



Bestemmingsplan Reparatieplan Weespertrekvaart - Zuid 2019

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Ruimte en Duurzaamheid
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.M1908BPSTD-VG01
Datum print	17 Juni 2020
Planstatus	vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	8
1.3	Ligging plangebied en plangrens	8
1.4	Geldende planologische regimes	9
1.5	Stedenbouwkundige verantwoording	12
1.6	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	Beleidskader	15
2.1	Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 3	Milieuaspecten	19
3.1	Milieueffect	19
3.2	Milieuzonering bedrijven	20
3.3	Luchtkwaliteit	20
3.4	Geluidhinder	23
3.5	Externe veiligheid	23
3.6	Bodemkwaliteit	27
3.7	Windhinder	27
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	29
4.1	Mobiliteit	29
4.2	Water	29
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	31
4.4	Natuurbescherming	31
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	33
5.1	Algemeen	33
5.2	De bestemmingen	33
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	35
Hoofdstuk 7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
7.1	Inspraak	37
7.2	Zienwijzen	37

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart - Zuid' is op 26 november 2013 vastgesteld door de raad van Stadsdeel Oost. Het betrof een actualisering van een drietal bestemmingsplannen, te weten:

- Bedrijventerrein Weespertrekvaart - Zuid (1999)
- Bedrijventerrein Weespertrekvaart - Zuid, 1e herziening (2001)
- Overamstel verkleinen geluidzone (2009)

Het doel was driedig:

1. het komen tot uniformiteit in regels en wijze van bestemmen;
2. het verkrijgen van een actuele ruimtelijk-juridische vertaling van de bestaande bebouwing en het gebruik (conserverende bestemmingsplannen) en het eventueel mogelijk maken van nieuwe ontwikkelingen (ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen);
3. het komen tot digitaal raadpleegbare en uitwisselbare bestemmingsplannen.

De nadrukkelijke bedoeling was in het conserverende bestemmingsplan 'Weespertrekvaart - Zuid' (2013) de destijds vigerende planologische mogelijkheden van het voorgaande bestemmingsplan over te nemen. Gebleken is, dat de planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Weespertrekvaart - Zuid' voor drie locaties niet geheel correct zijn overgenomen in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart - Zuid' (2013). Dit betrof de volgende locaties:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200
2. H.J.E. Wenckebachweg 212
3. Amsterdam, sectie AG, nr. 1587 (gedeeltelijk) en 1586 (gedeeltelijk), verder: Wenckebachweg 179

Abusievelijk ontbreekt op de verbeelding de maximaal toegestane bouwhoogte van gebouwen (30 meter) voor Wenckebachweg 200 en 212. Daarnaast is voor de andere locatie abusievelijk niet de correcte minimale bouwhoogte voor gebouwen (15 meter terwijl 6 meter bedoeld was) opgenomen en is niet de maximale bouwhoogte (20 meter) opgenomen.

Om de oorspronkelijk bedoelde bouwhoogtes weer in het bestemmingsplan op te nemen is in 2019 een gedeeltelijke herziening ter inzage gelegd dat uitsluitend voorzag in het aanpassen van de verbeelding ter plaatse van de drie locaties als hiervoor genoemd. Nadien bleek dat er plannen bestonden voor de drie kavels. Voor een van de kavels is een omgevingsvergunning aangevraagd, voor de andere twee zijn ruimtelijke initiatieven door de eigenaren ingediend.

Onderhavige gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart - Zuid' (2013) voorziet uitsluitend in het aanpassen van de verbeelding ter plaatse van de drie locaties als hiervoor genoemd. Daarbij worden op de verbeelding de minimale en maximale bouwhoogtes opgenomen die nodig zijn ter realisatie van twee bouwplannen/initiatieven. Voor het derde kavel waren de plannen nog onvoldoende concreet en bleek dat naast wijziging van de bestemming ook een gedeelte van een naastgelegen kavel nodig was. dit initiatief is daarom hier niet meegenomen. De herziening voorziet in zoverre alleen in herstel van de correcte bouwhoogtes. De regels van het vigerende bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid blijven onverkort van toepassing. De enige wijziging is dat de gewenste hoogtebepalingen op de verbeelding zijn opgenomen. Onderhavig bestemmingsplan betreft dan ook een reparatieplan afgestemd op toekomstige plannen. Concreet betekent dit dat het voorliggende bestemmingsplan regelt dat:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200 gedeeltelijk een maximale bouwhoogte van maximaal 40 meter en gedeeltelijk een maximale hoogte van 30 meter heeft;
2. H.J.E. Wenckebachweg 212 gedeeltelijk een maximale bouwhoogte van maximaal 62 meter en gedeeltelijk een maximale hoogte van 30 heeft;

3. H.J.E. Wenckebachweg 179 een minimale bouwhoogte van 6 meter en een maximale bouwhoogte van 20 meter heeft.

De plangebieden genoemd onder 1 en 2 zijn voor wat betreft de maximale bouwhoogtes opgedeeld in twee gedeelten. Het gedeelte met de maximale bouwhoogte van 30 meter regelt de bestaande bebouwing en het gedeelte met de hogere bouwhoogte regelt de toekomstige initiatieven.

1.2 Doel bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan is bedoeld om de omissie van het ontbreken van maximale bouwhoogtes te herstellen en tevens een planologisch-juridisch kader te scheppen voor twee nieuwe initiatieven. Dit sluit aan bij de plansystematiek van de rest van het plangebied Weespertrekvaart - Zuid. Met het opnemen van een maximale bouwhoogte wordt voorkomen dat ongewenste situaties ontstaan doordat zeer hoge bebouwing wordt gerealiseerd. Doordat in het vigerende bestemmingsplan alleen minimale bouwhoogtes zijn opgenomen, was dit bij recht mogelijk.

