



Bestemmingsplan Amstelkwartier Derde Fase West

Vastgesteld

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1909BPGST-VG01

Datum print 18 Oktober 2021

Planstatus vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel bestemmingsplan	7
1.3	Ligging plangebied en plangrens	7
1.4	Geldende en in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen	9
1.5	Crisis- en herstelwet	13
1.6	Leeswijzer	13
Hoofdstuk 2	Het plan	15
2.1	Uitgangssituatie	15
2.2	Het plan - Ruimtelijke hoofdopzet	18
2.3	Het plan - Programma	28
Hoofdstuk 3	Beleidskader	31
3.1	Inleiding	31
3.2	Rijksbeleid en regelgeving	31
3.3	Provinciaal beleid	32
3.4	Regionaal beleid	34
3.5	Gemeentelijk beleid	36
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	47
4.1	Milieueffect	47
4.2	Milieuzonering bedrijven	49
4.3	Geluid - Wet geluidhinder	56
4.4	Luchtkwaliteit	62
4.5	Externe veiligheid	65
4.6	Bodemkwaliteit	72
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	77
5.1	Water	77
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	79
5.3	Natuur	81
5.4	Schiphol - luchthavenindelingsbesluit	83
Hoofdstuk 6	Juridische toelichting	85
6.1	Algemeen	85
6.2	Planvorm	85
6.3	De bestemmingen	87
Hoofdstuk 7	Economische uitvoerbaarheid	99
7.1	Kostenverhaal	99
7.2	Financiële uitvoerbaarheid	99
Hoofdstuk 8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	101
8.1	Participatie en inspraak	101
8.2	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	102

8.3	Advies stadsdeel	103
8.4	Zienswijzen	104
8.5	Ambtshalve wijzigingen	104

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bes 'Amstelkwartier derde fase West' heeft betrekking op het centrale deelgebied van het transformatiegebied Overamstel in Amsterdam. Het betreft een bestemmingsplan voor nieuwbouw van woningen, voorzieningen en werkruimtes op een locatie die nu nog gebruikt wordt voor bedrijvigheid van een netbeheerder. Het bestemmingsplan geeft concrete invulling aan ruimtelijk gemeentelijk beleid voor transformatie van het desbetreffende deel van het (voormalige) bedrijventerrein naar gemengd woon-werkgebied met voorzieningen. Als aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied 'Amstelkwartier derde fase West' in het transformatiegebied Overamstel hebben onder meer 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 element om te komen tot een economisch sterke en duurzame stad is verdichting van een aantal gebieden tot sterke stedelijke woon-/werkgebieden. Een van deze gebieden is het gebied Overamstel. Al langere tijd wordt gewerkt aan realisatie en uitvoering van de transformatie van het gebied Overamstel van "traditioneel" werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. De transformatie van Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden ontwikkeld. Een van de deelgebieden is "Amstelkwartier derde fase". Voor de transformatie van het westelijk deel van deze locatie is in maart 2020 het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier derde fase vastgesteld met daarin ruimtelijke kaders voor de transformatie. De opgave voor dit deelgebied is om een nieuwe, duurzame stadsbuurt te maken die fungeert als het hart van Overamstel. De ontwikkeling van de nieuwe buurt met functiemenging is gericht op nieuwbouw voor een combinatie van wonen, werken, winkelen, voorzieningen en basisscholen. Middels een netwerk van openbare ruimtes wordt de derde fase verbonden met de rest van de deelgebieden in Overamstel. In voorliggend bestemmingsplan zijn de ruimtelijke kaders van het stedenbouwkundig plan vertaald naar nieuwe juridisch bindende bouwregels en regels over het toegestane gebruik van gronden en bebouwing in het gebied.

1.2 Doel bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel de transformatie van een (voormalige) bedrijfslocatie naar gemengd woon-werkgebied met voorzieningen planologisch juridisch mogelijk te maken. Het geeft daarvoor aan op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen.

1.3 Ligging plangebied en plangrens

Het bestemmingsplangebied Amstelkwartier derde fase West ligt ten zuidoosten van het stadscentrum van Amsterdam, in de nabijheid van de metrostations Spaklerweg en Overamstel en binnen de ring A10.



Afbeelding: Ligging plangebied in Amsterdam

Het plangebied wordt begrensd door de Amstelstroomlaan met Amstelkwartier 1e en 2e fase in het noorden, de Duivendrechtsevaart in het westen, de kade van insteekhaven in de Duivendrechtsevaart met het Kauwgomballenkwartier in het zuiden en het terrein met perifere detailhandel aan de Daniël Goedkoopstraat in het oosten.



Afbeelding: Plangebied

1.4 Geldende en in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen

In het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan zijn op het moment van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan de volgende bestemmingsplannen van kracht:

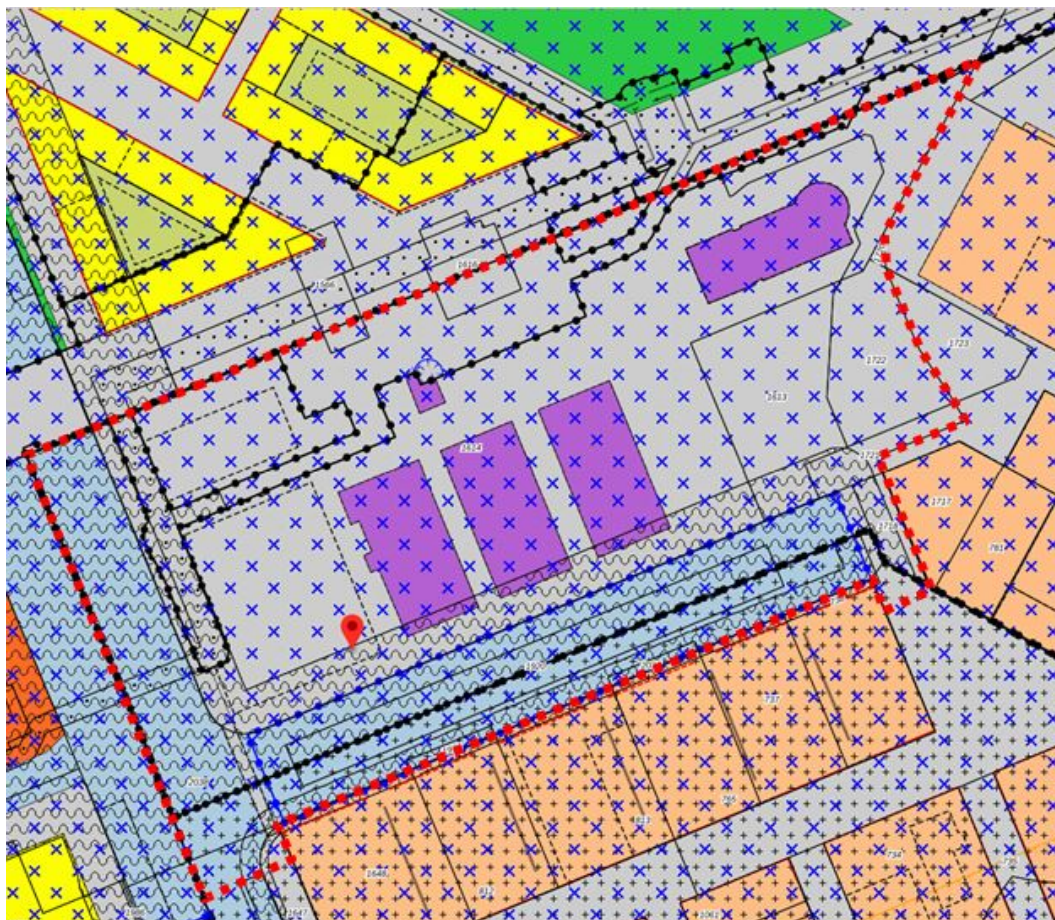
1. Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase, vastgesteld op 22 juni 2016;
2. Bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o., vastgesteld op 14 februari 2019;
3. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel, vastgesteld op 20 januari 2010.

Daarnaast is er tijdens de voorbereidingsprocedure van dit bestemmingsplan een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd dat voor het gehele grondgebied van Amsterdam geldt. Het gaat om:

4. Het ontwerp van het (paraplu) bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders.

Ook is met omgevingsvergunningen in 2016 en 2017:

5. een jachthaven voor elektrisch aangedreven vaartuigen mogelijk gemaakt in de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart.



Afbeelding: Verbeeldingen huidige geldende bestemmingsplannen

Hiervoor geldt tot aan het onherroepelijk zijn van voorliggende bestemmingsplan het volgende:

Ad 1. Bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase (2016)

Het bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase (2016) is van toepassing op de gronden van het gebied waarvoor voorliggend bestemmingsplan een transformatie mogelijk maakt en het noordelijk deel van de insteekhaven met beoogde aanlanding van een nieuwe brug over de insteekhaven voor langzaamverkeer. De noordelijk deel van deze brug is in dit bestemmingsplan al positief bestemd. De locatie heeft in het bestemmingsplan Amstelkwartier derde fase (2016) een 4 -tal (enkel)bestemmingen en een dubbelbestemming, namelijk Bedrijf, Verkeer - 1, Verkeer - 2, Water en Waterstaat - Waterkering. In 2019 is dit bestemmingsplan gedeeltelijk herzien met het vaststellen van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. waarbij de ligging van de dubbelbestemming van een te verleggen gasleiding is gewijzigd en waarbij de gebiedsaanduiding van te verwijderen gasontvangststations en gasexpansieturbine zijn wegbestemd (zie ad 2. Bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o.).

Ad 2. Bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (2019)

Het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (2019) is vastgesteld om onder meer een verlegging van een gasleiding die voorheen gedeeltelijk in het plangebied van Amstelkwartier derde fase (2016) lag, mogelijk te maken. Dit door de ligging van de dubbelbestemming van Leiding - Gas te wijzigen en daarbij de dubbelbestemming Leiding - Gas van het oude tracé weg te bestemmen. Voorts is met het bestemmingsplan een gebiedsaanduiding van te verwijderen gasontvangststations en gasexpansieturbine in het plangebied wegbestemd. Een deel van die nieuwe ligging van de gasleiding valt binnen het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Dat tracé met bijbehorende dubbelbestemming wordt overgenomen in voorliggend bestemmingsplan en verandert met voorliggend bestemmingsplan dus niet.

Ad 3. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel (2010).

Het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel (2010) is van toepassing op het zuidelijke deel van de insteekhaven en de beoogde aanlanding van een nieuwe brug over de insteekhaven voor langzaamverkeer. Het zuidelijk deel van deze brug is in het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel (2010) al positief bestemd, dus daarvoor hoeft het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel in beginsel niet herzien te worden. Het zuidelijk deel van de insteekhaven zou dus wat 'ontwikkeling' betreft niet in voorliggend bestemmingsplan opgenomen hoeven te worden. Het zuidelijk deel van de insteekhaven is evenwel opgenomen in voorliggend bestemmingsplan vanwege de in 2016 met afwijkingsomgevingsvergunning verleende jachthaven. Nu valt het besluitgebied van de afwijkingsomgevingsvergunning van de jachthaven in twee bestemmingsplangebieden (zie ad 4). Door het zuidelijk deel van de insteekhaven toe te voegen aan het plangebied van voorliggend bestemmingsplan kan de afwijkingsomgevingsvergunning in 1 keer worden vertaald naar bestemmingsplanregels. Voor het overige worden de bestaande regelingen uit het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel overgenomen (betreft de dubbel bestemming Waarde - Archeologie).

Ad. 4. Het (paraplu) bestemmingsplan Grondwaterneutrale Kelders

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van Amsterdam, dat in maart 2019 werd afgerond, bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het

bestemmingsplan_Amstelkwartier derde fase West (vastgesteld)

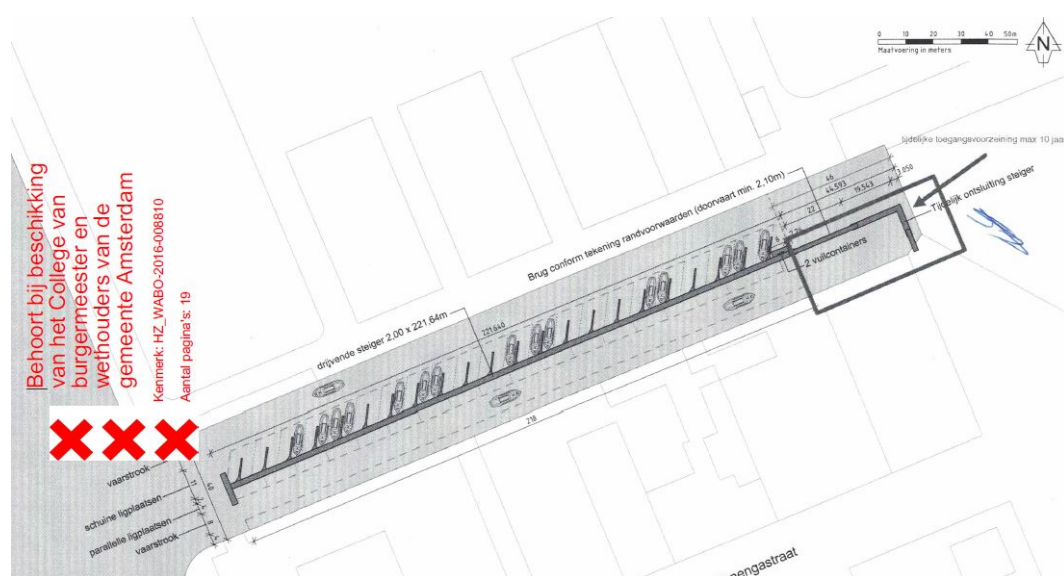
Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam opgesteld. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

De regels van het Afwegingskader zullen nog juridisch geborgd via het paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders". Het ontwerp hiervan heeft vanaf 3 juni 2021 ter inzage gelegen en is te raadplegen op ruimtelijkeplannen.nl. Verwachting is dat het paraplubestemmingsplan in het najaar 2021 wordt vastgesteld. Het paraplubestemmingsplan regelt - kort gezegd - dat kelderbouw alleen mogelijk is na vrijstelling van het college, mits deze grondwaterneutraal is. Voor kelders groter dan 300 m² of dieper dan 4 meter geldt dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

In de watertoets die is uitgevoerd ter voorbereiding op het nu voorliggende bestemmingsplan zijn de effecten op de grondwaterstromen onderzocht. Daaruit blijkt dat de effecten zeer beperkt zijn, mits het maaiveld wordt opgehoogd conform de voorgenomen uitvoering. Ter waarborging van de beleidsregels zoals opgenomen in het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders zijn de regels van het paraplubestemmingsplan overgenomen in dit bestemmingsplan. In de algemene bouwregels is vastgelegd dat kelders tot een oppervlakte van 300 m² of een diepte van 4,0 meter moeten voldoen aan de regels van het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders. Voor kelders groter dan 300 m² of dieper dan 4 meter geldt dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Ad 5. Omgevingsvergunningen jachthaven

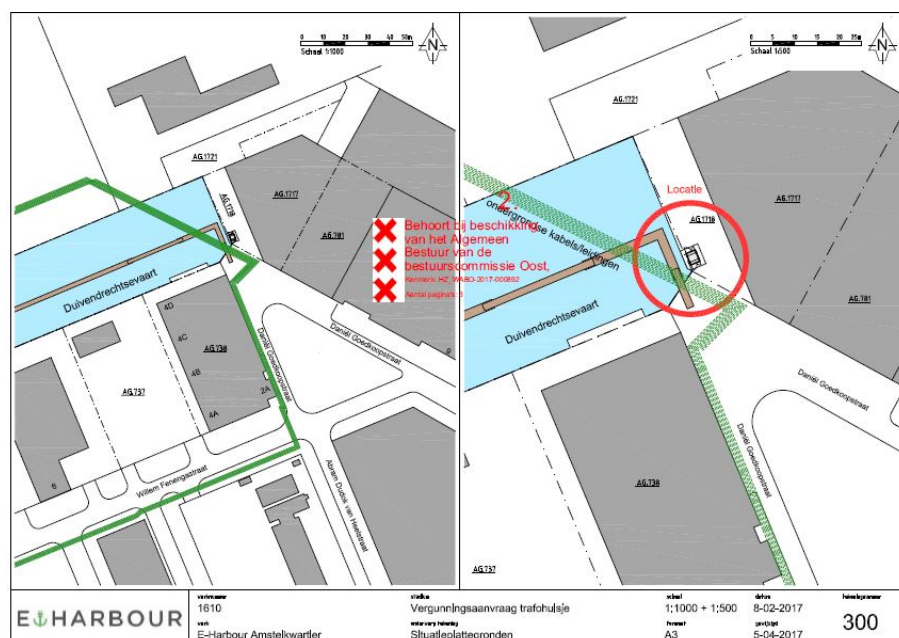
Bij omgevingsvergunning d.d. 22 december 2016 (kenmerk 2486263/HZ_WABO-2016-00810) is voor realisatie van een 'E-Harbour' in de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart toestemming verleend om te bouwen en af te wijken van de regels van de bestemmingsplannen Amstelkwartier 3e fase (zie ad 1) en het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel (zie ad 3).



