergunning door het Waterschap is uitgevoerd.

Artikel 14 Antidubbelregel

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 15 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is ten eerste een regeling opgenomen over het parkeren. Samengevat dient bij de bouw van gebouwen te worden voldaan aan het op dat moment geldende parkeerbeleid.

Het artikel maakt verder onder andere 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.

In de algemene bouwregels zijn ten slotte ook de regels ten aanzien van ondergronds bouwen opgenomen.

Artikel 16 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 17 Overgangsrecht

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

Artikel 18 Slotregel

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Wetgeving Grex

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

In artikel 6.12 lid 1 Wro is geregeld, dat bij elk voorgenomen bouwplan, zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro, een Exploitatieplan verplicht is. Om deze reden is ten behoeve van dit bestemmingsplan een exploitatieplan opgesteld. Het ontwerp van het exploitatieplan is gelijktijdig met het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het exploitatieplan is tegelijkertijd met het bestemmingsplan vastgesteld.

17.2 Investeringsnota

De gemeenteraad zal ten behoeve van de ontwikkeling van Weespertrekvaart-Oost een Investeringsnota vaststellen.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept ontwerpbestemmingsplan verzonden aan diverse instanties. De nota van beantwoording van dit vooroverleg is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

18.2 Maatschappelijk overleg en participatie

Voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op het Stedenbouwkundig Plan Weespertrekvaart-Oost. Tijdens de voorbereiding van dit stedenbouwkundig plan vindt overleg plaats met omwonenden, ondernemers en andere belanghebbenden en geïnteresseerden.