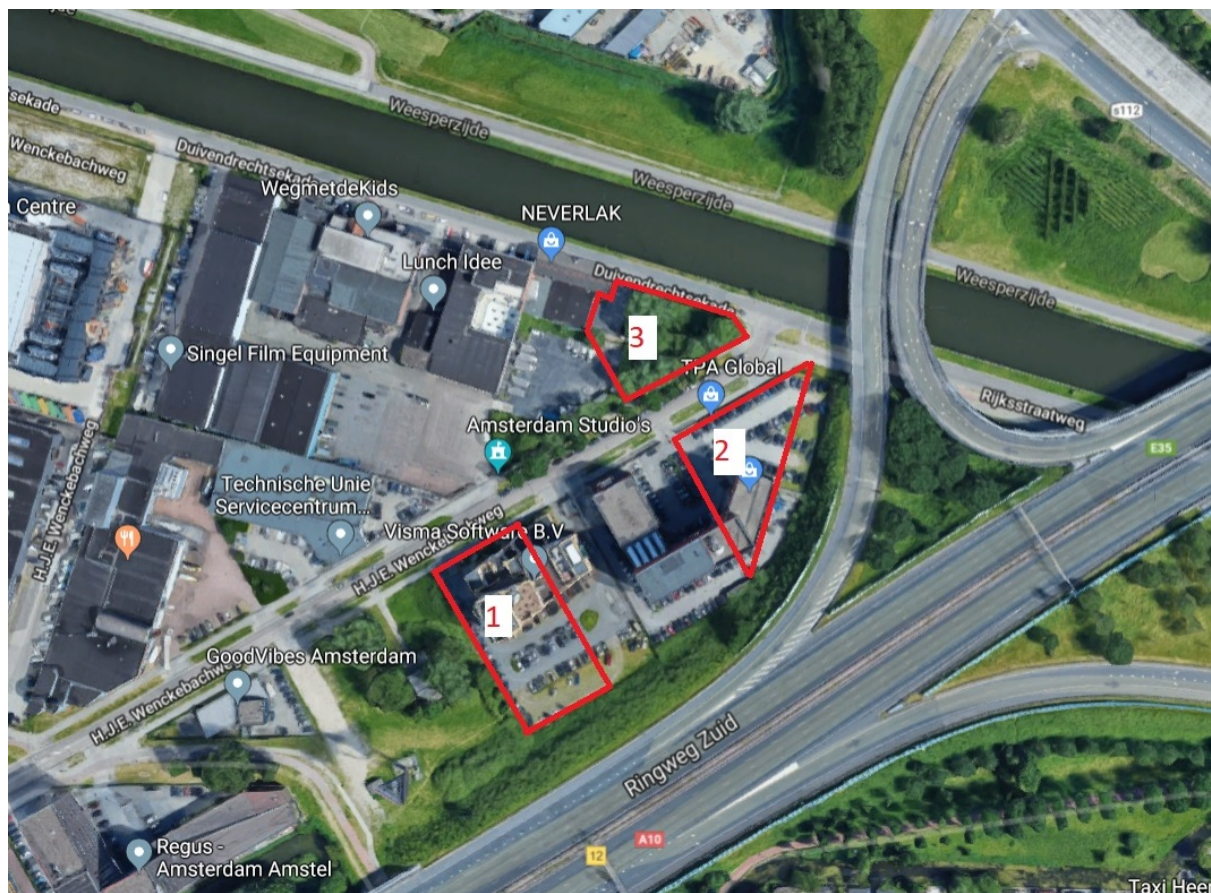
1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld voor de volgende locaties:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200;
2. H.J.E. Wenckebachweg 212;
3. H.J.E. Wenckebachweg 179.

Deze locaties zijn alle gelegen aan de H.J.E. Wenckebachweg, nabij de kruising met de Duivendrechtsekade en nabij de Ring A10 Oost.

De navolgende afbeelding toont indicatief de ligging van de locaties. Dit zijn indicatief ook de planlocaties van de voorliggende gedeeltelijke herziening.



Afbeelding: luchtfoto met indicatief aangegeven de locaties waarvoor de voorliggende herziening geldt (bron: maps.google.nl)

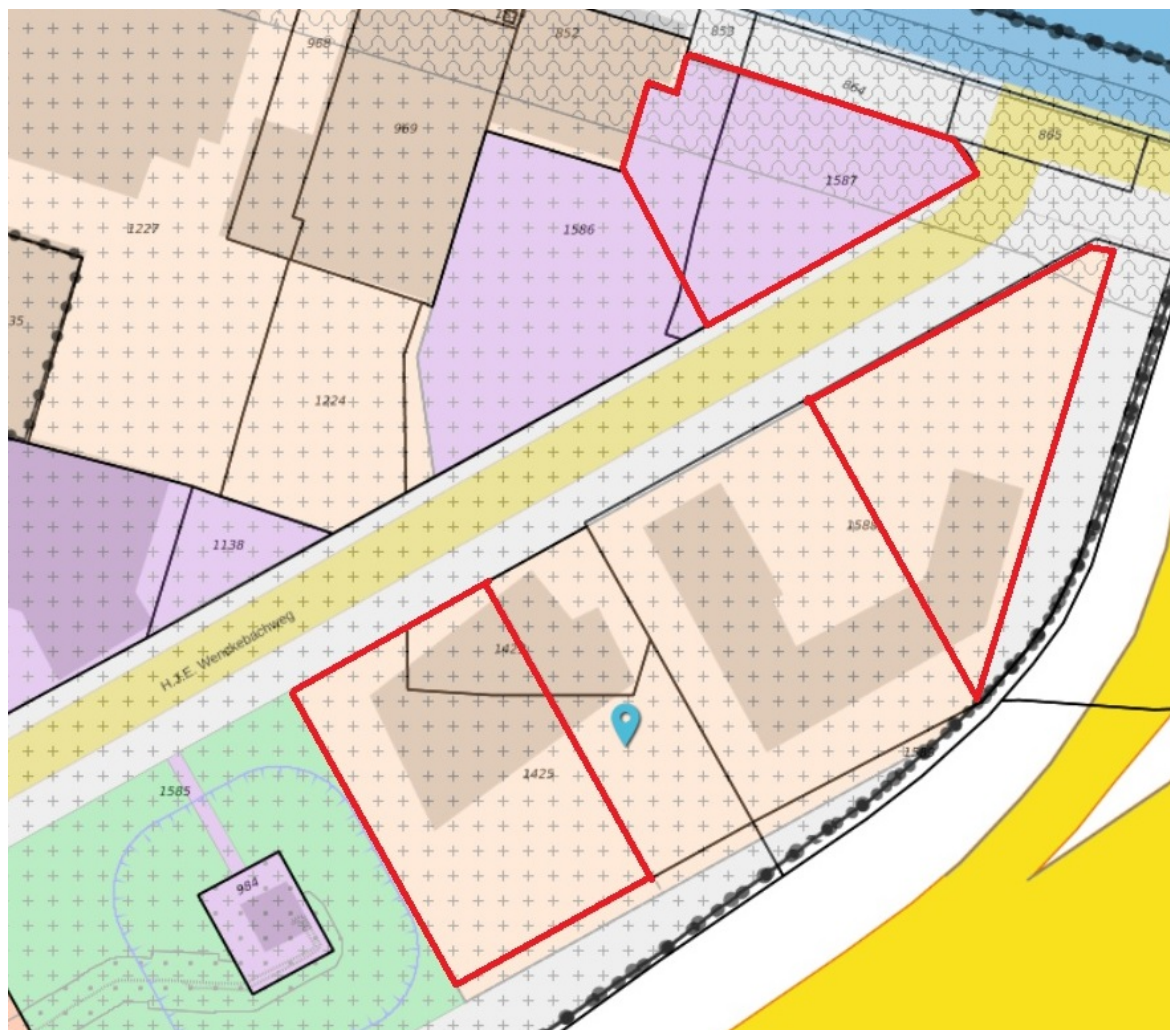
1.4 Geldende planologische regimes

1.4.1 Weespertrekvaart - Zuid (onherroepelijk)

De drie voorliggende plangebieden zijn allen onderdeel van het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart - Zuid' (NL.IMRO.0363.M1214BPSTD-OH01). Dit is een conserverend bestemmingsplan voor het gebied langs de Weespertrekvaart - Zuid. In de drie gedeelten van het plangebied waarvoor deze gedeeltelijke herziening is opgesteld gelden twee verschillende regimes:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200 en 212 zijn bestemd als Gemengd - 1, met de functieaanduiding: 'specifieke vorm van gemengd - volumineuze detailhandel'. De minimale bouwhoogte die geldt is 15 meter. Tevens zijn de gronden aangewezen met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1. De volledige percelen zijn aangewezen als bouwvlak.
2. Wenckebachweg 179 is bestemd als Bedrijf, met de functieaanduiding: 'specifieke vorm van bedrijf - volumineuze detailhandel'. De minimale bouwhoogte die geldt is 15 meter. Tevens zijn de gronden aangewezen met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1. Het volledige perceel is aangewezen als bouwvlak.