Afbeelding: situatie plattegrond omgevingsvergunning 2486263/HZ_WABO-2016-00810

De omgevingsvergunning d.d. 22 december 2016 voor de E-Harbour betreft een stallingsjachthaven met 65 ligplaatsen voor elektrisch aangedreven passagiersvaartuigen en bedrijfsvaartuigen voor de opslag van voorraad/goederen voor de passagiersvaartuigen, alsmede het stallen en verhuur van voor verhuur bedoelde elektrisch aangedreven pleziervaartuigen en het gebruik ten behoeve van elektrisch aangedreven pleziervaartuigen. Dit met bijbehorende drijvende aanlegsteigers, toegangsliepbrug, sektiekasten en aansluitpunten voor het elektrisch opladen van de boten en drinkwatertappunten. Bij die omgevingsvergunning d.d. 22 december 2016 is tevens bepaald dat voor de duur van 10 jaar tijdelijk toestemming wordt verleend voor het plaatsen van de toegang naar de jachthaven op de kop van de Daniel Goedkoopstraat via een loopbrug.

Bij tijdelijke omgevingsvergunning d.d. 11 mei 2017 (kenmerk 2770832/HZ_WABO-2017-000892) is voor de duur van 5 jaar toestemming verleend voor het plaatsen van een trafostation t.b.v. de E-Harbour op de locatie tussen de kop van de zijarm van de Duivendrechtsevaart en de Daniel Goedkoopstraat.



Afbeelding: situatie plattegrond omgevingsvergunning 2770832/HZ_WABO-2017-000892

Doelstelling

Voorliggend bestemmingsplan vervangt, nadat het van kracht is geworden, de voornoemde bestemmingsplannen. Ook zijn hierin verleende omgevingsvergunningen verwerkt, zoals de in 2016 en 2017 verleende omgevingsvergunningen voor een jachthaven met 65 ligplaatsen in de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart en trafostation op de kop van de insteekhaven.

1.5 Crisis- en herstelwet

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

1.6 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 is een beschrijving van het plangebied opgenomen en zijn de aan het plan ten grondslag gelegen keuzes en beleidsuitgangspunten beschreven.

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

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

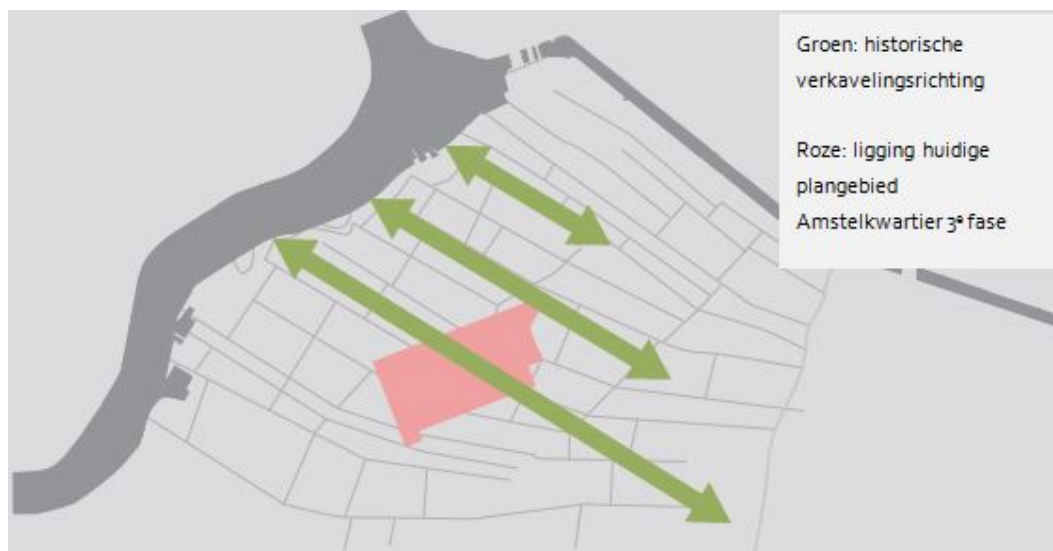
Een toelichting op de juridische systematiek, een omschrijving van de afzonderlijke bestemmingen is beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid en de te doorlopen procedures.

Hoofdstuk 2 Het plan

2.1 Uitgangssituatie

Historie omgeving

Het plangebied Amstelkwartier 3e fase West is onderdeel van de transformatie van Overamstel (zie hierna onder 'Huidige situatie omgeving'). Overamstel bevindt zich in de Grote Duivendrecht Polder. Deze polder maakte in het verleden deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. De ontginning van dit gebied vond vanaf de 11de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Het zogenaamde slagenlandschap is duidelijk te zien op historische kaarten. Bijzonder is dat de verkavelingsstructuur van het veenlandschap de basis vormt voor de wegen- en bebouwingsstructuur. Hoewel nagenoeg niets meer over is van de poldersloten, is het verkavelingspatroon tot vandaag de dag zichtbaar in de oriëntatie van gebouwen, wegen en groen. Zo volgt de nieuwe verkaveling in de deelgebieden Amstelkwartier 1e en 2e fase overwegend deze eeuwenoude polderverkaveling.

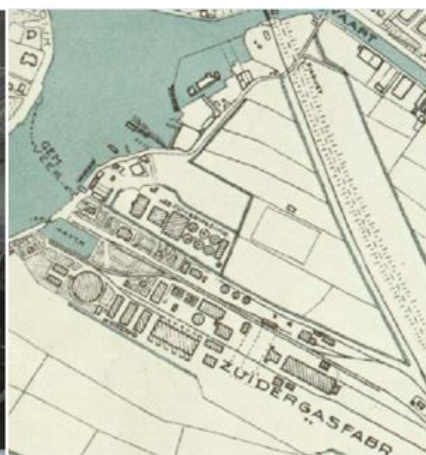


Afbeelding: historische verkavelingsrichting

De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de Grote Duivendrecht Polder werd doorsneden. Begin 20e eeuw lag het gebied Overamstel nog als agrarisch polderlandschap aan de rand van de stad. In 1906 werd hier begonnen met de aanleg van de Zuidergasfabriek. Deze werd in 1913 in gebruik genomen en bevond zich ter hoogte van het gebied dat nu Amstelkwartier 2e fase en het noordoostelijke deel van Amstelkwartier 3e fase is. Naast de Zuidergasfabriek, vestigde zich vanaf het midden van de jaren '30 van de 20e eeuw ook de Riolwaterzuivering Zuid ter hoogte van wat nu Amstelkwartier 1e fase is.



De Zuidergasfabriek in vogelvlucht in ca. 1929



Detail kaart 1936

Bij de overschakeling van kolen op aardgas sloot de gasfabriek en werden de gashouders eind jaren '60 - begin jaren '70 van de 20e eeuw afgebroken. Slechts enkele gebouwen zijn overbleven. Deze vormen nu in de deelgebieden Amstelkwartier 1e en 2e fase nog een tastbare herinnering aan de oude Zuidergasfabriek. Na sluiting van de gasfabriek in 1969 is in 1985 ter plaatse van het huidige Amstelkwartier 2e fase het hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam gerealiseerd. Die bebouwing is gesloopt om plaats te maken voor de nieuwbouw van Amstelkwartier 2e fase. Ook in het deelgebied van voorliggend plangebied Amstelkwartier 3e fase is bebouwing gerealiseerd voor energie gerelateerde bedrijvigheid. Een deel van het voormalige gasfabriekterrein is na de sluiting ervan gebruikt als brandweeroefenterrein voor Brandweer Amsterdam-Amstelland.

In de jaren '50 van de 20e eeuw is de Duivendrechtsevaart met insteekhaven gegraven en is Overamstel verder ontwikkeld als bedrijventerrein met benamingen als Amstel Business Park, Amstel Noord en Amstel I. De planontwikkeling hiervan vindt zijn oorsprong in het Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP) uit de jaren '30 van de 20e eeuw. De aanleg van de Zuidoosttak van de metrolijn in de jaren '70 en de aanleg van de A2 en de Spaklerweg gaf een impuls aan het bedrijfengebied Overamstel. In 1990 werd het gebied nog beter bereikbaar met de voltooiing van de ringweg A10 en in 1997 met de ingebruikneming van de ringlijn van de metro.

Met besluitvorming in 2000 over verplaatsing van de rioolwaterzuiveringsinstallatie werd feitelijk de discussie gestart over herijking van het gebied. In 2003 is het Structuurplan vastgesteld, waarin Overamstel werd aangewezen als gebied waar menging en intensivering wordt nagestreefd. Dit vanwege de vraag naar ruimte voor gemengde stedelijke milieus en in het bijzonder ruimte voor wonen. In 2002 en 2005 is de Visie Overamstel opgesteld en vastgesteld. Het transformatieproces is daarna gefaseerd tot ontwikkeling gekomen.

Huidige situatie omgeving

Enkele deelgebieden van Overamstel zijn wat transformatie betreft vrijwel gereed, zoals Amstelkwartier 1e fase en Kop Weespertrekvaart. Op moment van opstellen van voorliggende toelichting, zijn andere gebieden volop in ontwikkeling, zoals Amstelkwartier 2e fase en het Bajeskwartier. Andere realisatiefasen beginnen op korte tot middellange termijn, zoals Weespertrekvaart-Midden/Strook en Weespertrekvaart-Oost. Amstelkwartier 3e fase behoort tot die laatste categorie. Zo ontstaat stap voor stap de nieuwe stadswijk Overamstel, met uiteindelijk naast ruimte voor werken en voorzieningen, naar verwachting circa 8.000 - 9.000 woningen.

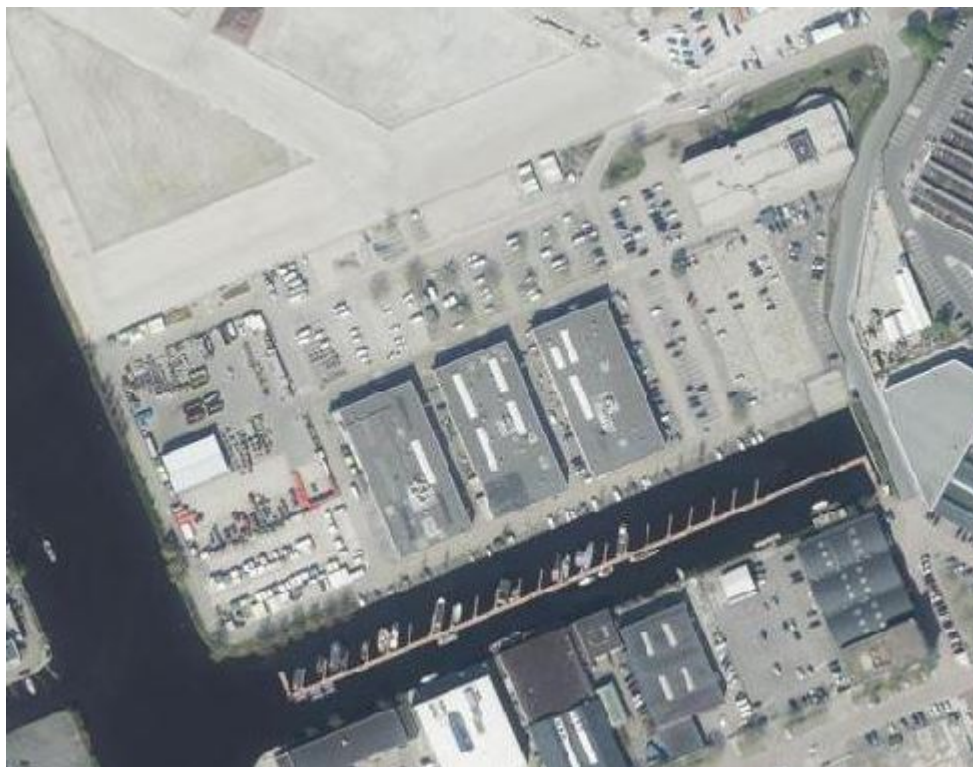


Afbeelding: (transformatie)deelgebieden in omgeving plangebied

Huidige situatie plangebied

Op het moment van opstellen van het voorliggende bestemmingsplan zijn de gronden in het plangebied nog in gebruik door Liander, een beheerder van energienetwerk. Het terrein is ingericht met bedrijfsbebouwing voor opslagmagazijnen, kantoor, milieuplein en parkeerruimte. Voor de transformatie van het plangebied wordt het bedrijf verplaatst naar een locatie elders in Amsterdam.

Het plangebied ligt aan twee zijden aan het water, namelijk aan de westzijde aan de Duivendrechtsevaart en aan de zuidzijde aan een insteekhaven van de Duivendrechtsevaart. Op 22 december 2016 is een omgevingsvergunning verleend waarmee het water ter plaatse van de insteekhaven mag worden gebruikt als jachthaven met 65 ligplaatsen. Daarbij is tevens bepaald dat de entree tot de drijvende steigers zich aan de kopse kant van de insteekhaven mag bevinden voor duur van 10 jaar. Op 11 mei 2017 is voor het (tijdelijk) plaatsen van een trafostation voor de E-Harbour toestemming verleend op de wal aan de kopse kant van de insteekhaven. De tijdelijkheid van de locatie van entree en trafostation hing samen met de op dat moment voorziene transformatie / herontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase.



Afbeelding: situatie op moment van opstellen bestemmingsplan (2020)

2.2 Het plan - Ruimtelijke hoofdopzet

2.2.1 Planvorming - Eerdere besluitvorming

Stedenbouwkundig plan en beleidskaders

Aan het bestemmingsplan Amstelkwartier 3e fase West ligt het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase ten grondslag dat op 11 maart 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase is het resultaat van meerdere bestuurlijke besluiten, waaronder:

- de Visie Overamstel (november 2005) waarin werd voorgesteld om het noordelijk deel van het bedrijventerrein Amstel Business Park te transformeren tot een stedelijk, gemengd woon/werkgebied. Deze opgave werd daarna tevens geagendeerd in de structuurvisie 2040 (februari 2011).
- de businesscase Amstelkwartier 2e fase (juli 2012) waarmee werd besloten om een knip te maken tussen de 2e en 3e fase van het Amstelkwartier om de transformatie beter beheersbaar te maken.
- Koers 2025 (april 2016) waarin Amstelkwartier 3e fase werd aangemerkt als nieuwe locatie voor woningbouw na 2016. Tegelijkertijd besloot de gemeenteraad (april 2016) tot aankoop van het Liander-terrein vanwege de dringende behoefte aan woningbouwlocaties. Amstelkwartier 3e fase is daarnaast in het Actieplan Woningbouw 2014-2018 aangewezen als versnellingslocatie.
- Motie bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan d.d. 11 maart 2020: Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan op 11 maart 2020 is een motie aangenomen die verband houdt met de eerder uitgedragen zorg van het stadsdeel Oost over de niet-geplande ruimte voor veldsport. Op basis van de referentienormen die de gemeente Amsterdam beleidsmatig hanteert bij nieuwe

bestemmingsplan_Amstelkwartier derde fase West (vastgesteld)

opgaven, dient voor het gehele Amstelkwartier ca. 17.250 m² gerealiseerd te worden voor buitensporten (zoals voetbal, hockey etc.). Deze normen worden niet gehaald, voor de klassieke veldsporten is geen ruimte opgenomen. In het advies van Sport&Bos voor Overamstel (d.d. 7 november 2019) is de intensivering van Sportpark Drieburg aangedragen als locatie om in een deel van de behoefte te voorzien. Herinrichting en mogelijke uitbreiding van het sportpark levert nog een forse toename van sportvelden op. Voorwaarde hiervoor is dat de bereikbaarheid van het sportpark vanuit Overamstel verbeterd wordt. Aan deze voorwaarde wordt voldaan met de aanleg van de brug over de Weespertrekvaart naar de Watergraafsmeer (start bouw naar verwachting medio 2021). De kosten voor deze brug zijn gedekt via de vastgestelde grondexploitatie Kop Weespertrekvaart. In het licht van de sportopgave voor heel Overamstel wordt ook gekeken naar de groenzone langs de Amstel, de uitfasering van de Nieuwe Utrechtseweg (A2) en het openstellen van het APGS-terrein (Amsterdamse Politie Gymnastiek- & Sportvereniging). De motie bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan ziet er op toe dat het gesprek wordt aangegaan met de Nationale Politie en dat het college zich inzet voor openstelling van de politie-sportfaciliteiten APGS in het weekend voor alle Amsterdammers, dus ook voor niet-leden van de Nationale Politie.

Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan en het voorliggend bestemmingsplan, vormt naast voornoemde besluiten, ook het actuele beleid de uitgangspunten voor de planvorming, waaronder bijvoorbeeld duurzaamheidsbeleid. Hiervoor wordt volledigheidshalve verwezen naar hoofdstuk 3 Beleidskader. In navolgende paragrafen wordt het plan in hoofdlijnen beschreven en op onderdelen wat bouwregels en programma betreft nader gespecificeerd. Voor een volledige beschrijving van de ruimtelijke en functionele afwegingen en uitgangspunten voor de inrichting van het gebied wordt volledigheidshalve ook verwezen naar het stedenbouwkundig plan met bijlage in de bijlage van voorliggende toelichting.

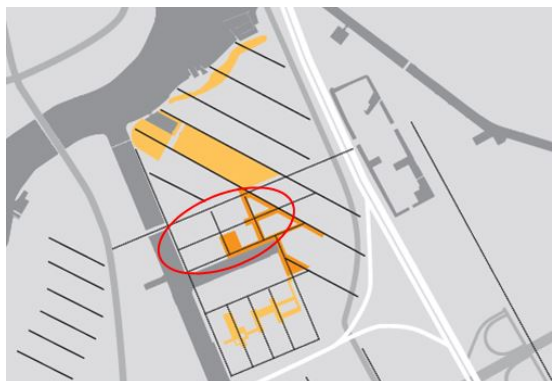
2.2.2 Het plan

Hoofdropzet en samenhang met de omgeving

De opgave voor dit gebied is om een nieuwe, duurzame stadsbuurt te maken die fungeert als het hart van Overamstel. De ontwikkeling van de nieuwe buurt met functiemenging richt zich op de bouw van circa 800 woningen en ruimte voor winkels, horeca, werkruimtes en overige (maatschappelijke) voorzieningen, waaronder twee basisscholen. Voor een volledige beschrijving van het stedenbouwkundig plan wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan met bijlagen in de bijlage van voorliggende toelichting. Hieruit is het volgende op te maken over de hoofdropzet:

Verkavelingsstructuur

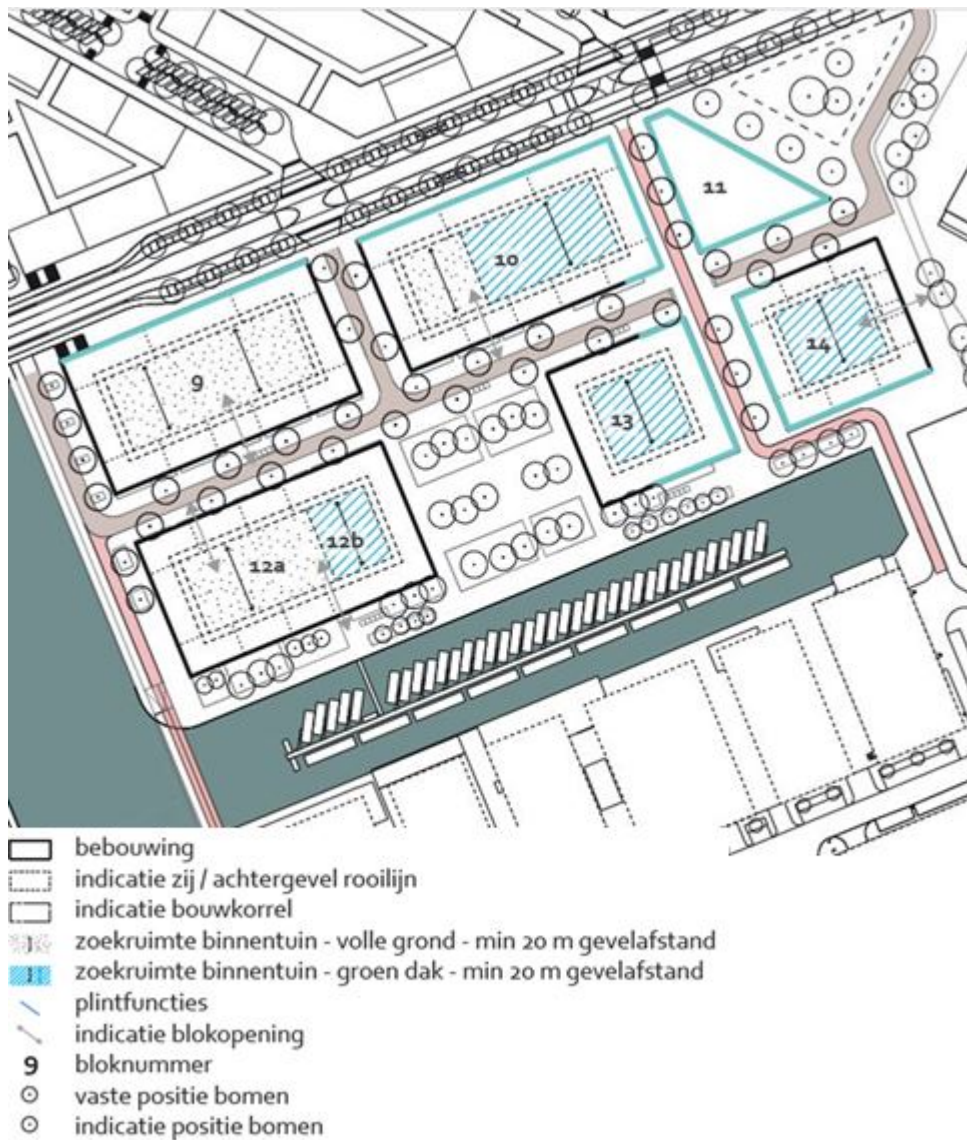
Het plangebied ligt op een 'scharnierpunt' in bestaande verkavelingsstructuren. In Amstelkwartier 1e en 2e fase volgt de hoofdstructuur van straten de historische diagonale landschappelijke lijnen, met een oriëntatie op de Amstel. In het Kauwgomballenkwartier, de A2-zone en het westelijke deel van Amstelkwartier 3e fase is bij ontwikkelingen in het verleden gebroken met die oude verkavelingsstructuur van het slagenlandschap en is de verkavelingsstructuur in de huidige situatie wat oriëntatie betreft oost-west en meer gericht op de Duivendrechtsevaart. Deze twee oriëntatiestructuren ontmoeten elkaar in het voorliggende plangebied.



De ligging van het plangebied op een scharnierpunt van verkavelingsstructuren in Amstelveen wordt aangegrepen om hier het hart van de wijk te maken. Als gevolg van de functie als wijkcentrum van Overamstel wordt het plangebied in hoge dichtheid bebouwd en worden woningen gemengd met een winkelgebied, voorzieningen en twee basisscholen.

Omwille van een optimale levendigheid komen veel functies in de gebouwplinten, liggen de scholen aan een gezamenlijk buurtplantsoen en worden langzaamverkeer routes naar alle windstreken verbeterd. Daartegenover staan een relatief rustige groene binnenstraat, gesloten binnentuinen in bouwblokken en een autoluwe kade aan de insteekhaven die vooral als verblijfsplek wordt ingericht.

De winkels liggen geconcentreerd in de oosthoek van het plan (delen van blok 10, blok 11, blok 13 en blok 14) en worden volgens een 'haltermodel' ontwikkeld; twee uit elkaar liggende supermarkten (deel blok 10 en deel blok 14) zorgen voor aanloop in de hele winkelzone, waar kleinere winkels en voorzieningen tussen de supermarkten van mee kunnen profiteren.



Bebouwing

Bouwvelden

De hoofdstructuur in het plangebied bestaat uit zes bouwvelden (blok 9, 10, 11, 12, 13, 14) die vooral met typisch Amsterdamse 'gesloten' bouwblokken worden ontwikkeld, maar ook met een solitair / vrijstaand gebouw (blok 11) met afwijkende driehoekige vorm, maat en een alzijdige oriëntatie. Aan de binnenzijde van de gesloten bouwblokken staan privacy en een groene binnenwereld centraal. Vanwege de afwijkende vorm, maat en positie heeft 'special' blok 11 geen binnentuin of binnenterrein.

De bouwvelden bieden ruimte aan bouwblokken met uiteenlopende vormen. De belangrijkste uitgangspunten voor elk bouwblok zijn een hoge en flexibel in te vullen plint (begane grond), een strakke rooilijn aan de voorkant om de openbare ruimte stevig in te kaderen waardoor een gesloten bouwblok kan ontstaan en aan de achterkant een flexibele rooilijn om zo verschillende woontypologieën te kunnen realiseren.

Bouwhoogten

Voor de bouwhoogten van de bouwblokken geldt dat de bebouwingswand langs de Amstelstroomlaan reageert op de hoogte van de bouwblokken aan de overzijde van de Amstelstroomlaan in Amstelskwartier 2e fase. De bouwhoogte is hier minimaal 24 meter en maximaal 30 meter. Achter de stedelijke wand langs de Amstelstroomlaan is variatie in bouwhoogten mogelijk waarbij de bouwhoogte maximaal 30 meter mag bedragen.

Ter plaatse van 'special blok 11' is in dit bestemmingsplan een flexibiliteitsbepaling (afwijkingsbevoegdheid) opgenomen tot maximaal 40 meter. Hier ligt ten opzichte van het vastgestelde stedenbouwkundig plan een aanvullende stedenbouwkundig afweging aan ten grondslag. Blok 11 heeft een bijzondere positie in het stedenbouwkundig plan van Amstelskwartier 3e fase. Het blok is in het stedenbouwkundig plan benoemd als 'special'. Dat komt door de ligging aan zowel de Amstelstroomlaan, een belangrijke toegangsweg en de Rozenburgstraat, de toekomstige winkelstraat in Amstelskwartier 3e fase. Ook de diagonale vorm van de kavel, en de ligging tegenover het Bella Vistapark dragen hieraan bij. Vanwege de bijzondere ligging mag er voor de realisatie van een 'stedenbouwkundige markering / accent / verbijzondering', wat hoogte betreft worden afgeweken van de maximale hoogte van 30 meter tot 40 meter. De windhinder rondom blok 11 dient daarbij te voldoen aan Verblifskwaliteitseis A (NEN 8100:2006, aangetoond met een CFD studie).

Rooilijnen - horizontale gebouwdiepten

Uitgangspunten voor de *voorgevelrooilijn* zijn:

1. Incidenteel inspringen ten opzichte van de voorgevelrooilijn is mogelijk boven de plint;
2. Inspringen van het hoofdvolume ten opzichte van de voorgevelrooilijn is mogelijk vanaf de vierde bouwlaag;
3. Uitgangspunt voor balkons aan de voorzijde / straatzijde is dat deze in beginsel inpasbaar zijn vanaf de tweede bouwlaag (= op de 1e verdieping en hoger). De diepte van de balkons aan de voorzijde is in de regel 1 meter, maar in bepaalde situaties zijn balkons tot een diepte van 1,5 meter toegestaan. Bijvoorbeeld als de woningen aan de achterzijde geen balkon hebben.
4. Gevelaccenten (overstek, erkers of geleding) mogen maximaal 1 meter uit de voorgevelrooilijn steken, vanaf een hoogte van 5 meter.
5. Gevelaccenten moeten een integraal onderdeel vormen van het gevelbeeld en mogen het gevelbeeld niet overheersen. Gevelaccenten zijn ondergeschikte elementen in de gevelopbouw.

Uitgangspunten voor de *achtergevelrooilijn*, *horizontale gebouwdiepte* en *'openingen'* zijn:

1. De achtergevelrooilijn is indicatief en in beginsel vrij tot een maximale horizontale gebouwdiepte van 17,5 meter, gemeten vanaf de voorgevelrooilijn. Er is een flexibiliteitsbepaling opgenomen om hiervan af te wijken. Voorwaarde is dat de afstand tussen twee tegenover elkaar gelegen achtergevels minimaal 19 meter bedraagt en er een opening (zogenaamde 'snede' / onbebouwd deel van de gronden) in het bouwblok van minstens 5 meter wordt gerealiseerd. Volledigheidshalve: de bepaling van de maximale horizontale gebouwdiepte van 17,5 meter geldt uiteraard niet op locaties waar in ieder geval de begane grond van een bouwveld volgens het stedenbouwkundig plan geheel bebouwd mag worden. Dit betreft de locaties van de supermarkten in blok 10 en 14, de locaties van de scholen in blok 12 en 13 en de locatie van 'special blok 11'.
2. Uitgangspunt voor balkons aan de achterzijde is dat deze in beginsel tot maximaal 1 meter voorbij de achtergevelrooilijn mogen uitsteken, maar dat op locaties ook verder uitstekende balkons zijn toegestaan.
3. Gevelaccenten (overstek, erkers of geleding) mogen maximaal 1 meter uit de achtergevelrooilijn steken.

Groene binnentuinen

Aan de binnenzijde van de bouwblokken staan privacy en een 'groene binnenwereld' centraal. Dit laatste niet alleen vanwege de ruimtelijke uitstraling en het daarmee samenhangende woon- en leefklimaat (relatief drukker aan de buitenzijde van de bouwblokken en relatief rustiger aan de binnenzijde van bouwblokken), maar onder meer ook vanwege bijkomende positief effect op aspecten als biodiversiteit, waterberging, klimaat ('hittestress'). Uitgangspunten voor de inrichting van het gebied voor het kunnen verkrijgen van een 'groene binnenwereld' zijn:

- de aanwezigheid 'groene' daken op de binnenterreinen.
- zo min mogelijk bebouwing in de binnentuin.

Hiervoor zijn specifieke regelingen opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Voor toelichting daarop wordt verwezen naar paragraaf 6.3 onder 'Groene binnentuinen'.

Plinten

De plint (begane grond) vormt de fysieke verbinding tussen het gebouw en de omliggende openbare ruimte. Een zorgvuldig ontwerp van plinten draagt bij aan een prettige leefomgeving. Uitgangspunt voor de nieuwbouw is het realiseren van hoge plinten (hoge plafonds) die de ruimten op de begane grond aanpasbaar maken voor een palet aan mogelijke functies. Een 'flexibele' plint (flexibel in te richten / flexibel in gebruik) verhoogt de economische levensduur van de gebouwen. Het hoogteverschil tussen de vloer van de begane grond en het maaiveld is maximaal 1 meter. Voor de plintheogten gelden de volgende uitgangspunten:

- Langs de Amstelstroomlaan en winkelgebied, rondom blok 11:
 1. Verdiepingshoogte van de begane grondverdieping minimaal 3,5 meter;
 2. 50% van de werkplint dient een verdiepingshoogte van minimaal 5 meter te krijgen;
 3. maximaal 30% van de plint mag ingericht en gebruikt worden met ruimten ten behoeve van bovenliggende woningen (bijvoorbeeld toegangsruimten, berg ruimten). Woningen zijn hier echter niet toegestaan op de begane grond.
- Ter hoogte van de Amstelstroombrug:
 1. Verdiepingshoogte van de begane grondverdieping minimaal 3,5 meter;
 2. maximaal 30% van de plint mag ingericht en gebruikt worden met ruimten ten behoeve van bovenliggende woningen (bijvoorbeeld toegangsruimten, berg ruimten). Woningen zijn hier echter niet toegestaan op de begane grond.
 3. ter hoogte van de Amstelstroombrug is sprake van een oplopend maaiveld.
- Overige plinten: Verdiepingshoogte (bovenkant vloer tot en met bovenkant volgende bovenkant vloer) van de begane grondverdieping is minimaal 3,5 meter;
- De plint is te schakelen met naastgelegen ruimtes en uit te breiden naar achteren tot maximaal 17,5 meter vanaf de voorgevelrooilijn.

Inpandig parkeren (onderscheid in fiets, scooter en autoparkeren) en bergingen

Gebouwde parkeeroplossingen (hieronder worden verstaan -elektrische laad- parkeerplekken voor (deel)auto's, fietsen scooters en gemeenschappelijke bergingen) worden gesitueerd in de bebouwing.

Inpandige autoparkeervoorzieningen worden, geheel verdiept of halfverdiept, vanaf de openbare ruimte buiten het zicht gerealiseerd. Entrees zijn uiteraard wel zichtbaar.