Over een gedeelte van de locaties Wenckebachweg 212 en 179 is een dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering geprojecteerd.



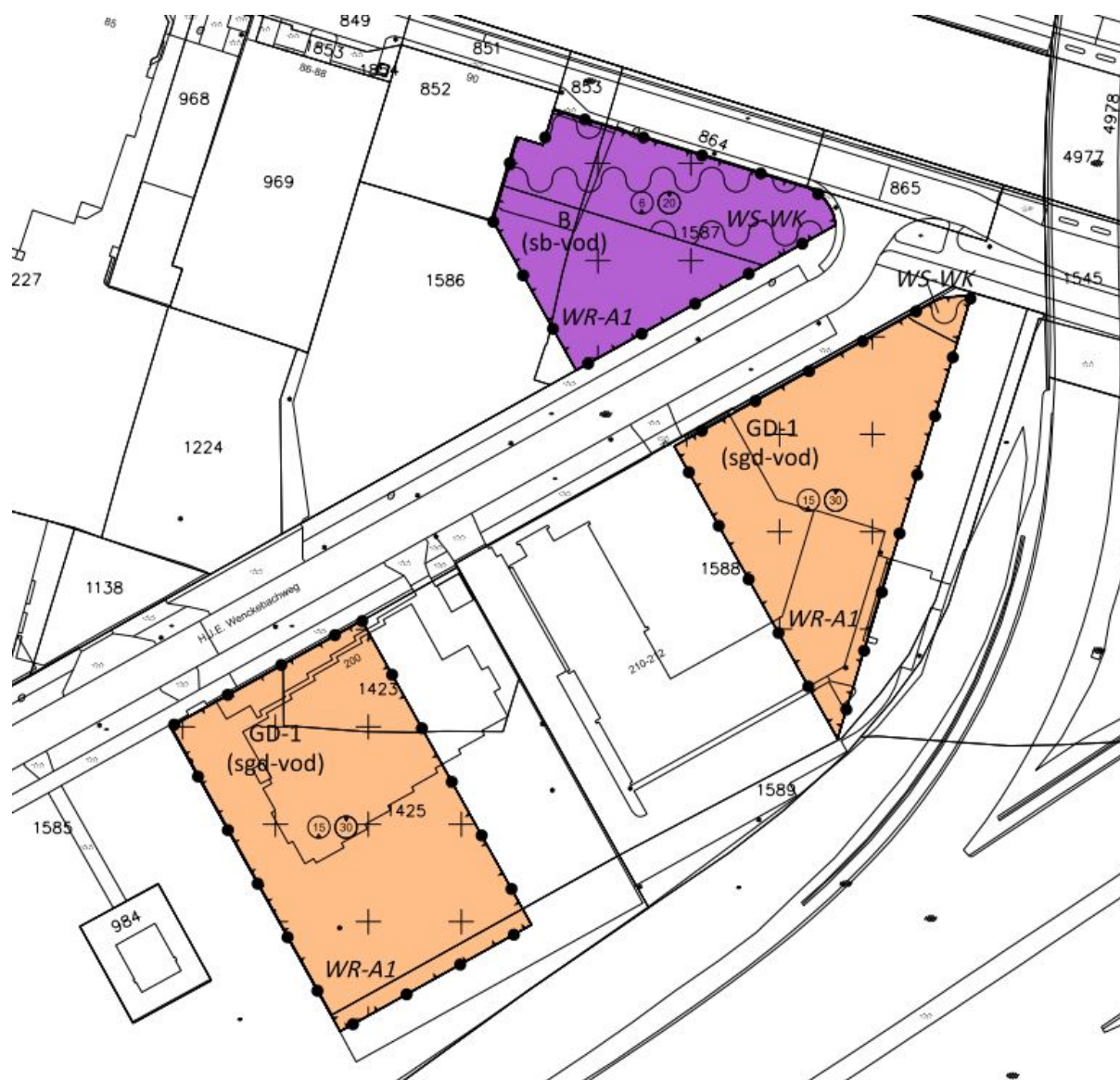
Afbeelding: verbeelding uit het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid met de drie plangebieden van voorliggende gedeeltelijke herziening daarin met rode contouren aangegeven

1.4.2 Reparatieplan Weespertrekvaart - Zuid 2019 (ontwerp)

Op 29 augustus 2019 is het ontwerpbestemmingsplan 'Reparatieplan Weespertrekvaart - Zuid 2019' (NL.IMRO.0363.M1908BPSTD-OW01 ter inzage gelegd. De drie plangebieden regelen het volgende:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200 en 212 zijn bestemd als Gemengd - 1, met de functieaanduiding: 'specifieke vorm van gemengd - volumineuze detailhandel'. De minimale bouwhoogte die geldt is 15 meter en de maximale bouwhoogte die geldt is 30 meter. Tevens zijn de gronden aangewezen met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1. De volledige percelen zijn aangewezen als bouwvlak.
2. Wenckebachweg 179 is bestemd als Bedrijf, met de functieaanduiding: 'specifieke vorm van bedrijf - volumineuze detailhandel'. De minimale bouwhoogte die geldt is 6 meter en de maximale bouwhoogte die geldt is 20 meter. Tevens zijn de gronden aangewezen met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1. Het volledige perceel is aangewezen als bouwvlak.

Over een gedeelte van de locaties Wenckebachweg 212 en 179 is een dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering geprojecteerd.



Afbeelding: PDF-verbeelding van het Reparatieplan Weespertrekvaart - Zuid met de drie plangebieden van voorliggende gedeeltelijke herziening

Tevens is op 19 september 2019 een voorbereidingsbesluit genomen voor het plangebied van het Reparatieplan Weespertrekvaart - Zuid 2019. In dat besluit is verklaard dat het reparatieplan werd voorbereid en dat het verboden is om de gronden van het reparatieplan zodanig te wijzigen dat het plangebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking van de daaraan in het nieuwe bestemmingsplan (reparatieplan) toe te kennen bestemmingen.

1.5 Stedenbouwkundige verantwoording

Er zijn drie initiatieven voor de ontwikkeling van de drie percelen die in voorliggend bestemmingsplan als plangebied zijn aangewezen. Omdat de drie afzonderlijke initiatieven hogere bouwhoogten betreffen dan in het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid zijn mogelijk gemaakt, dient een ruimtelijke afweging te worden gemaakt over de aanvaardbaarheid van de initiatieven. Om die afweging te kunnen maken is onder andere het advies van de Commissie Integratie Ruimtelijke Kwaliteit (CIRK) gevraagd. Op 11 december 2019 heeft de CIRK geadviseerd. Met dit advies is een stedenbouwkundig advies opgesteld dat is opgenomen als **Bijlage 1** bij deze toelichting.