Voor fietsparkeeroplossingen en gemeenschappelijke bergingen geldt in beginsel ook dat die ook geheel verdiept of halfverdiept dienen te worden aangelegd, maar hiervoor geldt dat deze in bepaalde situaties ook op de begane grond gesitueerd mogen worden. Dit laatste geldt voor die gevallen waarin wordt voorzien in een stedenbouwkundig 'aantrekkelijk' vormgegeven en geprogrammeerde plint (begane

grond). Individuele bergingen zijn in alle bouwlagen toegestaan.

In het algemeen geldt dat een halfverdiepte auto- of scooter-/fietsparkeervoorziening en gemeenschappelijke berging 5 meter terug dient te liggen vanaf de voorgevel om zodoende aansluitend op straatniveau een woon-/werkfunctie te kunnen situeren. Een geheel verdiepte auto- of scooter-/fietsparkeervoorziening en gemeenschappelijke berging mag vanaf de voorgevel gerealiseerd worden, met uitzondering van blok 9. Ter plaatse van blok 9 dienen ten behoeve van de constructie van de brug over de Duivendrechtsevaart, alle (half)verdiepte parkeeroplossingen en gemeenschappelijke bergingen ten minste 5 meter van de voorgevel te liggen.

De geheel verdiepte en halfverdiepte parkeergarages en gemeenschappelijke bergingen in/onder bebouwing langs de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven (blok 9, 12a-12b, 13 en 14) dienen buiten het theoretische dijkprofiel te blijven (zie o.a. figuur 13.4, 13.5 en 13.6 in bijlage 13 van het stedenbouwkundig plan).

Inritten van parkeergarages worden geïntegreerd in de bebouwing waarbij de hellingbaan volledig inpandig gesitueerd wordt. In verband met de verkeersveiligheid dient op eigen terrein een vlakstand gerealiseerd te worden van tenminste 5 meter, en een helling van maximaal 3 graden.

Garagedeuren- of hekken mogen maximaal 0,5 meter terug liggen ten opzichte van de voorgevelrooilijn.

Ondergronds bouwen - horizontale en verticale gebouwdiepte

Zoals hiervoor onder 'inpandig parkeren (onderscheid in fiets, scooter en autoparkeren) en bergingen' is aangegeven, is de mogelijkheid voor ontgraving voor halfverdiepte of geheel verdiepte parkeervoorzieningen onderdeel van het plan. Dit is in beginsel toegestaan onder alle gebouwen tot een horizontale gebouwdiepte van 17,5 meter. Op locaties waar bebouwing is toegestaan met een grotere horizontale gebouwdiepte (twee supermarktlocaties blok 10 en 14, twee schoollocaties blok 12 en 13 en ter plaatse van 'special' blok 11) geldt die bepaling niet en is dus een grotere horizontale gebouwdiepte bij recht toegestaan voor bepaalde bouwlagen. Voorts kan voor de andere locaties onder voorwaarde voor verdiepte en halfverdiepte gebouwde parkeervoorzieningen worden afgeweken van deze maximale toegestane horizontale gebouwdiepte van 17,5 meter.

Bij geheel verdiept wordt voor de verticale gebouwdiepte uitgegaan van een diepte van 1 bouwlaag, maar ook meerlaagse ondergrondse parkeervoorzieningen zijn toegestaan, mits de kelder niet de kleilaag raakt. Dit vanwege grondwatergerelateerde en bodemvervuiling problematiek. Voor ondergrondse gebouwen / ondergronds bouwen gelden dan ook grondwatergerelateerde voorwaarden waarmee bij realisatie van ondergrondse gebouwen rekening moet worden gehouden. Hiervoor wordt verwezen naar de waterparagraaf 5.1.2. Ook gelden er voor ondergronds bouwen aandachtspunten die verband houden met de bodemkwaliteit (milieuhygiëne). Daarvoor wordt verwezen naar paragraaf 4.6.

Ontsluiting plangebied

Autoverkeer en langzaamverkeer

Het plangebied grenst aan de Amstelstroomlaan. De Amstelstroomlaan sluit aan op de Spaklerweg en, na realisatie van de brug over de Duivendrechtsevaart (gepland 2021), ook op de Joan Muyskenweg. De Amstelstroomlaan is voor autoverkeer de hoofdontsluiting van het plangebied. Binnen het plangebied is een structuur van binnenstraten met onderscheid in een parallel aan de Amstelstroomlaan liggende centrale binnenstraat en zij(binnen)straten die aansluiten op de bestaande kruispunten van de Amstelstroomlaan en de kade langs de Duivendrechtsevaart. Waar voor de auto maar beperkte toegang is, kan per fiets en te voet op diverse plekken de wijk worden ingestoken. Het passeren van de

Amstelstroomlaan kan via de kade langs de Duivendrechtsevaart (onder de brug door), over een zebrapad ter hoogte van het park en langs de verkeerslichten bij de Spaklerweg.

Nieuwe brug voor langzaam verkeer

Voor verbetering van de langzaamverkeerstructuur wordt een fietsbrug over de insteechaven gerealiseerd om een directe verbinding te creëren richting het Kauwgomballenkwartier en het metrostation Overamstel.



Groen

Inrichting

Door een profielbreedte van 20 meter in de binnenstraat is er voldoende ruimte voor brede stoepen, volgroeide bomen en groenvakken. Door benodigde sanering moeten circa 50 bomen van middelmatige kwaliteit worden gekapt. In het huidige schetsontwerp worden hier circa 120 bomen voor terug geplant in het gebied. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 10 van het op 11 maart 2020 door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig plan.

Tussen de twee basisscholen wordt het buurtplantsoen ingericht voor dubbelgebruik, namelijk

schoolplein en buurtplantsoen. Het buurtplantsoen vormt de link tussen de insteekhaven en de centrale binnenstraat.

De kade aan de insteekhaven wordt een informeel 'shared space gebied' met veel verblijfskwaliteit: aan de oostelijke kant is plek voor horeca, als uitloper van het winkelgebied, terwijl de rest van de kade meer als groen wordt ingericht.



Groen en sportvoorzieningen - samenhang met de omgeving

De groeiende behoefte om te wonen in hoog stedelijke gebieden in Amsterdam, legitimeert veel aandacht voor groene openbare ruimte gericht op verblijven. Stedelijk wonen resulteert in minder woonoppervlak per huishouden, hiervoor wordt compensatie gezocht in de openbare ruimte. Bovendien wordt het gebruik van de openbare ruimte meer divers door het verwechten van werk- en vrije tijd en ons wisselende activiteitenpatroon. Groen is nodig voor verblijven, rust, ontmoeting en bewegen maar ook voor biodiversiteit, natuur en een regen- en hittebestendige stad. In de planvorming voor Amstelkwartier 3e fase is onder meer rekenschap gegeven aan samenhang met de omgeving bij het bepalen van het programma voor maatschappelijke voorzieningen, groen, sport en spelen. Verwezen wordt naar onder meer paragraaf 7.3, bijlage 11 en bijlage 20 van het stedenbouwkundig plan. Daaruit is onder meer het volgende op te maken:

- **Groennormen:** Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van beleidsmatige Amsterdamse referentienorm voor maatschappelijke voorzieningen, groen en spelen. De gemeentelijke beleidsmatige referentienorm gaat voor wat betreft het groen uit van twee typen groen. Gebruiksgroen voor recreatie en verblijven en Ecosysteemgroen voor biodiversiteit en klimaat adaptatie. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte binnen het stedenbouwkundig plan voor Amstelkwartier 3e fase is gekeken naar de ontwikkeling van het Amstelkwartier in zijn geheel (Amstelkwartier 1e, 2e en 3e fase). De genoemde referentienorm groen is dan ook voor het gehele Amstelkwartier bekeken. De reden hiervoor is mede de aanwezigheid van gebied overstijgende

parken die alle drie de fase van het Amstelkwartier bedienen. Voor ecoysteemgroen geldt een norm van 6 m² per woning en voor gebruiksgroen 16 m² per woning. Voor het gehele Amstelkwartier komt dit neer op circa 55.000 m² gebruiksgroen en circa 20.700 m² ecosysteemgroen. Het gebiedsoverstijgende park Somerlust en het Bella Vistapark dat nu wordt aangelegd dragen hier vooral aan bij (circa 45.000 m² aan groen). Door in Amstelkwartier 3e fase in te zetten op groene straten, kades en daken worden de groennormen in het Amstelkwartier gehaald conform de normen (Zie ook bijlage 11 van het stedenbouwkundige plan).

- *Sport en spelnormen:* Voor heel Overamstel is een advies opgesteld door het team Maatschappelijke Voorzieningen waarin ook sport en spelen in de openbare ruimte is opgenomen (zie bijlage 11 en bijlage 20 van het stedenbouwkundig plan). Voor heel Overamstel geldt dat er 31 speelplekken en 9 speelvelden gerealiseerd moeten worden. Dit is en wordt in elk van de deelgebieden meegenomen in de planvorming in de vorm van kleine speelplekken, grotere speelruimte en sportfaciliteiten die deels overlappen met het gebruiksgroen. In de planfase van Amstelkwartier fase 1 en 2 is al eerder voorzien in plekken voor sport en bewegen waar ook de bewoners en bezoekers van Amstelkwartier 3e fase gebruik van kunnen maken, zoals het Bellavistapark, de recreatieve routes langs de Amstel, en de verschillende sport en speelplekken in de openbare ruimte. Om de gestelde normen van sport en spel in Amstelkwartier 3e fase te behalen, is dubbelgebruik noodzakelijk. Een goed voorbeeld voor het optimaliseren van het recreatief groen is het buurtplantsoen en de groen ingerichte kade in Amstelkwartier 3e fase. Daar komt verblijven, sport (ca. 800 m²) en spel (ca. 1200 m²) samen in het groen. Voor Amstelkwartier 3e fase is er daarnaast op ingezet om de buurt in te richten volgens de principes van de Bewegende Stad zodat toekomstige bewoners en gebruikers worden gestimuleerd om vooral de fiets te pakken of te gaan lopen, en minder gebruik te maken van de auto. Zo wordt er een autoluwe kade en een autovrije winkelstraat voorzien. Ook hier zal in de uitwerking van de openbare ruimte aandacht zijn voor het toepassen van sport en spel aanleidingen.
- *Sportvelden:* Zie hiervoor in paragraaf 2.2.1 van voorliggende toelichting bij 'Motie bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan d.d. 11 maart 2020'.

Parkeren, laden en lossen, kiss&ride

Voor de toekomstige inrichting van het plangebied zijn de aandachtspunten voor parkeren, laden en lossen, kiss&ride voor de scholen en fiets- en scooterparkeren uiteengezet in hoofdstuk 7 en bijlage 14 van het stedenbouwkundig plan. In bijlage 14 van het stedenbouwkundig plan is ook een parkeerbalans opgenomen. Sturing op de verwezenlijking van de toekomstige inrichting van de voorzieningen in de openbare ruimte en op eigen terrein zoals in het stedenbouwkundig plan uiteengezet vindt plaats via de algemene regels van het bestemmingsplan over parkeren en via de randvoorwaarden die worden meegegeven bij uitgifte(n)/tenders.

In het stedenbouwkundig plan is uitgegaan van het parkeerbeleid zoals bepaald met de vaststelling van de Nota Parkeernormen Auto d.d. 29 november 2017 en Nota Parkeernormen Fiets en Scooter d.d. 19 maart 2018. Dit betekent onder meer dat er geen parkeervergunningen worden uitgegeven aan bewoners en ondernemers en dat, behoudens parkeervoorzieningen voor bezoekers, het parkeren voor woningen en overige functies op eigen terrein wordt opgelost. Ingangen van de parkeergarages op eigen terrein zijn in de centrale binnenstraat gesitueerd. Voor het autoparkeren op eigen terrein en het fietsparkeren gelden de parkeernormen van het meest actuele parkeerbeleid. De parkeernormen die gelden op het moment van opstellen van het stedenbouwkundig plan zijn weergegeven in bijlage 14 van het stedenbouwkundig plan.

Het autoparkeren van bezoekers is voorzien in de openbare ruimte van de binnenstraten, maar dit mag ook worden opgelost in de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Voor het ruimtebeslag dat hiermee gemoeid is, is uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning.

Kadeconstructies

Uit het kadeonderzoek Overamstel uit 2018 is geconcludeerd op basis van restlevensduur dat de kade langs de Duivendrechtsevaart vervangen moet worden. Door een kleine landinwaartse verplaatsing van de nieuwe kademuur ontstaat een positieve watercompensatie (zie ook paragraaf 5.1.2).

Insteekhaven

Het gebied van de insteekhaven is de plek waar het Kauwgomballenkwartier en Amstelkwartier 3e fase elkaar 'ontmoeten'. Deze plek krijgt een gebiedsoverstijgend karakter met bijzonder ingerichte verblijfsruimte, horeca en een getrapte kade naar het water. Daardoor ontstaat een levendige plek met vrij uitzicht over de insteekhaven, goed op de zon georiënteerd.

Het water van de insteekhaven blijft de functie als jachthaven voor elektrisch aangedreven vaartuigen (E-Harbour) behouden. Onderdeel van de opgave voor de inrichting van het gebied van de insteekhaven is de inpassing van de entree naar de bestaande drijvende steigers van de E-Harbour en voorzieningen voor de elektriciteit voor de E-Harbour. De bestemmingsplanregels zijn afgestemd op de bestaande situatie en de resterende ontwerpogave voor locatie van entree en trafostation. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 6.3 van voorliggende toelichting onder 'Artikel 8 Water' en onder 'Artikel 7 Verkeer'.

2.3 Het plan - Programma

2.3.1 Programma in hoofdlijnen

In het plangebied is ruimte voor een veelheid aan buurtfuncties. Naast woningen wordt in het plangebied ook voorzien in horeca, kantoren, detailhandel en twee supermarkten, twee 'Alles-in-1' basisscholen en diverse maatschappelijke voorzieningen. Het totale bouwprogramma bedraagt circa 98.270 m² BVO (bruto vloer oppervlak) met een verdeling in circa 75 % wonen en circa 25 % niet-wonen met daarin de volgende uitgangssituatie voor wat betreft de bruto vloer oppervlakte verdeling per hoofdfunctie:

- Wonen: circa 74.000 m². De omvang van het bruto vloeroppervlak van de woonfunctie is in het voorliggend bestemmingsplan circa 10% groter dan waar in het stedenbouwkundig plan is uitgegaan. Dit in aansluiting op het bouwvolume.
- Detailhandel: maximaal 5.000 m²
- Horeca: circa 1.250 m²
- Maatschappelijke voorzieningen en culturele voorzieningen: circa 11.520 m²
- Werken, waaronder bedrijven, broedplaats, kantoor en andersoortige consumentendienstverlening: circa 6.500 m²

2.3.2 Wonen

Het woonbeleid zoals dat geldt op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan gaat uit van:

- sociale huur: 40%
- middeldure huur of koop: 40%
- vrije sectorwoningen: 20%

Gerekend op een totaal van circa 800 woningen komen er in Amstelkwartier 3e fase met deze verdeling circa 320 sociale huurwoningen, 320 middensegment huur- of koopwoningen en 160 vrije sector woningen.

2.3.3 Detailhandel, horeca

In het huidige Overamstel zijn op het moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan nog relatief weinig winkels. Het aantal inwoners in Overamstel wordt, na afronding van alle deelprojecten, geschat op ongeveer 17.000 mensen. Dat aantal kan nog wat verder groeien als ook aanpalende gebieden (her)ontwikkeld worden. Voor een verzorgingsgebied van deze omvang wordt met voorliggend bestemmingsplan ingezet op maximaal 5.000 m² BVO detailhandelsvoorzieningen, met onderverdeling in:

- Supermarkten: 3.750 m²
- Overige dagelijkse detailhandel: 625 m²
- Niet-dagelijkse detailhandel: 625 m²

Bij de detailhandelfuncties zijn ondergeschikte afhaalpunten toegestaan. Zelfstandige afhaalpunten voor (post)pakketten zijn niet toegestaan. Daarnaast is er ruimte voor circa 1.250 m² BVO aan horeca in het gebied.