Het advies laat zich als volgt samenvatten. Er is een modellenstudie gedaan naar 6 scenario's. De volgende scenario's zijn beschouwd voordat de initiatieven voor kavel A en C bekend waren:

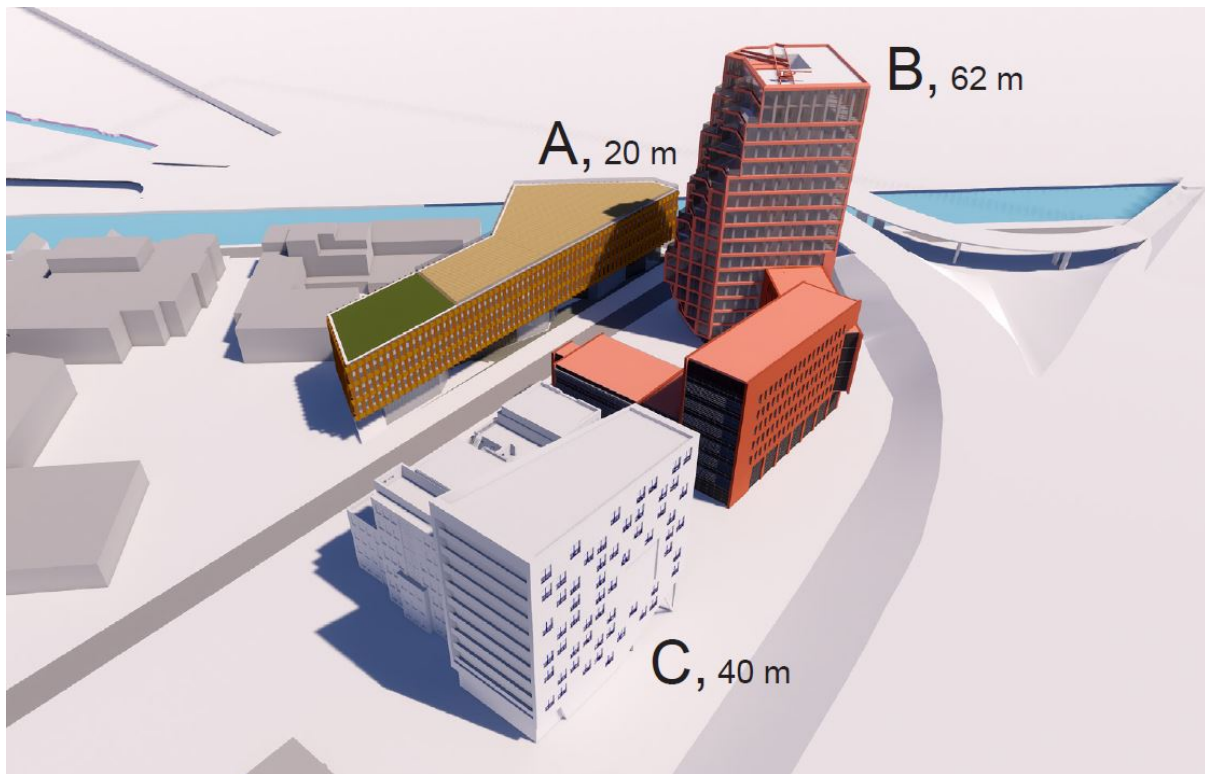
- Scenario 1: Reparatiebestemmingsplan met bouwhoogten 20-30-30 meter
- Scenario 2: Bouwhoogte 20-60-30 meter
- Scenario 3: Nieuwe basishoogte 20/40-40-30/40
- Scenario 4: Cluster hoogbouw, bouwhoogte 60-60-60 meter

Deze modellen zijn vanuit verschillende standpunten beoordeeld en ook is er een bezonningsstudie gemaakt om de impact op de openbare kade en aangrenzende kavels inzichtelijk te maken. Uiteindelijk zijn er voor alle drie de kavels door de verschillende eigenaren initiatieven ingediend waardoor er 2 scenario's bijgekomen zijn:

- Scenario 5: 3 initiatieven 40-62-40 meter
- Scenario 6: Stedenbouwkundig voorkeursscenario 20-62-40 meter

Om tot een afgewogen stedenbouwkundig advies te komen zijn verschillende ruimtelijke scenario's opgesteld om te onderzoeken of een hogere bouwhoogte aanvaardbaar is ten opzichte van de bouwhoogten zoals opgenomen in het reparatiebestemmingsplan.

Het stedenbouwkundige voorkeursmodel dat uit de modellenstudie is gekomen is scenario 6, waarbij kavel A maximaal 20 meter hoog is, kavel B maximaal 62 meter hoog en kavel C maximaal 40 meter hoog met een bebouwingspercentage.



Afbeelding: voorkeursvariant (bron: stedenbouwkundig advies, 26 maart 2020)

Een enkel hoogbouwaccent op kavel B van 62 meter

Vanuit het hoogbouwbeleid is een cluster van hoogbouw op deze plek niet passend omdat clusters gewenst zijn om OV knooppunten aan te duiden. Het cluster van hoogbouw zal zeer goed zichtbaar zijn vanaf de Weespertrekvaart en langs de snelweg/ afrit naar de Gooise weg. Doordat de torens in het cluster niet geregisseerd zijn, klonteren in het silhouet de massa's aan elkaar en ontstaat er een onevenwichtig en zwaar beeld. De negatieve effecten op bezonning van de openbare ruimte zijn groot, met name op de Wenkebachweg en langs de Duivendrechtsekade en op de bestaande bedrijfsgebouwen. Ook vanaf Betondorp is de zichtbaarheid groot.

Een enkel hoogbouwaccent is volgens de CIRK passend op deze locatie, iets terugliggend ten opzichte van de Duivendrechtsekade. Dit hoogteaccent vormt een markering daar waar de A10 en Weespertrekvaart elkaar ontmoeten. De meest voor de hand liggende locatie voor dit hoogteaccent is kavel B. Een slanker gebouw op deze plek zou te prefereren zijn, maar het voorgestelde gebouw is in hoofdopzet acceptabel.

Voor kavel B is het stedenbouwkundige advies om mee te werken aan de huidige opzet van het gebouw, waarbij de opmerkingen van de CIRK met betrekking tot windhinder op de Weespertrekvaart en rondom het gebouw serieus onderzocht dienen te worden, alsmede de zichtbaarheid vanaf Betondorp (over de Brink en Onderlangs). Ook is verbetering van de aansluiting op het maaiveld een wens en dat het onbebouwde terrein hoogwaardiger wordt ingericht.

Op kavel A een bouwhoogte van max 20 meter

Om tot een goede ruimtelijke configuratie te komen is het onwenselijk om op kavel A een gebouw van

40 meter hoog te situeren. Ook 40 meter hoog is in deze situatie hoogbouw, in de zin dat het gebouw ruim 2 maal hoger is dan de overheersende bouwhoogte in de omgeving. In het perspectief langs de Weesperzijde doet het bouwvolume op kavel B (62 meter) het effect van het hoogteaccent te niet. Vanaf Betondorp manifesteert het gebouw zich prominent in de zichtlijn over de Brink. In het advies van de CIRK wordt bovendien gesproken over een vrij verpletterende uitwerking van het 40 meter hoge volume op het naastgelegen Neverlakgebouw. In scenario 6 is te zien dat bij een maximale bouwhoogte van 20 meter de aansluiting op dit bijzondere gebouw ook aandacht behoeft.

De Wenckebachweg is bovendien erg smal om twee hoge gebouwen van respectievelijk 40 en 62 meter aan weerszijde als begrenzing te hebben. Hierdoor ontstaat een onaangename openbare ruimte. Voor kavel A is het stedenbouwkundige advies om een maximaal 20 meter hoog bouwvolume toe te staan, waarbij een ingetogen aansluiting op het Neverlakgebouw onderdeel van de opgave is. Het gebouw moet een open en aantrekkelijke uitstraling hebben van de plint aan zowel de Duivendrechtse kade als aan de Wenckebachweg (in het huidige plan is een deel parkeergarage).

Op kavel C een bouwhoogte van 40 meter met een bebouwingspercentage

Uit de verschillende modellen blijkt dat de ruimtelijke positie van kavel C een hele andere is dan die van kavel A en B. Het ingediende initiatief betreft een forse uitbreiding van het bestaande gebouw. Vanaf de A10 is kavel C goed zichtbaar, vanuit andere perspectieven is de kavel vrijwel onzichtbaar. De opgave voor kavel C is het tot stand brengen van een goede ruimtelijke compositie die oud en nieuwbouw op een overtuigende manier aan elkaar verbindt. Een tweede onderdeel van de opgave is het toevoegen van een markant gebouw met onderscheidende uitstraling aan de A10.

1.6 Leeswijzer

Het voorliggende bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt grotendeels verwezen naar het moederplan (het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid uit 2013). Omdat met deze gedeeltelijke herziening alleen de maximale bouwhoogtes ter wijziging worden opgenomen en voor één perceel de minimale bouwhoogte wordt bestemd, worden alleen de beleidsvelden en omgevingsaspecten die voor die aanpassing relevant zijn behandeld.

Omdat de voorliggende plangebieden in relatie moeten worden gezien tot hun omgeving wordt voor een beschrijving van het plangebied verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid.

In hoofdstuk 2 wordt het relevante beleid behandeld. Omdat het hier alleen over hoogtebepalingen gaat en dan specifiek over beperkingen daarin, wordt alleen ingegaan op het gemeentelijke hoogbouwbeleid.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 4 behandelt de relevante omgevingsaspecten. Hierbij vindt er een toets aan de diverse milieu- en omgevingsaspecten plaats.

Een toelichting op het juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 7 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

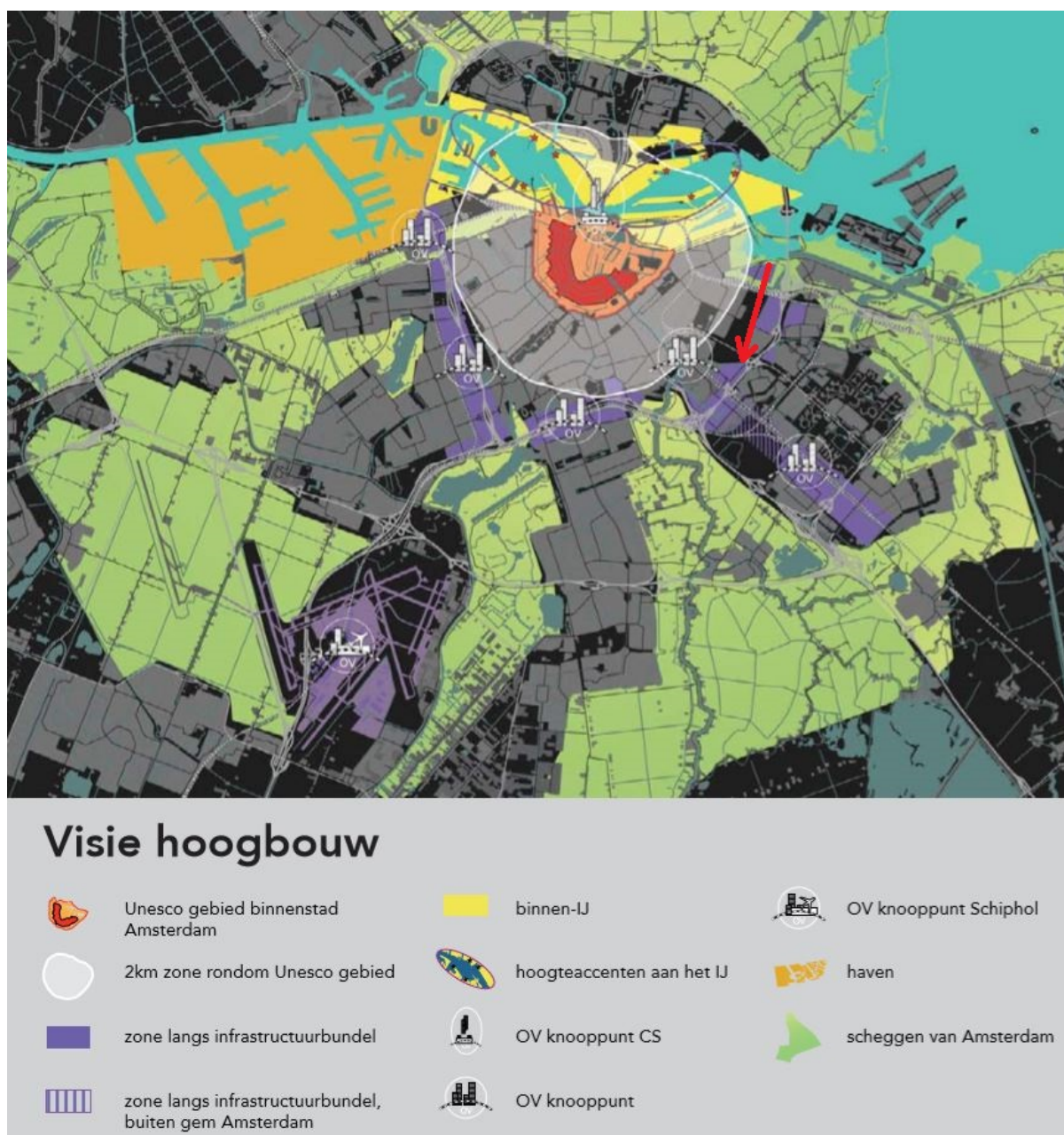
2.1 Gemeentelijk beleid

2.1.1 Structuurvisie Amsterdam 2040

Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt de gemeente Amsterdam zichzelf 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, efficiënter omgaan met energie en vervoer zodat buiten de stad minder landschap hoeft te worden aangetast. De ambities zijn om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen toe te voegen tot 2040, de haven en huidige bedrijventerreinen intensiever te gebruiken en ruimte te creëren voor waterberging.

De balans tussen verdichting en het behouden van de leefbaarheid wordt mede bepaald door hoogbouw. Voor de verschillende delen van Amsterdam zijn zones aangegeven waar verschillende mogelijkheden zijn met betrekking tot hoogbouw. De voorliggende drie locaties zijn gelegen in een 'zone langs infrastructuurbundel'. Dit is een zone waar de realisatie van hoogbouw tot 60 meter wordt gestimuleerd.