2.3.4 Maatschappelijke en culturele voorzieningen

De opgave voor maatschappelijke en culturele voorzieningen hangt samen met het totaal te realiseren aantal woningen in het gebied en de samenstelling van doelgroepen voor die woningen. Het stedelijk Team Maatschappelijke Voorzieningen heeft in januari 2019 een advies opgesteld voor heel Overamstel (zie bijlage 20 van het stedenbouwkundig plan). Daarbij heeft zij met het zogeheten Voorzieningenmodel gekeken welke voorziening per deelgebied het beste op zijn plaats zou zijn. Volgens dat advies is de inzet om de volgende voorzieningen in Amstelskwartier 3e fase met een totale omvang van circa 11.520 m² BVO een plek te laten krijgen:

- Twee 'Alles-in-1 basisscholen' (combinatie basisschool, kinderopvang en naschoolse opvang), inclusief 2 gymzalen: circa 7.800 m² voor maximaal circa 400 leerlingen
- Buurtkamer (multifunctionele ontmoetingsruimte): circa 120 m²
- Gezondheidscentrum (eerstelijnszorg): circa 1.100 m²
- Praktijkruimte jeugdhulpverlening (flexwerkplekken t.b.v. jeugdhulpverlening): circa 300 m²
- Gecombineerde behandel/woonlocatie jeugd (opvangen en begeleiding van jongeren): circa 200 m²
- Opvanglocatie voor 24-uursopvang voor o.a. dak- en thuislozen en mensen met persoonlijke problemen, inclusief gemeenschappelijke ruimte, kantoorruimte voor personeel en werkplekken voor ambulante en maatschappelijke hulpverleners: circa 1.000 m²
- Culturele voorzieningen: circa 1.000 m².

2.3.5 Werken

In het stedelijk beleidsdocument 'Ruimte voor de Economie van Morgen' (2017) wordt Amstelskwartier 3e fase getypeerd als een 'creatieve wijk'. Dit type wijk richt zich op een informeel stedelijk werkmilieu, met een mix van zelfstandige kantoor- en werkruimtes, die zich in de buurt van horeca en andere voorzieningen bevinden. Om dit te bewerkstelligen is er in overleg met de Werkgroep Kantoren en Bureau Broedplaatsen circa 6.500 m² BVO in het stedenbouwkundig plan opgenomen voor werkruimtes, bestaande uit een bedrijfsverzamelgebouw (in combinatie met woningen en (winkel)voorzieningen), een broedplaats (1.000 - 1.500 m² BVO) en kleinschalige werkruimtes in de plinten langs de Amstelstroomlaan. Het betreft in dit geval dus een menging van 'werkfuncties', namelijk bedrijf, broedplaats, kantoor en consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening. Dit net het oog op de toekomstbestendigheid van de bebouwing. In aansluiting op gemeentelijk beleid dat specifiek gericht is op de functie kantoor wordt de omvang van alle kantoorruimte in het gehele plangebied gemaximeerd op maximaal 5.000 m² bvo.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid en regelgeving

3.2.1 Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld en komt voort uit de voorbereiding op de Omgevingswet, die op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan, naar verwachting in 2022 in werking treedt. In deze nieuwe aanpak wordt als uitgangspunt gesteld dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Het Rijk wijst in zijn Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vier prioriteiten aan: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's, en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied. De kracht van Nederland ligt in een polycentrische netwerkstructuur. Stedelijke en landelijke regio's werken door het transport- en mobiliteitsnetwerk complementair als één systeem. De vier metropoolregio's (Amsterdam, Rotterdam Den Haag, Utrecht en Eindhoven) hebben daarbinnen de grootste aantrekkingskracht op internationale kennis, arbeid en kapitaal.

De Amsterdamse metropoolregio is volgens de visie herkenbaar als internationaal zakencentrum en toeristische trekpleister, met Schiphol als schakel naar alle continenten. Deze regio kent een complexe verstedelijkingsopgave die samenvalt met meerdere nationale belangen. Een van de nationale belangen in de visie is de zorg voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften. Het Rijk geeft daarmee het belang aan van de realisatie van voldoende betaalbare woningen met een goede kwaliteit. Bij kwaliteit gaat het niet alleen om de woning, maar ook om de woon- en leefomgeving. De herontwikkeling van het Cruquiusgebied sluit aan bij de doelstelling van het Rijk om sterke en gezonde steden en regio's te ontwikkelen. Met voorliggend plan wordt woningbouw mogelijk gemaakt in de sociale huursector en middeldure huur. Het plan biedt ook ruimte aan voorzieningen die bijdragen leveren aan oplossingen voor maatschappelijke en sociale vraagstukken.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De rijksregels 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 Duurzame verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LVDV) is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd. Voorliggend bestemmingsplan geeft concrete invulling aan het ruimtelijk gemeentelijk beleid voor een gefaseerde transformatie van het (voormalige) bedrijventerrein Overamstel naar gemengd woon-werkgebied met voorzieningen. Voorliggend bestemmingsplan betreft een deelgebied van die transformatie-opgave. Het bestemmingsplan ziet toe op de realisatie van een deel van de woningbouwopgave voor Overamstel en de daarvoor benodigde voorzieningen als scholen, detailhandel (wijkcentrum), dienstverlening en kleinschalige bedrijvigheid. Zoals onder meer uit de paragrafen 3.5.4, 3.5.5, 3.5.6, 3.5.8 van voorliggende toelichting en bijlage 20 van het stedenbouwkundig plan is op te maken voorziet het plan daarmee in de behoefte aan woningbouw in Amsterdam met de daarmee gepaard gaande nieuwe vraag aan bijbehorende voorzieningen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie NH 2050

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

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

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

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

De provincie ziet zichzelf wat de metropool Amsterdam betreft meer als aanjager en als expert. Voor het overige geldt, net als in de huidige situatie, dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

3.3.2 Provinciale Omgevingsverordening NH2020

De provincie wil met de omgevingsverordening ontwikkelingen, zoals woningbouw en de energietransitie, mogelijk maken en zet in op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland. Gezocht wordt naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De belangrijkste belangrijke ambities voor Noord-Holland, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn vertaald naar regels die verankerd zijn in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving, zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. De Omgevingsverordening NH2020 is gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving. Met deze omgevingsverordening loopt de provincie bewust vooruit op de Omgevingswet. In de omgevingsverordening is onder meer bepaald dat:

- een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.
- de toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.

Voor deze punten geldt dat regionale afstemming plaats heeft gevonden, onder andere in het kader van het Regionaal Actieprogramma Wonen. Voor de beschrijving van het onderwerp klimaat adaptatie wordt verwezen naar Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten, waarin de gevolgen voor de omgeving en de effecten op bijvoorbeeld waterhuishouding en natuur zijn toegelicht. Hierin wordt ook aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) is een van de pijlers onder het stedenbouwkundig plan Amstelskwartier 3e fase. Dit geldt met name voor de thema's duurzame energie, schone lucht, klimaatbestendigheid en circulair bouwen. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is Duurzaamheid nadrukkelijk meegewogen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.5.10.

3.3.3 Provinciale watervisie 2021 'Buiten de oevers'

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

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordMeugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. 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. Over het programma in voorliggend plangebied heeft in september 2019 regionale afstemming plaats gevonden bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan via een zogenaamde 'ADZ-bijeenkomst' (25 september 2019).

3.4.2 Plabeka

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

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

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

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 3.0 (20 juli 2017). De behoefte aan bedrijventerreinen is lager in vergelijking tot de periode voor de crisis en op de kantorenmarkt is er een flinke leegstand, al neemt die in sommige deelregio's snel af en met name in

Amsterdam.

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

3.4.3 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 regionaad van de Stadsregio Amsterdam heeft op 15 maart 2016 het Regionaal detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam 2016 - 2020 vastgesteld. De vernieuwing is een actualisatie van het eerdere beleid uit 2011 en is op 1 april 2016 in werking getreden. Er wordt opgeroepen tot meer regionale afstemming van de winkelstructuur. Dit bestemmingsplan biedt mogelijkheden voor zelfstandige detailhandel in een wijkcentrum van een nieuw gemengd woon-werkgebied in een transformatiegebied van Amsterdam dat al sinds 2002/2005 onderdeel is van de planvorming en in overeenstemming met het gemeentelijk detailhandelsbeleid (zie ook paragraaf 3.5.8). Planvorming over de gefaseerde transformatieopgave voor Overamstel in Amsterdam is dan ook niet nieuw en is al meerdere keren regionaal afgestemd. Over het programma in voorliggend plangebied heeft in september 2019 regionale afstemming plaats gevonden bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan via een zogenaamde 'ADZ-bijeenkomst' (25 september 2019).

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

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

Voorliggend plangebied ligt in gebied dat in de visie Overamstel 2005 is aangemerkt als 'Overgangsged', een gemengd gebied waar ingezet wordt op combinaties van woningbouw, bedrijfsverzamelgebouwen en stedelijke voorzieningen. De visie Overamstel 2005 is een globale visie op hoofdlijnen die per deelgebied nader uitgewerkt wordt. Voor het deelgebied waar voorliggend bestemmingsplan op toeziet is het Stedenbouwkundige Plan Amstelkwartier 3e fase (vastgesteld 11 maart 2020) de nadere uitwerking. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Dit Stedenbouwkundig Plan ligt ten grondslag aan de inhoud van het voorliggende bestemmingsplan.

3.5.2 Omgevingsvisie Amsterdam 2050 (vastgesteld 2021)

Op 8 juli 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie Amsterdam 2050 vervangt de Structuurvisie Amsterdam 2040 uit 2011. De groeiambities van de structuurvisie uit 2011 zijn meer dan waargemaakt, de voorziene toename van het aantal inwoners en banen voor 2040 is in een tijdsbeslag van een decennium al bijna bereikt. Vooral dankzij de komst van internationale bedrijven en bijbehorende kennismigranten. De dienstensector groeide snel en door verdubbeling van het aantal toeristen gold dat ook voor horeca. Omdat investeringen in openbaar vervoer, publieke ruimte en groen achterbleven, is de druk op de stad stevig toegenomen. Meest in het oog springend zijn de geëxplodeerde huizen- en huurprijzen, die het voor bewoners met een lager en middeninkomen en kleine ondernemers lastig maken om een plek te vinden in de stad. Steeds duidelijker wordt dat de status van Amsterdam als internationale metropool negatieve kanten heeft. Bijvoorbeeld vanwege de ontwrichting van de woningmarkt door vastgoedbeleggingen en een het gevoel van ontheemding bij sommige Amsterdammers door de snelle veranderingen. Hoe internationaal ook, het succes van de stad hangt nog altijd grotendeels samen met in hoeverre inwoners zich thuis voelen. De afgelopen jaren ook duidelijk geworden dat ontwikkeling van de stad niet zonder goed beheer kan. Van de openbare ruimte, maar ook van kades en bruggen. Het is een mega-operatie op zichzelf, die de komende jaren veel van de stad zal vragen. Dit alles vormt het startpunt voor de Omgevingsvisie 2050.

De verwachting is dat de groei van de stad zal doorzetten. Die groei moet opgevangen worden en vooral gelijkijzer verdeeld. Ook over de regio. Het besef dat Amsterdam onderdeel is van een grootstedelijke regio, is meer dan ooit doorgedrongen. De grootste uitdaging is de overstap naar meer duurzaamheid, met andere energiebronnen

en een minder verspillende manier van leven. De inrichting van stad en regio gaat wezenlijk veranderen. Deze plannen staan deels al op de rol, een ander deel is nieuw.

Gezien de diverse beleidsmatige ambities en de schaarste van ruimte en financiën maakt het bestuur in de omgevingsvisie vijf strategische keuzes die worden aangehaald als:

- 'Meerkernige ontwikkeling': Amsterdam is uit balans met één centrum waar alles op gericht is; een van de hoofddoelen van deze visie is een stad en regio te worden met meer stedelijke kernen.
- 'Groeien binnen grenzen': De stad mikt op minimaal 150.000 woningen erbij voor 250.000 nieuwe inwoners in 2050, dat is een voortzetting van het groeitempo van de afgelopen 10 jaar. Plus 200.000 nieuwe arbeidsplaatsen. Deze groei wordt aan voorwaarden gebonden. Want groei en verdichten van de bestaande stad is geen doel op zich. Amsterdam wil dat de groei enerzijds het sociale fundament van de stad versterkt en anderzijds het draagvermogen van de planeet niet overschrijdt. Daarom mag de groei alleen plaatsvinden binnen de huidige stadsgrenzen, wordt onder meer ingezet op ruimte voor schone energie en duurzame initiatieven. De grootste verdichtingskansen liggen in gebiedstransformaties, waar eenzijdig werken in lage dichtheid plaats maakt voor gemengd wonen en werken in hoge dichtheden. Stadsverzorgende en productieve bedrijvigheid blijft hier waar mogelijk behouden.
- 'Duurzaam en gezond bewegen': In een verdichtende stad moet zuinig worden omgegaan met de schaarse ruimte. Gezocht wordt naar plekken om te bouwen, voor groen, voor verblijven, spelen en voor de fietser en de voetganger. Om die reden moet de auto als ruimtegebruiker een stap terug doen. Nabijheid van voorzieningen is daarvoor essentieel. Mede dankzij de verdichting krijgen Amsterdammers hun voorzieningen, inclusief park, in de eigen buurt op loop- of fietsafstand.
- 'Rigoreus vergroening': Verdichting wordt gecombineerd met vergroening van de stad. Daarbij is meer en vooral beter groen het doel, door minder verharding en meer groen aan en op gebouwen. De stad zal rigoreus vergroenen met meer en betere natuur door de hele stad. Straten en pleinen worden groen ingericht, straatstenen zullen wijken voor bomen en beplanting. Het autoluw maken van de stad biedt daarvoor mede ruimte. Bouwen wordt natuurlijker door gevels en daken te

vergroenen. Dit lukt alleen als Amsterdammers meedenken en meedoen. Vergroening is ecologisch noodzakelijk, maar moet ook aansluiten bij de wensen van de Amsterdammers.

- 'Samen stadmaken': Het stadsbestuur stuurt met de Omgevingsvisie op hoofdlijnen. De principiële keuze daarbij is dat de regels zo worden dat naast de klassieke partijen als ontwikkelaars en woningcorporaties, Amsterdammers ook zelf aan de slag kunnen. Het stadsbestuur wil daarvoor meer ruimte bieden voor bewoners om individueel of in collectieven zoals coöperaties betaalbare huurwoningen te bouwen, voorzieningen te beheren, energie op te wekken, mee te doen met inrichting van de buurt of lokaal ondernemerschap.

In de omgevingsvisie is opgenomen dat de eerder vastgelegde grotere ontwikkelingsgebieden waarover al principebesluiten zijn genomen verder worden uitgevoerd. Het zwaartepunt van die ontwikkelingen ligt aan de oost- en zuidoostzijde van Amsterdam. De ontwikkeling van Overamstel is één van die ontwikkelingsgebieden.

In de omgevingsvisie is opgenomen dat de transformatie van Overamstel en de Bijlmerbajes wordt voortgezet. Op de Visiekaart Amsterdam 2050 is Amstelkwartier derde fase West opgenomen met de aanduiding "stedelijke ontwikkeling - gemengde stadsbuurt". In dergelijk gebied is de inzet gericht op ontwikkeling van woonbuurten met een stedelijke dichtheid en een flink aandeel niet-wonen (vooral in plinten en af en toe in een groter gebouw). Groen krijgt een plek in de straten, buurtparkjes en langs watergangen. Maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor nutsvoorzieningen, groen en sport zijn naast ruimte voor wonen en werken onderdeel van de opgave voor de ontwikkeling.

De ontwikkeling zoals opgenomen in dit bestemmingsplan past bij deze uitgangspunten van de Omgevingsvisie.

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. Met het plan "Koers 2025" heeft de gemeente Amsterdam de ambitie bepaald om tot het jaar 2025 circa 50.000 extra woningen te bouwen. Het programma moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen, onder andere voor studenten en jongeren, voor kwetsbare groepen en ouderen, maar ook ruimte voor huurders en kopers in de middeldure, dure en topsegmenten. Koers 2025 gaat uit van een gemengde / complete stad met ruimte voor iedereen. Over de te ontwikkelen typen woonmilieus zijn in Koers 2025 geen uitspraken gedaan. Er is daarmee ruimte om flexibel te handelen en opereren. In Koers 2025 is ingezet op een maximaal aantal woningen per gebied.

3.5.4 Woonagenda 2025 (2017)

De Woonagenda 2025 is op 19 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 (I2016/2017) 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.