Afbeelding: de kaart uit de Structuurvisie met betrekking tot de hoogbouwvisie (planlocaties met rode pijl aangegeven)

Consequenties voor dit plan

In de structuurvisie is bepaald dat in de zone waar de drie planlocaties zijn gesitueerd een maximale bouwhoogte van 60 meter wordt gestimuleerd. In het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid is geen maximale bouwhoogte opgenomen voor deze drie locaties. Hierdoor kan hoger worden gebouwd dan 60 meter, wat is strijd is met de Structuurvisie. Door middel van voorliggend bestemmingsplan worden de hoogtes gemaximaliseerd, waarbij op één van de locaties tot een hoogte van 62 meter kan worden gebouwd. De aanleiding hiervoor is een concreet plan dat reeds is beoordeeld door de gemeente Amsterdam. De overschrijding is minimaal en stedenbouwkundig verantwoord.

2.1.2 Hoogbouwaspecten

2.1.2.1 Beleid

De nota Hoogbouw in Amsterdam (juni 2011) geldt als aanvullend toetsingskader van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect dat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

De hoogbouweffectrapportage (HER) is een rapportage waarin alle relevante effecten van hoogbouw, zoals windhinder en schaduwwerking, toetsing aan hindernisbeperkingen als straalpaden en beperkingen rond Schiphol worden onderzocht, maar die vooral is bedoeld om de effecten van een plan op het stedelijk landschap in beeld te brengen. Het uitvoeren van een HER wordt in het beleid aanbevolen en is in bepaalde gevallen verplicht. Dat doet zich voor in situaties waarin terughoudendheid met hoogbouw wordt beoogd; in deze situaties moeten de effecten van hoogbouw nader beoordeeld worden. Een rapportage over landschappelijke effecten is onder meer verplicht gesteld bij:

- middelhoogbouwinitiatieven vanaf 22,5 meter of als 25% hoger dan directe omgeving in het UNESCO-gebied (gebied binnen Singelgracht),
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter of tweemaal de hoogte van directe omgeving in de 2 km-zone rondom het UNESCO-gebied,
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in 'gebieden van bijzondere waarden',
- hoogbouwinitiatieven vanaf 30 meter in de randen van de groene scheggen,
- hoogbouwinitiatieven vanaf 40 meter in het Buiten-IJ,
- hoogbouwinitiatieven vanaf 60 meter, met uitzondering van stimuleringsgebieden.

Het voorliggende plan betreft het terugbrengen van de maximale bouwhoogtes. Eén van de bouwhoogtes is slechts 2 meter hoger dan 60 meter. Omdat het een stimuleringsgebied betreft is er geen HER nodig.

Hoofdstuk 3 Milieuaspecten

3.1 Milieueffect

3.1.1 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.

3.1.2 Beoordeling

Onderdeel 11.2 D geeft aan: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject. Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit die rechtspraak volgt voorts dat of per saldo aanzienlijke gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan, daarbij niet van belang is (vgl. de uitspraak van de Afdeling van 7 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR6907).

De wetgeving en jurisprudentie zijn voor interpretatie vatbaar en laten daarom beoordelingsruimte aan het bevoegd gezag.

In voorliggend geval worden bouwhoogtes ingeperkt. Evident is dat de ruimtelijke effecten en de invloed op de omgeving worden beperkt. Gelet op het feit dat er sprake is van het herstel van een omissie in bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid (2013), is er hier geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject.

3.2 Milieuzonering bedrijven

3.2.1 Kader

Milieuzonering betreft het toepassen van het ruimtelijke ordeningsprincipe voor “nieuwe situaties / ontwikkelingen” dat zich richt op functiescheiding van milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld een bedrijfsfunctie) en milieu-planologisch gevoelige functies (bijvoorbeeld wonen). Een nieuwe situatie / ontwikkeling betreft een plan dat nog niet eerder als zodanig is bestemd in een bestemmingsplan of vergund met een omgevingsvergunning. Het waar nodig en mogelijk scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen / in nieuwe situaties 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.

Met deze doelstelling wordt bij het plannen van een nieuwe functie om redenen van goede ruimtelijke ordening gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functie wordt ingepast. Hierbij spelen twee vragen een rol:

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

3.2.2 Beoordeling

In voorliggend geval worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt, maar wordt enkel de bouwhoogte teruggebracht. De bestaande functies blijven mogelijk, conform bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid (2013). Een beoordeling in het kader van milieuzonering is daarom niet nodig.

3.3 Luchtkwaliteit

3.3.1 Kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit een 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.

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 in 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 er in het ruimtelijke orderingsbeleid meer rekening mee worden gehouden 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.

Agenda Duurzaamheid: Schone lucht en duurzame mobiliteit

De Amsterdamse ambitie voor het thema schone lucht gaat verder dan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en is gericht op een gezonde luchtkwaliteit. Het gaat daarbij met name om mobiliteit

gerelateerde maatregelen en een (stedenbouwkundig) ontwerp, met bijv. autoluwe gebieden, dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Vaak zijn de negatieve effecten op de luchtkwaliteit met name van het verkeer afkomstig.

Goede OV- en fietsverbindingen

De bebouwingsdichtheid van het gebied is hoog, in de omgeving is een mix van functies aanwezig en er komt een hoogwaardige openbare ruimte. De voorwaarden zijn daarmee aanwezig voor een levendig stedelijk milieu, waar de voetganger en de fietser zich thuis voelt. Dit sluit ook mooi aan bij de beleidsdoelstelling 'Bewegende Stad'. In de ontwikkeling van het plangebied geeft de gemeente voorrang aan de voetganger en de fiets. Daarbij wordt de bereikbaarheid per fiets vergroot door te investeren in extra fietsverbindingen en fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Om de rest van de stad te bereiken, is ook een goede ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer belangrijk.

Parkeren

De inzet is om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken door een lage parkeernorm te hanteren. Ook wordt ingezet op het verduurzamen van het resterende auto verkeer. Parkeren door bewoners en bedrijven gebeurt in principe op eigen kavel. Ook geldt dat ontwikkelaars gestimuleerd worden om (elektrische) autodeelconcepten toe te passen om daarmee het autobezit in het plangebied te beperken. De parkeervoorzieningen op private kavels moeten voor 100% zijn voorbereid voor een 'slim' laadpunt. Ook de capaciteit van de elektriciteitsaansluiting moet hierop zijn toegerust. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers wordt beperkt. Bovendien wordt bij 15% - 25% van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte een elektrische laadvoorziening geplaatst.

Goederenvervoer

De bevoorradingsroutes voor o.a. bedrijven, kantoren en winkels verdienen vanuit luchtkwaliteit aandacht. Zorg bijvoorbeeld voor voldoende laad- en losvoorzieningen in de nabijheid zodat het overige verkeer goed kan doorstromen (en daarmee minder luchtvervuiling veroorzaakt). Onderzoek daarnaast mogelijkheden m.b.t. optimaliseren van venstertijden, slimme laad- en losplekken en het faciliteren van locaties voor overslagplekken of cargohubs/oplaadhubs (voor elektrisch vervoer).

Elektrisch Vervoer

Elektrisch vervoer heeft de toekomst: het is duurzaam en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. Om elektrisch vervoer in het gebied mogelijk te maken, is het van belang dat hiervoor afdoende duurzame infrastructuur en bronnen aanwezig zijn. Er is daarbij een onderscheid te maken in de oplaadinfra die bij oplevering aanwezig moet zijn en de oplaadinfra voor de toekomst die in eerste instantie alleen moet zijn voorbereid. Het gaat zowel om voldoende oplaadfaciliteiten in de openbare ruimte als in de privégarages op eigen terrein. Door nu in de openbare ruimte en gebouwen voldoende voorbereidingen te treffen, wordt geanticipeerd op een toekomst met meer elektrisch vervoer.

3.3.2 Beoordeling

Met de voorliggende gedeeltelijke herziening worden geen extra verkeersbewegingen of nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het heeft voorts een positief effect op de luchtkwaliteit doordat met dit bestemmingsplan minder verkeersbewegingen mogelijk zijn dan op grond van bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid (2013) met ongelimiteerde bouwmogelijkheden.

3.4 Geluidhinder

3.4.1 Kader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid in ruimtelijke plannen vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder (Wgh). Daarnaast vindt de beoordeling zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), doordat een goede ruimtelijke ordening vereist dat een goed woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd ter plaatse van bijv. gevoelige functies.

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

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

Indien uit onderzoek blijkt dat de hoogst toelaatbare waarde van 48 dB op de gevel wordt overschreden, zal er een hogere waarde vastgesteld moeten worden. Het ontwerpbesluit tot vaststelling van een hogere waarde dient gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd te worden. Daarnaast dient onderzocht te worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

3.4.2 Beoordeling

Met de voorliggende gedeeltelijke herziening worden geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen mogelijk gemaakt. Het betreft de inperking van de maximale bouwhoogte van bebouwing dat reeds in een eerder stadium is beoordeeld op akoestische aspecten.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Kader

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens (zie §3.1.4 *luchthavenindelingsbesluit Schiphol*) en het gebruik van windmolens. Bij externe veiligheidsrisico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico 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.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen. Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan in de buurt van een risicobron. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels restaurants.

3.5.2 Regelgeving en beleid

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

Risicovolle inrichtingen

Voor risicovolle inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als op ruimtelijke ordening. In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10^{-6} voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10^{-6} voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10^{-6} contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

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

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

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

Met de inwerkingtreding van het Basisnet is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (*cRNVGS*) komen te vervallen.

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

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Een plasbrandaandachtsgebied is het gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. De A10 heeft een PAG, maar omdat de voorliggende planlocaties buiten deze zone liggen is de PAG niet relevant.

Buisleidingen

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

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

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

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

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

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 8 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.'

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

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

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

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

3.5.3 Beoordeling

Met de inperking van de bouwhoogte dat wordt gerealiseerd met voorliggende gedeeltelijke herziening, vindt geen wijziging plaats in afstanden tot risicovolle inrichtingen, wegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, of tot buisleidingen. Door de inperking van de bouwhoogtes wordt bovendien de hoeveelheid personen dat aanwezig kan zijn in de bebouwing beperkt, wat een positief effect heeft op het groepsrisico.

3.6 Bodemkwaliteit

3.6.1 Kader

Het doel van de Wet Bodembescherming is het behoud en de verbetering van de milieuhygiënische bodemkwaliteit. In geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek aan de orde om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Ook als er sprake is van een functieverandering, dient in een aantal gevallen aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de nieuwe functie. Voor het bestemmingsplan heeft dit voornamelijk betekenis voor zover nieuwe ontwikkelingen worden toegestaan. Daarnaast geldt dat de bodemkwaliteit invloed kan hebben op de financiële haalbaarheid als blijkt dat de bodem gesaneerd moet worden.

3.6.2 Beoordeling

Met de voorliggende gedeeltelijke herziening wordt niet een nieuwe grondroering van de bodem mogelijk gemaakt. Het betreft slechts de inperking van bouwhoogtes van bestaande bouwmogelijkheden. Bodemonderzoek is daarom niet aan de orde.

3.7 Windhinder

3.7.1 Onderzoek

Om te beoordelen wat het windklimaat is in de directe omgeving van de nieuwe bebouwing op kavel B met een hoogte van 62 meter is door Peutz een met behulp van CFD een windhinderonderzoek verricht. Dit onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 2.

Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan van de Nederlandse norm NEN 8100:2006 *Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving*.

Uit de resultaten van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- I. Het te verwachten windklimaat rond het gebouw is goed tot matig voor doorlopen. Het matige windklimaat wordt met name gevonden lokaal bij de westhoek van het gebouw en in het gebied ten oosten van het gebouw. Het windklimaat in deze gebieden kan verbeterd worden door het plaatsen van begroeiing.
- II. Ter plaatse van de in de westgevel geplande entree is het windklimaat kort voor de gevel matig voor slenteren. Er wordt geadviseerd om het windklimaat hier lokaal te verbeteren door het plaatsen van een half open scherm of begroeiing.
- III. Het windklimaat op de geplande buitenruimten kent grote verschillen, waarbij er op de voor de zuidwesten wind open gelegen terrasdelen een voor slenteren matig tot slecht windklimaat te

verwachten is. Het windklimaat kan verbeterd worden door het plaatsen van schermen langs de rand van het terras of plantenbakken op de terrassen.

- IV. Op basis van de berekeningen is er in het gebied rond de geplande nieuwbouw geen overschrijding van het gevaarcriterium te verwachten.

3.7.2 Conclusie

De hoogbouw van kavel B is onderzocht op effecten van eventuele windhinder. De conclusie is dat er een acceptabel windklimaat aanwezig zal zijn. Op de plekken rond de hoogbouw waar een minder goed windklimaat wordt verwacht zijn relatief eenvoudige maatregelen te nemen waardoor het windklimaat kan worden verbeterd. Het aspect windhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Mobiliteit

Omdat met deze gedeeltelijke herziening alleen de bouwhoogte wordt ingeperkt is onderzoek naar de gevolgen voor het verkeer en het parkeren niet aan de orde. Evident is dat de hoeveelheid verkeersstromen en de parkeerbehoefte die kan worden toebedeeld aan bouwmogelijkheden van een bestemmingsplan zal afnemen.

4.2 Water

4.2.1 Kader

Europees beleid

Omdat water zich weinig aantrekt van landsgrenzen, zijn internationale afspraken nodig. Sinds eind 2000 is daarom de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Deze moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is.

Om dit te bereiken moeten de landen van de Europese Unie een groot aantal maatregelen nemen. Enerzijds om de kwaliteit van de 'eigen' wateren op peil te brengen, anderzijds om ervoor te zorgen dat andere landen geen last meer hebben van de verontreinigingen die hun buurlanden veroorzaken.

De uitvoering van de KRW schept de nodige verplichtingen en biedt tegelijkertijd voor Nederland ook veel mogelijkheden. Nederland ligt immers benedenstrooms en is voor zijn waterkwaliteit voor een belangrijk deel afhankelijk van het buitenland. Door de invoering van de richtlijn kunnen landen niet langer problemen van hun bord schuiven. Aan Nederland de opgave om de richtlijn goed en doelmatig uit te voeren.