In tegenstelling tot de twee eerdere fasen van Amstelkwartier, waar de woonfunctie overheerst, wordt in de 3e fase een combinatie van wonen, werken, winkelen, voorzieningen en scholen gerealiseerd. In Amstelkwartier 3e fase wordt ingezet op een mix van woninggroottes waaronder woningen voor gezinnen. Net als in de rest van het Amstelkwartier wordt er gebouwd in stedelijke dichtheden. In aansluiting op de Woonagenda 2025 wordt voor de ontwikkelingen en realisatie van de gebiedsopgave Amstelkwartier 3e fase via uitgifte(en)/tenders gestuurd op de realisatie van het woningbouwprogramma verdeeld via het 40/40/20 principe. De actuele behoefte is hiervoor bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan in beeld gebracht. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 19 van het stedenbouwkundig plan. Op grond hiervan is de inzet gericht op een verdeling van 40% sociale huurwoningen, 40% middensegment huur of koopwoningen en 20% vrije sector. Daarnaast wordt ingezet op de realisatie van een wooncoöperatie in de sociale en/of middeldure huur. Hiervoor wordt tenminste één kavel beschikbaar gesteld. Sturing op de verdeling vindt plaats via uitgifte(n)/aanbestedingen/tenders.

In 2020 is het Actieplan Middeldure huur herijkt om de productie van nieuwe en het behoud van bestaande betaalbare woningen te verbeteren. Onderdeel van de herijking is ook de geconstateerde maatschappelijke ontwikkeling waarin koopwoningen steeds vaker worden gekocht om te verhuren. Hierdoor zijn er voor gewone huizenkopers minder woningen beschikbaar. Daartoe zijn op 2 juni 2020

gemeentelijke beleidsregels vastgesteld door het college van B&W.

Deze regels hebben onder meer betrekking op de verlenging van de zogenaamde "uitpondtermijn" voor nieuw gerealiseerde private sociale huurwoningen en private sociale huurwoningen die als gevolg van transformatie worden gerealiseerd (uitpondtermijn van 25 jaar in plaats van 15 jaar). Daarnaast gelden er onder meer aanvullingen op de eerdere '40-40-20'-regels:

1. Indien de reguliere sociale huurwoningen in een transformatieproject door corporaties worden afgenomen dan gelden, in plaats van de reguliere programmatische verdeling van 40-40-20, de volgende programmatische voorwaarden:
 - minimaal 30% sociale huurwoningen,
 - minimaal 40% middensegment en,
 - partijen hebben de vrijheid om zelf een corporatie te kiezen waaraan de sociale woningen verkocht worden.
2. Indien aantoonbaar geen corporatie gevonden wordt die de sociale huurwoningen gaat afnemen, dan kan er gekozen worden voor een alternatieve programmatische verdeling onder voorwaarde dat er door de gemeente aan te wijzen maatschappelijke beroepsgroepen gehuisvest worden.
3. Bij projecten kleiner dan 30 woningen kan afgeweken worden van het stedelijke uitgangspunt 40-40-20 bij particuliere transformaties indien het gebouw een dusdanige geringe omvang heeft dat de beoogde menging vanuit beheers oogpunt niet wenselijk is.

Daarnaast zijn er nadere uitgangspunten vastgelegd voor de eeuwigdurende middeldure huurwoningen, als aanvulling op de middeldure huurwoningen met een verhuurperiode van 25 jaar en geldt er in beginsel een zelfbewoningsplicht voor alle nieuwbouw koopwoningen in Amsterdam.

Deze uitgangspunten worden in acht gehouden bij de uitgifte van de kavels voor woningbouwontwikkeling.

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 werkgelegenheidsgroei in Amsterdam. Deze ruimte is nodig omdat steden als Amsterdam zich ontwikkelen als economische motoren voor een grotere stedelijke regio. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats.

De opgave is om bij de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten bij de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans. Voorliggend plangebied is onderdeel van gebied waar in het gemeentelijk beleid al langere tijd (onder andere Structuurvisie Amsterdam 2040) wordt ingezet op transformatie van bedrijventerrein in woon-werkgebied. In Ruimte voor de economie is voor "woon-werkgebieden" onderscheid gemaakt in verschillende vestigingsmilieus, namelijk "woonwijken", "creatieve wijken", "productiewijken" en "stadstraten". Het voorliggende plangebied Amstelkwartier 3e fase is onderdeel van gebied dat in Ruimte voor de Economie van morgen is aangemerkt als "creatieve wijk" en "stadstraat" (Amstelstroomlaan):

- Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10.

- Een stadsstraat is een economisch functielint, met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Stadsstraten gelden als geleiders van stedelijkheid. Voorzieningen (winkels, bedrijven, kantoren, horeca) in de straat verhogen de woonaantrekkelijkheid in de aangrenzende buurten en vergroten ook de mogelijkheden tot interactie. Stadsstraten hebben naast een sociale functie ook een belangrijke economische betekenis voor buurt en stad. In Ruimte voor de Economie van Morgen wordt voor stadstraten een economische ruimte aangehouden van circa 40 tot 80% van de begane grond van gebouwen langs de stadstraat.

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 kantoren in de plinten van gebouwen. Om dit te bewerkstelligen is er circa 6.500 m² BVO in het stedenbouwkundig plan opgenomen voor een bedrijfsverzamelgebouw (in combinatie met woningen en (winkel)voorzieningen), een broedplaats (1.000-1.500 m² BVO) en kleinschalige werkruimtes en kantoorruimten in de plinten langs de Amstelstroomlaan. Omdat de plint van de bebouwing in voorliggend bestemmingsplan tevens onderdeel is van een nieuwe stadsstraat en het plangebied is beoogd als wijkcentrum van Amstelkwartier e.o. is in delen van het plangebied ook detailhandel en horeca toegestaan. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan is onderzocht op welke locatie welke functie het meest passend is voor het functioneren van het gebied (zie o.a. bijlage 18 van het stedenbouwkundig plan). Hierbij is uiteindelijk gekozen voor een geclusterd programma detailhandel in de woonvelden. Aan de Amstelstroomlaan meer wordt ingezet op de werkruimtes en maatschappelijke voorzieningen.

3.5.6 Kantorenplan 2019-2026

Zoals in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is aangegeven, is kantoorontwikkeling in Amsterdam gebonden aan het beleid zoals verwoord in het 'Kantorenplan 2019-2026'. Dat in 2019 vastgestelde beleid gaat na jaren van leegstand uit van meer krapte op de kantorenmarkt in de periode 2019-2026. De kantorenleegstand was in de periode voor 2019 in korte tijd hard gedaald, van 18% in 2015 naar 9% in januari 2019, dit als gevolg van transformatie, weinig nieuwbouw en een constant groeiende economie. De focus is in 2019 gelegd op een gezonde kantorenmarkt met gemengde woon-werkmilieus. Voor de periode tot en met 2022 is in 2019 voorzien dat er voldoende kantoorruimte bij komt, al voldoet dit niet aan de directe vraag naar kwalitatieve kantoren op goed bereikbare locaties voldoen.

Om in de periode 2023-2026 voldoende kantoorruimte op te leveren, werd het in 2019 nodig geacht om vanaf dan te sturen op de start van kantoorontwikkelingen. De opkomst en groei van de kenniseconomie gedijt op locaties in de nabijheid van stedelijke voorzieningen met goede OV- en fietsbereikbaarheid op OV-knooppunten voor werknemers uit de metropool en daarbuiten.

Dit bestemmingsplan sluit aan op het kantoorbeleid. Er wordt een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd waarbij de gebruiksfunctie 'kantoor' onderdeel is van 'het werken' dat in een groot deel van de flexibel te gebruiken plinten van de bouwblokken is toegestaan. Het gaat hierbij om een plintfunctie in een deel van de bouwblokken wat betekent dat het om een kleinschalig kantoorprogramma gaat op een locatie in de nabijheid van goede OV- en fietsbereikbaarheid op OV-knooppunten, zoals het metrostation Spaklerweg en metrostation Overamstel.

3.5.7 Bedrijvenstrategie gemeente Amsterdam 2020-2030 (2020)

Op 15 april 2020 heeft het college de Bedrijvenstrategie 2020-2030: Amsterdam duurzaam productief vastgesteld. Amsterdam staat bekend om haar ondernemerschap en bedrijvigheid, die zorgen voor goede banen en kansen voor Amsterdammers en ver daarbuiten. De logistiek en (maak) industrie zijn de machinekamer van de economie in de regio. De ruimte voor deze bedrijven is echter aan verandering onderhevig, mede omdat in de stad veel woningen nodig zijn. Nieuwe stedelijke wijken zijn gepland op bedrijventerreinen zoals het Hamerkwartier, Cruquius, Sloterdijk I Zuid en Overamstel. Op de langere termijn wordt Haven-Stad ontwikkeld. Deze terreinen worden ook wel transformatiegebieden genoemd. Met deze transformaties neemt het aanbod aan traditionele vestigingslocaties voor bedrijven af, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte juist toeneemt, door o.a. nieuwe economie en toepassingen voor de circulaire economie en de energietransitie. Dit vormt de aanleiding voor de bedrijvenstrategie. Met de transformatie van bedrijventerreinen zullen zonder aanvullende maatregelen diverse vormen van ambacht, maakindustrie en reparatie uit de stad verdwijnen. Doel van de strategie is om binnen de bredere ontwikkeling van stad voldoende ruimte te creëren en te behouden voor bedrijven, zodat Amsterdam een diverse economie houdt met een inclusieve arbeidsmarkt, en duurzaam aantrekkelijk is voor ondernemers. Uit de analyse van de bedrijvenstrategie 'Amsterdam duurzaam productief' blijkt dat Amsterdam met de vraagverwachting en 'business as usual' beleid rond 2026 geen bedrijvenkavels meer uit te geven heeft. Richting 2040 loopt het ruimtetekort op tot minimaal 150 hectare. In lijn met de structuurvisie en 'compacte stad' principe, worden geen nieuwe plannen gemaakt voor uitleglocaties. Wel zijn er aanknopingspunten voor ruimtewinst, waaronder het mengen van bedrijvigheid en wonen. Zowel vanuit de vraag (hoog aandeel mengbare bedrijven) als het aanbod biedt het integreren van bedrijvigheid in gemengde woon-werkwijken mogelijkheden om ruimte te bieden aan stedelijke bedrijvigheid. Tot 2030 is ruim 600.000 m² bvo bedrijfsruimte voorzien in de bedrijventerreinen die naar productieve en creatieve wijken zullen transformeren. In nieuwe woonwijken en ontwikkelbuurten zijn daarnaast mogelijkheden tot het ontwikkelen van bedrijfsverzamelgebouwen of kleinere bedrijfslocaties. In aansluiting hierop en in aansluiting op het beleid zoals uiteengezet in Ruimte voor de Economie van morgen (3.5.5) en de Kantorenstrategie 2017 (zie paragraaf 3.5.6) is voor voorliggend bestemmingsplan gekozen voor het mogelijk maken van circa 6.500 m² BVO voor een bedrijfsverzamelgebouw (in combinatie met woningen en (winkel)voorzieningen), een broedplaats (1.000-1.500 m² BVO) en kleinschalige werkruimtes voor met de woonfunctie mengbare bedrijvigheid en kantoren in de plinten langs de Amstelstroomlaan.

3.5.8 Detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 (vastgesteld in 2017)

Op 20 december 2017 heeft gemeenteraad het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld: Sterke winkelgebieden in een groeiende stad. 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. In aansluiting op dit beleid voorziet het voorliggend bestemmingsplan in de realisatie van het gemengd gebied, waaronder een detailhandelscluster voor Amstelkwartier. Naar de behoefte, omvang en situering heeft onderzoek plaatsgevonden dat mede ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.2 en bijlage 17 van het stedenbouwkundig plan. Over de omvang, de locatie en het moment van realisatie in de fasering van Overamstel wordt al lange tijd gesproken. Een onderdeel in de visie Overamstel uit 2005 is een winkelcentrum voor een nieuw gemengd gebied. In de visie Overamstel werd deze voorzien in deelgebied Amstelkwartier 2e fase. In 2007 is bepaald dat voor een gebiedsontwikkeling met een omvang van Overamstel een detailhandelsprogramma van maximaal 5.000 m² bvo passend is. Nadien is om onder meer redenen van ruimtelijke inpassing bij vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. in 2018 bepaald dat deze eerder in omvang bepaalde detailhandelsvoorzieningen niet in Amstelkwartier 2e fase worden gerealiseerd, maar in het deelgebied van Amstelkwartier 3e fase. Voorliggend bestemmingsplan ziet daar nu op toe.

3.5.9 Parkeerbeleid (2017 en 2018)

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

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

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

beslag leggen op de openbare ruimte.

Zoals hiervoor in paragraaf 2.2.2 is aangegeven, is bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan uitgegaan van het parkeerbeleid van de Nota Parkeernormen Auto en de nota Parkeernormen Fiets en Scooter. Voor de juridische borging van het beleid 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.

3.5.10 Agenda Duurzaamheid (2015) en Routekaart Klimaatneutraal 2050

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit staat in de Agenda Duurzaamheid, de agenda voor duurzame energie, schone lucht, een circulaire economie en een klimaatbestendige stad. De Agenda Duurzaamheid is vastgesteld door de Gemeenteraad van Amsterdam op 11 maart 2015. Het duurzaamheidsbeleid is nadien verder uitgewerkt, onder andere in de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050.

Consequenties voor voorliggend plan

De gemeentelijke agenda Duurzaam Amsterdam (2015) is een van de pijlers onder het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase en daarmee ook onder het bestemmingsplan en de overige instrumenten die de gemeente heeft zoals sturing via uitgifte. Dit geldt ook voor het verwezenlijken van de ambities van de Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal 2050. Zo is daarin onder meer aangegeven dat de markt wordt uitgedaagd om energieneutraal te bouwen en waar mogelijk energieleverend. Het uitdagen van de markt vindt plaats via het instrument van tendering. In aansluiting op de routekaart geldt dit laatste ook voor voorliggend plan. De grond is in eigendom van de gemeente en de ontwikkeling vindt plaats via tendering. Duurzaamheidsambities van de routekaart worden onderdeel van de tendering. Naast de ambitie van de energieprestatie, geldt dat ook voor duurzaamheid gerelateerde onderwerpen als het rainproof maken van de openbare ruimte, groene daken en gevels, het natuur inclusief bouwen, grondwaterneutrale kelders en circulair bouwen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 7.2 van het stedenbouwkundig plan.

Voor de verwezenlijking van de verscheidene gemeentelijke duurzaamheidsambities zijn inaanvulling op de hogere wetgeving / ander instrumentarium (bijvoorbeeld Gaswet, Bouwbesluit, hemelwaterverordening) en aanvullend op het instrument van tendering, in voorliggend bestemmingsplan enkele juridische regels opgenomen. Onder andere voor wat betreft het toestaan van zonnepanelen. Dit in navolging van regels die doorgaans al standaard onderdeel zijn van de Amsterdamse bestemmingsplannen. In voorliggend bestemmingsplan is een ook 'groene daken' regeling opgenomen voor bepaalde delen van bebouwing en een regeling die vergunningvrij bouwen in binnentuinen niet toestaat. De locaties waar die regelingen zijn beoogd zijn afgestemd op het stedenbouwkundig plan (in dit bestemmingsplan onder andere nader toegelicht in paragraaf 6.3 onder 'Groene binnentuinen'). Een ander beleidsmatig duurzaamheidsaspect waar in voorliggend bestemmingsplan invulling is gegeven is het niet projecteren van bepaalde gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke wegen. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.4.2 onder 'Omgevingssituatie - aan te houden afstanden'.

3.5.11 Agenda Groen (2015)

In de Structuurvisie 2040 is de strategie van het stadsbestuur voor groen omschreven. De Agenda Groen beschrijft de aanpak. De Agenda Groen is op 30 september 2015 vastgesteld in de gemeenteraad. Elke Amsterdammer moet straks een groene omgeving in de buurt hebben. In deze agenda is de koers uitgezet voor investeringen in het groen tussen 2015 en 2018 en daarmee gaf de agenda duidelijk richting aan initiatieven.

3.5.12 Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)

Verwezen wordt naar paragraaf 4.4.1 onder 'Beleidskader - Amsterdam'.

3.5.13 Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam (2012)

Verwezen wordt naar paragraaf 4.5.2 onder 'Beleid'.

3.5.14 Amsterdams Geluidbeleid 2016 Hogere waarde Wet geluidhinder (gewijzigd, 2019)

Verwezen wordt naar paragraaf 4.3.1 onder 'Beleid'.

3.5.15 Hemelwaterverordening

Op 26 april 2021 is de Hemelwaterverordening Amsterdam vastgesteld. Deze verordening regelt een verplichting voor nieuwe gebouwen en voor bestaande gebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd, waaraan één of meer bouwlagen worden toegevoegd, of waarvan het bebouwde oppervlak wordt uitgebreid, om per m² minimaal 60 liter hemelwater te bergen en dit hemelwater over de opvolgende 60 uur af te voeren. Doel van deze verordening is om bij grote regenbuien, die steeds vaker voorkomen, waterschade in de stad zoveel mogelijk te voorkomen en daarmee een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige stad.

Met de Hemelwaterverordening is het hemelwaterbeleid in één keer geregeld voor de hele stad. Bijkomend voordeel is dat op basis van eventuele toekomstige inzichten wijzigingen in één keer zijn te verwerken voor de gehele stad of desgewenst voor bepaalde delen van de stad.

De Hemelwaterverordening bevat algemene regels die bij bouwen in acht genomen moeten worden. Het is niet noodzakelijk om in het bestemmingsplan nadere regels op te nemen. De Hemelwaterverordening werkt rechtstreeks.

3.5.16 Afwegingskader Grondwaterneutrale Kelders Amsterdam

Uit onderzoek van Waternet en het Ingenieursbureau van Amsterdam, dat in maart 2019 werd afgerond, bleek dat in grote delen van de stad de effecten van (met name cumulatieve) kelderbouw negatief zijn. Door de barrièrewerking van meerdere kelders naast elkaar wordt de stand en stroom van het grondwater beïnvloed. Dit leidt tot onder- en overlast van het grondwater. Teneinde ongewenste ruimtelijke effecten en daarmee schade als gevolg van aanleg van kelders te voorkomen, is het Afwegingskader Grondwaterneutrale kelders Amsterdam opgesteld. De (algemene) regels uit het Afwegingskader hebben primair betrekking op kelders met één verdieping, een oppervlakte van maximaal 300 m² en een diepte van maximaal 4 meter onder het grondoppervlak (maaiveld) gerekend aan de straatkant. Ten aanzien van de kelders die groter zijn dan 300 m² en/of dieper dan 4 meter wordt in het Afwegingskader bepaald dat medewerking alleen mogelijk is indien aan de hand van een geohydrologisch rapport wordt aangetoond dat de aanleg grondwaterneutraal zal plaatsvinden.

De regels van het Afwegingskader zullen nog juridisch geborgd via het paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders". Het ontwerp hiervan heeft vanaf 3 juni 2021 ter inzage gelegen en is te raadplegen op ruimtelijkeplannen.nl. Verwachting is dat het paraplubestemmingsplan in het najaar 2021 wordt vastgesteld. Het paraplubestemmingsplan regelt - kort gezegd - dat kelderbouw alleen mogelijk is na vrijstelling van het college, mits deze grondwaterneutraal is. Voor kelders groter dan 300 m² of dieper dan 4 meter geldt dat op basis van een geohydrologisch onderzoek moet worden aangetoond dat het bouwplan niet strijdig met het belang van grondwaterneutraal bouwen.

Afweging / consequenties voor voorliggend bestemmingsplan

Het Afwegingskader ziet primair op kelders kleiner dan 300 m² en niet dieper dan 4,0 meter; daarvoor voorziet dit beleidskader in mogelijke standaardmaatregelen waarmee de grondwaterneutraliteit kan worden aangetoond. Voor grotere kelders (denk aan parkeerkelders of grote opslagkelders onder bedrijfsgebouwen) moet de grondwaterneutraliteit worden aangetoond door middel van een geohydrologisch rapport; het gaat hierbij om maatwerk. In de bouwregels is vastgelegd dat kelders kleiner dan 300 m² en niet dieper dan 4,0 meter moet voldoen aan het Afwegingskader. Voor afwijkende kelder is geohydrologisch onderzoek verplicht en kunnen nadere eisen gesteld worden aan de kelders.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffect

4.1.1 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.

4.1.2 Proces en gemaakte afwegingen

Het plangebied is onderdeel van de transformatie van Overamstel. Aan de transformatie van het gebied Overamstel van "traditioneel" werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied wordt al langere tijd gewerkt. De herontwikkeling van Overamstel is gestart met de vaststelling van de "Visie Overamstel" in 2002 en actualisatie daarvan in 2005. Na 2005 zijn de inzichten voor de transformatie opgave als gevolg van voortschrijdend inzicht bijgesteld. Amsterdam heeft de ambitie om de stad en omgeving te ontwikkelen tot een economisch sterke en duurzame metropool. Deze ambitie is vertaald in de Structuurvisie Amsterdam 2040 die in 2011 is vastgesteld. In de structuurvisie is intensiever gebruik van de ruimte in de stad, de inzet. Amsterdam zet met de Structuurvisie Amsterdam 20140 in op de ontwikkeling van steeds meer complete stedelijke leefmilieus waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Overamstel. In 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 op 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, namelijk D11.2 en D11.3:

- D11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.
- D11.3: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.

Voorts is destijds geconcludeerd 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 bedrijfsterein naar woon-/werkgebied; projectnummer 20712; d.d. 19 april 2013). 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 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 werd aangegeven dat nog onderzoek noodzakelijk is naar de effecten van deze planontwikkeling op het functioneren van het lokale autonetwerk. 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. Hiervoor wordt volledigheidshalve verwezen naar het in 2019 onherroepelijk geworden bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. In het bij dat bestemmingsplan bijgevoegde onderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is rekening gehouden met meerdere scenario's, waaronder het scenario waarin de Amstelstroomlaan aansluit op de Joan Muyskenweg. Deze variant is met de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. in februari 2019 positief bestemd. Aan die positieve bestemming lagen onderzoeken ten grondslag waarin het programma dat met voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt een onderdeel was. Uit die onderzoeken werd bij vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. meegewogen dat de situatie in de omgeving van het plangebied weliswaar zal verslechteren ten opzichte van de huidige situatie, maar dat wettelijke normen hier niet worden overschreden. Dit en de bijdrage die wordt geleverd 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 werden gevonden bij de vaststelling van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o.

4.1.3 Activiteiten bestemmingsplan

Voor wat betreft de m.e.r.-beoordelingsplicht voor voorliggend bestemmingsplan is 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, voor wat betreft activiteit, ligging van het gebied en aard/omvang, niet wezenlijk verschilt van hetgeen 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 realisatie mogelijk van woningen, voorzieningen en werken in bestaand stedelijk gebied ter vervanging van een bestaande bedrijfslocatie in Overamstel. Dit betreft in dit geval de activiteiten D11.2 (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen) en D11.3 (De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein). De activiteiten D11.2 en D11.3 zijn eerder in samenhang beoordeeld in het MER Overamstel (2013). Conclusie: Voorliggend bestemmingsplan betreft geen nieuwe of andere activiteiten dan activiteiten die in 2013 in het MER Overamstel zijn beoordeeld. Het MER Overamstel is wat dat betreft voor voorliggend bestemmingsplan van toepassing.
- **Ligging:** het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen gebied dat in 2013 in het MER Overamstel is beoordeeld. Voorliggend plangebied betreft geen nieuw of ander gebied. Het MER Overamstel is wat dat betreft voor voorliggend bestemmingsplan van toepassing.
- **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, namelijk het minimumalternatief 2030, het basisalternatief 2030, het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5 (2030) en het maximumalternatief 2030. Om ook de tussentijdse effecten van de fasering inzichtelijk te maken is hieraan ook een variant voor 2023 toegevoegd, namelijk de planontwikkelingsvariant voor 2023 zonder brug over de Duivendrechtsevaart en de planontwikkelingsvariant voor 2023 met brug over de Duivendrechtsevaart. De omvang van het programma zoals opgenomen in dit bestemmingsplan valt binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Geconcludeerd wordt dat het MER Overamstel (2013) voor het bestemmingsplan wat aard/omvang betreft van toepassing is.

Conclusie

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

4.2 Milieuzonering bedrijven

4.2.1 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?

De VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009) is een hulpmiddel bij het beantwoorden van deze vragen. Milieuzonering beperkt zich hierin tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de milieubelasting afneemt naarmate de afstand van/tot de bron toeneemt. De VNG-publicatie bevat een tweetal richtafstandlijsten waarin een groot aantal niet-woonactiviteiten (zoals productie, handel en dienstverlenende activiteiten, onderwijs, sport en recreatie, etc.) zijn vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De activiteiten en bijbehorende categorieën zijn weergegeven in de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009) en in voorkomend geval (afhankelijk van de wijze van bestemmen) ook in de bijlage bij de regels van een bestemmingsplan.

Zoals hiervoor al is aangegeven, is het ordeningsprincipe van milieuzonering bedoeld voor nieuwe situaties / nieuwe ontwikkelingen. Het is niet bedoeld voor het beoordelen van “bestaande situaties” waarbij bestaande / gevestigde milieubelastende activiteiten en bestaande milieugevoelige functies op minder dan de indicatieve richtafstand van elkaar staan.

4.2.2 Plangebied

Situatie plangebied

Omgevingstype / gebiedskarakteristiek

Het gebied Overamstel waar voorliggend bestemmingsplangebied onderdeel van is, wordt getransformeerd tot woon-werkgebied. Dit onder meer in navolging van de Visie Overamstel uit 2002 en 2005 (zie ook paragraaf 3.5.1). In voorliggend bestemmingsplan staat de woonfunctie voorop, maar er zijn in het bestemmingsplangebied onder meer ook bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de eerste bouwlaag/plint van de bebouwing. In de omgeving van het plangebied zijn een bedrijventerrein en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals een spoorlijn en rijkswegen. Ook is in de omliggende bestemmingsplangebieden van de reeds tot woon-werkgebied getransformeerde gebied van Overamstel veelal bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de plinten van de nieuwbouw. Gelet hierop wordt de omgeving van het gebied Amsteltkwartier derde fase West aangemerkt als een gemengd gebied.

Beoordeling inpasbaarheid nieuw woon- en werkgebied in omgeving

Het gemengde gebied ligt in de bestaande situatie nabij meerdere bedrijfslocaties, namelijk het bedrijventerrein Overamstel ("Kauwgomballenkwartier") aan de zuidzijde, Leonard Langterrein (Daniel Goedkoopstraat) aan de oostzijde en het Opstelsterrein Amstel (Van Marwijk Kooijstraat 1) zuidoostelijk van het plangebied. Milieuzonering is bij gebiedsontwikkeling gericht op het beperken van hinder en gevaar bij nieuwe gevoelige functies, zoals wonen, als gevolg van nabijheid van bestaande milieubelastende (bedrijfs)activiteiten. Of omgekeerd, het beperken van belemmeringen voor bedrijfsvoering van bestaande bedrijven als gevolg van het in de nabijheid projecteren van nieuwe gevoelige functies. De VNG-publicatie *Handreiking Bedrijven en milieuzonering* (2009) is bij het maken van afwegingen hierover een hulpmiddel. Met het oog op een aanvaardbaar toekomstig woon- en leefklimaat worden voor een gemengd gebied in de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* bepaalde

bestemmingsplan_Amsteltkwartier derde fase West (vastgesteld)

indicatieve richtafstanden aangehouden tussen hindergevoelige functies en bedrijven. Gezien de ligging van het plangebied geldt hiervoor het volgende:

- Het plangebied sluit aan de oostzijde aan het Leonard Langterrein (Daniel Goedkoopstraat). Op dit terrein staan bedrijfsverzamelgebouwen die ook in gebruik zijn voor onder meer detailhandel in volumineuze goederen. De volgens het geldende bestemmingsplan toegestane bedrijvigheid is maximaal categorie 3.1. De beoogde nieuwbouw in het gemengde plangebied is op grotere afstand geprojecteerd dan de voor gemengd gebied indicatief aan te houden richtafstand (30 meter). In zoverre is de veronderstelling dat de bestaande bedrijfsmogelijkheden op het Leonard Langterrein geen onaanvaardbare invloed hebben op het toekomstige woon- en leefklimaat in het plangebied Amstelkwartier derde fase West en omgekeerd, dat de nieuwe hinder gevoelige functies in het plangebied Amstelkwartier derde fase West geen belemmering vormen voor de bedrijfsvoering van bestaande nabijgelegen bedrijven op het Leonard Langterrein.
- Opstelsterrein Overamstel (Van Marwijk Kooijstraat 1): Voor het vaststellen van het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase heeft een verkennend onderzoek plaatsgevonden naar het Opstelsterrein Amstel. Hierbij is onder meer de situatie in beeld gebracht waarin bij het opstelsterrein maatregelen zijn getroffen die op 5 augustus 2019 zijn vastgelegd in een maatwerkvoorschrift. Uit het verkennende onderzoek voor het stedenbouwkundig plan blijkt dat met inachtneming van het maatwerkvoorschrift, het Opstelsterrein Amstel niet wordt belemmerd door de nieuwbouw in het plangebied en dat bij de nieuwbouw door het Opstelsterrein Amstel voldaan wordt aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit.
- Op het bedrijventerrein Overamstel (Kauwgomballenkwartier) is volgens het aldaar geldende bestemmingsplan bedrijvigheid in de milieucategorie 1 tot en met 3.1 toegestaan en op enkele locaties specifieke bedrijvigheid in milieucategorie 3.2. Bij milieucategorie 3.1 en 3.2 bedraagt de indicatieve richtafstand voor gemengd gebied respectievelijk 30 meter en 50 meter. De afstand tussen de beoogde nieuwbouw in Amstelkwartier en de bedrijfspercelen op bedrijventerrein Overamstel is groter dan 50 meter. De verwachting is dat deze afstand voldoende is voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in plangebied Amstelkwartier derde fase West. Inspraak op het stedenbouwkundig plan is evenwel aanleiding geweest voor nader onderzoek naar de vraag in hoeverre bestaande bedrijven in hun bedrijfsvoering worden belemmerd. Daartoe vormt de Wet milieubeheer en meer specifiek, de regels van het Activiteitenbesluit het afwegingskader. Dit wordt in navolgende paragraaf nader beschouwd.

Nadere beoordeling bestaande bedrijven in omgeving

Het bedrijf Andritz (voorheen Asko) is sinds de jaren '50 gevestigd aan de Willem Fenengastraat 10. De maatschappelijke en economische omstandigheden veranderen in de tijd waardoor de gemeente keuzes moet maken in het oplossen van continue veranderende maatschappelijke vraagstukken. Mede in die context is de transformatie van het gebied Overamstel naar een gemengd woon- en werkgebied sinds omstreeks het jaar 2000 een van de gemeentelijke ruimtelijke doelstellingen. De gemeente maakt sindsdien met regelmaat de transformatiedoelstellingen van Overamstel en de vorderingen daarin kenbaar. Onder meer met de vaststelling van het Structuurplan Kiezen voor Stedelijkheid in 2002, de Visie Overamstel in 2002 en 2005, de structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch Sterk en Duurzaam in 2011, de principenota Transformatie Bedrijventerrein Overamstel / Kauwgomballenkwartier in 2018 en het ontwikkelkader Kauwgomballenkwartier in 2020. Daarnaast zijn er diverse bestemmingsplannen vastgesteld voor de ontwikkeling van woningen nabij het bedrijf in het Overamstelgebied, zoals het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks (2007), Amstelkwartier Binnendijks (2008), het bestemmingsplan Amstelkwartier 2e fase met een daaraan gekoppelde mer-procedure voor Overamstel (2013), uitwerkingsplan Amstelkwartier 2e fase weststrook noord (2017) en het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase weststrook zuid e.o. (2019).

Voor onder meer de locatie Willem Fenengastraat 10 waar het bedrijf Andritz (voorheen Asko) sinds lange tijd is gevestigd, wordt in de periode 2006-2007 en in 2009 het dan geldende

bestemmingsplanregime, gebaseerd op de bepalingen van de Wet geluidhinder over gezoneerde industrieterreinen, gefaseerd gewijzigd. Eerst met de vaststelling van de facetherziening op 20 december 2006 en goedkeuring op 19 maart 2007 waarmee de vestiging van inrichtingen als bedoeld in art. 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer werd uitgesloten. En daarna met de vaststelling van het bestemmingsplan "Overamstel verkleinen geluidzone" op 18 november 2009. Zoals uit de toelichting van het daarna vastgestelde huidige bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel is op te maken, vinden de hiervoor genoemde wijzigingen plaats om onder meer woningbouw gefaseerd in Amstelskwartier mogelijk te gaan maken.