Rijksbeleid

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) bevat de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het ruimtelijk beleid. Het NWP 2016-2021 is de opvolger van het NWP 2009-2015 en vervangt dat plan en de partiële herzieningen hiervan. Op basis van de Waterwet is het NWP voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. In dit nieuwe NWP komt een aantal onderwerpen uit het vorige NWP niet terug. Alleen de onderwerpen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als rijksbelang zijn aangemerkt, staan in dit NWP. Gedecentraliseerde onderwerpen komen niet meer aan de orde.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- integraal waterbeheer
- afwenteling voorkomen
- ruimte en water verbinden

In 2014 heeft het Kabinet de nationale deltabeslissingen vastgesteld en via een tussentijdse wijziging van het voornoemde Nationaal waterplan als beleid heeft verankerd. In de deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. In 2014 heeft de gemeente Amsterdam de intentieverklaring 'Ruimtelijke Adaptatie'

ondertekend, voortkomend uit de Deltastrategie. In haar beleid 'Amsterdam Waterbestendig' onderschrijft de gemeente de noodzaak voor klimaatbestendigheid en een robuuste watersysteem, mede in verband met de ambitie om de stad verder te verdichten. Op rijksniveau heeft de Commissie Waterbeheer in de 21ste eeuw, geadviseerd de wateroverlast in een watersysteem aan te pakken door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren. In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben alle partijen deze aanpak onderschreven. Op grond van 'Amsterdam Waterbestendig' gaat Amsterdam de komende decennia werken aan de volgende opgaven:

- bescherming tegen overstroming;
- omgaan met wateroverlast;
- omgaan met watertekort;
- omgaan met temperatuurstijging/hittestress.

Waterbeheerplan

Het Beleid van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is vertaald in het Waterbeheerplan Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2016-2021. In het Waterbeheersplan is uitgewerkt hoe AGV in de planperiode invulling geeft aan haar taken op het gebied van waterbeheer, zoals veiligheid, waterkwaliteit, waterkwantiteit. De strategische uitgangspunten voor de langere termijn zijn:

- samenbrengen van alle regionale waterbeheertaken in één regionale waterautoriteit;
- een klimaatbestendig en waterrobuust gebied;
- steden die beter bestand zijn tegen extreme regenbuien, wateroverlast, overstromingen, hitte en droogte;
- een omgeving die zich bewust is van waterveiligheid;
- water dat overal in het gebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie;
- gebruik van afvalwater als grondstof en bron voor energie en water;
- gebruik van vernieuwende oplossingen vanuit samenwerking met kennisinstellingen, andere overheden en marktpartijen;
- vermindering van regeldruk en vergroting van kosteneffectiviteit;
- afstemming over alle watertaken per stroomgebied;
- behoud van de zelfstandige bevoegdheid.

Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRP) 2016 - 2021 staat hoe de gemeente Amsterdam haar gemeentelijke watertaken uitvoert en hoe zij dit in de toekomst wil blijven doen. De algemene uitgangspunten voor regenwater zijn:

- De gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien. De ambitie van de gemeente is om 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder dat er schade ontstaat aan huizen en vitale infrastructuur.
- De perceeleigenaar is in principe verantwoordelijk voor de verwerking van het regenwater op eigen terrein.
- (Her)gebruik van regenwater heeft de voorkeur boven direct lozen in het riool.

Keur

De Keur is de waterschapsverordening van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)/Hoogheemraadschap van Rijnland(HHR)/Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK).

De regels in de Keur beschermen de waterkeringen en watergangen. Voor werkzaamheden rond water of een dijk is een vergunning van het waterschap nodig. Bijvoorbeeld bij de aanleg van leidingen, lozingen op het oppervlaktewater, het plaatsen van bouwwerken of het onttrekken van grondwater.

4.2.2 Beoordeling

De voorliggende gedeeltelijke herziening heeft geen invloed op de hoeveelheid bebouwingsoppervlakte of andere verhardingsoppervlakte. Het plan heeft daarom geen invloed op het wateraspect en een watertoets is niet nodig.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

De voorliggende gedeeltelijke herziening maakt geen nieuwe bouw mogelijkheden mogelijk die invloed hebben op de archeologische waarden. De gebouwen die zijn gelegen binnen de drie plangebieden van voorliggende herziening bezitten geen cultuurhistorische waarden. Nader onderzoek is niet nodig.

4.4 Natuurbescherming

De voorliggende gedeeltelijke herziening regelt alleen een inperking van de maximale bouwhoogtes uit het bestemmingsplan. Er is geen sloop van bebouwing aan de orde en evenmin wordt dit ruimtelijk plan opgesteld vanwege een nieuwe ontwikkeling. Het betreft puur het herstel van het voorgaande planologische regime.

Voor wat betreft stikstofdepositie kan in dezelfde lijn worden gemotiveerd dat de stikstofuitstoot en daarmee depositie van stikstof op gevoelige gebieden wordt verminderd door voorliggende beperking van de bouwhoogtes ten opzichte van het bestaande bestemmingsplan.

Nader onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming is derhalve niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

5.2 De bestemmingen

De regels uit het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid met identificatienummer NL.IMRO.0363.M1214BPSTD-OH01 zijn onverkort van toepassing. De (dubbel)bestemmingen, (functie)aanduidingen en maatvoeringen die van toepassing zijn op de drie plangebieden binnen deze gedeeltelijke herziening, blijven vanuit het bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid dus van toepassing. De wijziging die met voorliggende gedeeltelijke herziening wordt aangebracht betreft alleen een wijziging van de verbeelding. Specifiek betreft de wijziging het volgende:

1. H.J.E. Wenckebachweg 200 krijgt gedeeltelijk een aanduiding maximale bouwhoogte van maximaal 40 meter en gedeeltelijk een aanduiding maximale bouwhoogte van maximaal 30 meter;
2. H.J.E. Wenckebachweg 212 krijgt gedeeltelijk een aanduiding maximale bouwhoogte van 62 meter en gedeeltelijk een aanduiding maximale bouwhoogte van maximaal 30 meter;

3. H.J.E. Wenckebachweg 179 krijgt een aanduiding minimale bouwhoogte van 6 en een aanduiding maximale bouwhoogte van 20 meter.

NB. de minimale bouwhoogte van 15 meter die via de verbeelding van bestemmingsplan Weespertrekvaart - Zuid geldt voor het perceel hiervoor genoemd onder 3 komt hiermee te vervallen.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Vanwege de conserverende aard van het bestemmingsplan, waarbij ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan een beperking van de bouwmogelijkheden optreedt, is de financieel-economische uitvoerbaarheid dan ook niet in het geding.

Het bestemmingsplan maakt geen bouwplan in de zin van afdeling 6.4 van de Wro mogelijk, waardoor het vaststellen van een exploitatieplan niet is vereist.

Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Inspraak

Er heeft geen inspraak op grond van de 'Algemene inspraakverordening van de gemeente Amsterdam' plaats gevonden op het bestemmingsplan. Artikel 2 van de inspraakverordening geeft aan dat er geen inspraak verleend wordt op bestemmingsplannen (= voorbereiding van besluiten waarop op grond van de Wet ruimtelijke ordening afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing is verklaard).

Het ontwerp bestemmingsplan wordt, conform de Wet ruimtelijke ordening gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Zie hiervoor 7.2.

7.2 Zienwijzen

Van 22 mei 2020 tot en met 3 juli 2020 heeft het ontwerpbestemmingsplan, gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend. In de zienswijzenota die is bijgevoegd als bijlage bij deze toelichting is de zienswijze samengevat en beantwoord. De zienswijze heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