In navolging daarvan is voor de transformatie van het deelgebied Amstelskwartier 3e fase op 26-09-2019 het Stedenbouwkundig Plan voor inspraak ter inzage gelegd. In aanloop op de inspraak is de gemeente in juni 2019 in overleg getreden met het bedrijf Andritz (voorheen Asko). Sindsdien heeft met het bedrijf veelvuldig overleg plaatsgevonden over de belangen van het bedrijf en de ruimtelijke transformatiedoelstellingen van de gemeente voor Overamstel. Onderdeel van het overleg is de wens van het bedrijf om haar bedrijfsactiviteiten te verruimen. Dit betreft een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van twee ploegendienst naar drie ploegendienst waarmee haar activiteiten niet alleen in de dag- en avondperiode kunnen plaatsvinden, maar ook 's nachts. Het aanvankelijke voornemen is inmiddels formeel door het bedrijf aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied gemeld.

De locatie waar het bedrijf Andritz is gevestigd (Willem Fenengastraat 10) is op dit moment bestemd voor bedrijvigheid in maximaal hindercategorie 3.2. Bij het vaststellen van de bestemming van deze bedrijfslocatie heeft de gemeente destijds een afweging gemaakt met medeweging van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) als hulpmiddel. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor woningbouw nabij een categorie 3.2 bedrijf is in een gemengd gebied mogelijk als daarvoor de indicatieve richtafstand van 50 meter wordt aangehouden. Die afstand sluit ook aan bij de eerdere milieuvergunning van het bedrijf.

In de milieuvergunning (artikel 8.4 Wet Milieubeheer, behandelnummer UOI/1025 MD 1999) is onder meer het volgende bepaald: "[...] Het equivalente geluidsniveau (LAeq), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties en de daarin verrichte werkzaamheden en plaatsvindende activiteiten, mag op enig punt 50 meter van de inrichting niet meer bedragen dan: 50 dB(A) van 07.00 tot 19.00 uur; 45 dB(A) van 19.00 tot 23.00 uur; 40 dB(A) van 23.00 tot 07.00 uur. Het maximale geluidsniveau (Lmax), de hoogste waarde gemeten in de meterstand fast, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties én de daar verrichte werkzaamheden en plaatsvindende activiteiten, mag op enig punt 50 meter van de inrichting niet meer bedragen dan: 60 dB(A) van 07.00 uur tot 19.00 uur; 55 dB(A) van 19.00 uur tot 23.00 uur; 50 dB(A) van 23.00 uur tot 07.00 uur [...]"

De beoogde woningbouw van Amstelskwartier derde fase West ligt op grotere afstand dan voornoemde 50 meter, namelijk op minimaal 58 meter. Het overleg met het bedrijf was echter aanleiding om voor voorliggend bestemmingsplan nader onderzoek te verrichten naar de geluidssituatie.

De resultaten zijn uiteengezet in de rapportage "akoestisch onderzoek bedrijvigheid voor bestemmingsplan Amstelskwartier 3e fase west; M+P; Rapportnummer M+P.GAGO.20.04.5; Revisie 4; d.d. 26 maart 2021". Uit het onderzoek is op te maken dat, gerelateerd aan de richtwaarden van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, de 50 dB(A)- en 55 dB(A)-geluidcontouren van het bedrijf:

- in geval van tweeploegendienst, op circa 115 tot 45 meter van het bedrijf ligt.
- In geval van drieploegendienst, op circa 100 tot 210 meter van het bedrijf ligt.

Omdat in de huidige situatie binnen deze contouren nog geen woningen aanwezig zijn, zijn de betreffende geluidscontouren in deze gevallen niet in strijd met de algemene regels van het huidige Activiteitenbesluit (regelgeving in het kader van het zogenaamde 'milieuspoor'). Het Activiteitenbesluit

bevat namelijk grenswaarden die het bedrijf in acht moet nemen op de gevel van woningen. Dit ongeacht waar de woningen zich bevinden. Los van deze kaderstelling in het 'milieuspoor', wordt echter geconcludeerd dat de geluidsbelasting van het bedrijf verder reikt dan in het kader van het 'spoor van de ruimtelijke ordening' voor categorie 3.2 bedrijf zou worden verwacht. Zeker in het geval van een drieploegendienst. Dit is niet passend bij de ruimtelijke transformatiedoelstellingen van Overamstel in de nabijheid van het bedrijf waar de gemeente al langere tijd aan werkt.

Met het Activiteitenbesluit is de eerdere milieuvergunning van het bedrijf komen te vervallen en valt het bedrijf onder de werking van het Activiteitenbesluit. Waar voorheen geluidsnormen voor het bedrijf golden op een afstand van 50 meter van het bedrijf, is dit door het Activiteitenbesluit onbedoeld verruimd tot geluidsnormen op de dichtstbijzijnde gevel van een woning. Dit betekent dat de normen uit het Activiteitenbesluit worden overschreden bij de geplande woningbouw op 58 meter van het bedrijf. Voor de al lange tijd nagestreefde woningbouw moet het treffen van maatregelen dan ook worden overwogen. Dit voor het bereiken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de nieuwe woningen enerzijds en het recht doen aan de belangen van het bedrijf anderzijds.

De woningbouw is beoogd op circa 58 meter van het bedrijf. Het vergroten van de afstand tussen woningbouw en het bedrijf is vanwege inefficiënt ruimtegebruik niet gewenst. Een afschermende maatregel tussen het bedrijf en de woningbouw in de vorm van bijvoorbeeld een geluidscherm is niet voor de hand liggend vanwege de hier aanwezige bestaande insteekhaven. Er is door de insteekhaven geen ruimte voor realisatie van een effectief geluidscherm tussen bedrijf en de beoogde nieuwbouwlocatie. Een geluidscherm op de kade in het plangebied is vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk. Resteert de overweging tot het onderzoeken van de mogelijkheid tot het treffen van bronmaatregelen, dat wil zeggen het treffen van maatregelen bij het bedrijf. Ook omdat daarmee het belang van het bedrijf kan worden gediend.

De gemeente heeft het bedrijf verzocht om mee te denken in een oplossing en om daarvoor de bedrijfsgegevens beschikbaar te stellen. Hoewel het beschikbaar stellen van de digitale bestanden lange tijd geduurd heeft is aangegeven in oktober 2021 dat deze gedeeld zullen worden. In een eerder stadium is door het bedrijf wel de analoge geluidsrapportage van LBP Sight d.d. 1-12-2020 (Andritz Asko in Amsterdam Akoestisch onderzoek; LBP Sight; Kenmerk R052806aa.19FTJE1.sbl Versie 06_001 Datum 1 december 2020) aan de gemeente beschikbaar gesteld.

Op basis van de door het bedrijf geleverde gegevens is vervolgens onderzocht welke maatregelen getroffen moeten worden voor zowel het voortzetten van de bedrijfsvoering van het bedrijf, als voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de woningbouw. Dit onderzoek heeft geresulteerd in het eerder genoemde onderzoek van M+P. Uit het akoestisch onderzoek is op te maken dat het met het treffen van bronmaatregelen aan het relatief oudere bedrijfsgebouw mogelijk is om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te realiseren bij de woningbouw enerzijds en het voortzetten van de bedrijfsvoering van het bedrijf anderzijds. Het gaat hier om het aanbrengen van enkele geluidsdempers en geluidgedempte roosters bij huidige open roosters in de gevel en op het dak en bij ventilatoren in gevel en op het dak.

Anders dan in de zienswijze van het bedrijf wordt gesteld, hoeven daarvoor geen bedrijfsinstallaties voor het productieproces te worden vervangen of aangepast. De huidige relatief ruime geluiduitstraling via de huidige ventilatieroosters en openingen in het gebouw kan naar buiten toe gereduceerd worden met maatregelen die voor het overgrote deel als zogenaamde BBT-maatregelen kunnen worden aangemerkt. Het begrip "BBT" staat voor "Best Beschikbare Techniek". In het milieurecht wordt onder BBT verstaan de meest doeltreffende methoden die technisch en economisch haalbaar zijn, om emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu van een bedrijf te voorkomen. Dit zijn maatregelen waarvan in redelijkheid verwacht mag worden dat deze maatregelen door een bedrijf zelf kunnen worden genomen en opgebracht om het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of beperken.

Aanvullend op de in het akoestisch rapport weergegeven BBT-maatregelen, wordt voor een geluidsniveau van maximaal 50 dB(A) ook het isoleren van het dak van het bedrijfsgebouw noodzakelijk geacht (in het rapport genoemd als "BBT+" maatregel). Tenminste, als in navolging van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gestreefd wordt naar een geluidsniveau van maximaal 50 dB(A). De gemeente kiest hier voor die streefwaarde voor de onderhavige ontwikkeling omdat deze relatief eenvoudig kan worden behaald en dat dat leidt tot een beter woon- en leefklimaat.

In verhouding tot bijvoorbeeld het treffen van geluidreducerende maatregelen aan de gevels van de woningen in Amstelkwartier derde fase West (bouwen met zogenaamde 'dove' gevels), zijn de kosten van de in het akoestisch rapport genoemde BBT+ bronmaatregelen relatief laag. Omdat de bronmaatregelen nodig zijn voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Amstelkwartier derde fase West worden de kosten van de maatregelen betaald vanuit de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling. Met het oog op de rechtszekerheid vindt de borging en uitvoering van het treffen van de maatregelen plaats via zowel het 'spoor' van de ruimtelijke ordening (bestemmingsplan), als het 'spoor' van het milieurecht (Activiteitenbesluit). Dit laatste om de volgende redenen:

De noodzakelijk geachte maatregelen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn overzichtelijk en goed uitvoerbaar. De gemeente is bereid om de kosten voor deze maatregelen te vergoeden en om daar afspraken over te maken met het bedrijf. Dit is ook bij herhaling kenbaar gemaakt aan het bedrijf. Het bedrijf geeft in haar zienswijze aan dat daarover geen overeenstemming is bereikt. Nu naar herhaaldelijk overleg geen overeenstemming is bereikt en duidelijk is dat met relatief zeer beperkte maatregelen het bedrijf ter plaatse kan blijven functioneren, ook in de situatie van woningbouw in Amstelkwartier derde fase West, ziet de gemeente zich genoodzaakt om haar wettelijke bevoegdheid tot het ambtshalve vaststellen van maatwerkvoorschriften te overwegen. Indien het bedrijf niet zelf een verzoek om maatwerk indient, zal de gemeente daartoe overgaan. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de kosten voor de te nemen maatregelen vergoed zullen worden. Deze keuze brengt voor het bestemmingsplan de volgende afweging met zich mee:

Voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is van belang dat de uitvoering van het treffen van de maatregel geborgd is. In het 'spoor' van het milieurecht biedt het Activiteitenbesluit daartoe de mogelijkheid in de vorm van het vaststellen van een maatwerkvoorschrift. Indien het bedrijf daar niet zelf toe overgaat, zal de gemeente die ambtshalve opleggen. Om in het bestemmingsplan te borgen dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het bestemmingsplangebied wordt bereikt is in de regels vastgelegd dat zolang het maatwerkvoorschrift niet is vastgesteld, het treffen van maatregelen aan de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen in het plangebied zelf noodzakelijk is. Enerzijds voor het bereiken van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en anderzijds om het bedrijf niet in de bedrijfsvoering te belemmeren. Bijvoorbeeld in de vorm van het bouwen van woningen met zogenaamde "dove gevels" (kort gezegd, gevels zonder te openen delen). Immers de grenswaarden van het Activiteitenbesluit gelden niet voor dove gevels. Daarbij wordt tevens vastgelegd dat, indien er maatwerkvoorschriften gelden, daar rekening mee gehouden kan worden bij de uitwerking van de bouwplannen. Daarnaast is vastgelegd dat, mochten er dove gevels gerealiseerd worden, deze "ontdoofd" kunnen worden als het brongeluid om verminderd.

Voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in Amstelkwartier derde fase West is het treffen van bronmaatregelen bij het bedrijf aan de Willem Fenengastraat 10 noodzakelijk. In vergelijking met andere mogelijke maatregelen, zijn de bronmaatregelen aan het bedrijfsgebouw relatief eenvoudig en uitvoerbaar en deze zijn te bekostigen uit de gebiedsontwikkeling. Met het treffen van de maatregelen aan het gebouw kan het bedrijf niet alleen de tweeploegendienst uitoefenen, maar ook de door haar gewenste drieploegendienst. Hiermee wordt voldoende recht gedaan aan de belangen van het bedrijf.

Nieuwe bedrijvigheid en activiteiten in plangebied

Juridische planbeschrijving

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

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

De VNG-lijst voor functiemenging is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn afhankelijk van aanpandigheid of bouwkundig afgescheiden, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, bedrijven toegestaan met activiteiten van categorie A en B. Het type bedrijvigheid van deze categorieën is van dien aard dat deze aanpandig (categorie A), dan wel bouwkundig afgescheiden (categorie B) wat potentiële hinderaspecten (bijvoorbeeld geluid) toelaatbaar is in een gemengd gebied. Deze functies zorgen niet voor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat in het plangebied. Voor wat betreft de bestaande (geprojecteerde) hindergevoelige functies in omgeving van het plangebied geldt dat de afstand tussen bestaande meest nabij gelegen (geprojecteerde) woonfunctie en de nieuwe niet-woonfuncties die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, minimaal 30 meter bedraagt. De nieuwe functies zijn derhalve bouwkundig afgescheiden en liggen op relatief ruime afstand van de bestaande (geprojecteerde) woonfuncties in de nabijheid van het plangebied. Dit betekent dat de nieuwe functies in milieuplanologisch opzicht, inpasbaar zijn op deze locatie zonder dat hierdoor een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat.

Effecten nieuwe activiteiten op woon- en leefklimaat

Het bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een gemengd woon- en werkgebied. Zoals hiervoor onder 'juridische planbeschrijving' is aangegeven, is de toegestane bedrijvigheid in het plangebied daarop afgestemd. Naast het gebruik van bebouwing voor de bedrijfsfunctie, komen er in het plangebied ook functies als detailhandel, zakelijke en consumentverzorgende dienstverlening en horeca (café, restaurant). In de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering zijn dergelijke functies aangemerkt

als categorie 1 met een indicatieve richtafstand van 0 meter in gemengd gebied. In milieu-planologisch opzicht zijn dergelijke functies passend in het woon- en leefklimaat van een gemengd woon-werkgebied. Basisscholen zijn in de VNG-publicatie aangemerkt als categorie 2 waarbij voor gemengd gebied in beginsel een indicatieve richtafstand van 10 meter wordt aangehouden. In het stedenbouwkundig plan ligt de buitenruimte van de scholen in het buurtplantsoen en is het spelen van kinderen onderdeel van het woon- een leefklimaat ter plaatse.

4.3 Geluid - Wet geluidhinder

4.3.1 Kader

Wettelijk kader

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afwegingen voor voorliggend bestemmingsplan is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies. Indien een plan binnen de zone van meer dan één geluidsbron ligt, dient tevens onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen (cumulatie). Er dient te worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij het bepalen van de te treffen maatregelen (art. 110a en 110f van de Wgh).

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 (onthefing op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld (zie hierna). In de wet is een maximum gesteld aan de hoogte van de gevelbelasting die als hogere grenswaarde mag worden vastgesteld voor rail- en wegverkeer en industrielawaai (ook wel de maximale ontheffingswaarde genoemd).

Beleid

Het Amsterdams geluidbeleid 2016 - Hogere waarde Wet geluidhinder (hierna: Amsterdams geluidbeleid) wordt toegepast bij de ontwikkeling van woningen en andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting. Het Amsterdams geluidbeleid is bij besluit 5 maart 2019 van het college van burgemeester en wethouders geactualiseerd.

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. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industrielawaai). Het streven is om geluidgevoelige objecten te realiseren met een belasting niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde. De voorkeursgrenswaarde is de geluidbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde is echter niet altijd haalbaar, met name niet in een dynamische grootstedelijke 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.

Volgens het Amsterdamse geluidbeleid mogen hogere waarden worden vastgesteld als de

bestemmingsplan_Amsteltkwartier derde fase West (vastgesteld)

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. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor een andere functie. Een 'stille zijde' 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. Wanneer de stille zijde tevens beschikt over een buitenruimte, heeft ook deze buitenruimte bij voorkeur een aanvaardbaar geluidsniveau. Aan de stille zijde worden bij voorkeur de slaapkamers gesitueerd, zodat met open raam of deur geslapen kan worden.

Woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld dienen dus in principe te beschikken over een stille zijde. Het Amsterdamse geluidbeleid laat toe dat, in uitzonderlijke gevallen, besloten kan worden om een geringe overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (maximaal 3 dB) bij 'stille zijde' toe te staan. Dit mag alleen als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

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

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

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

4.3.2 Situatie plangebied en omgeving

In mei 2020 is voor voorliggend bestemmingsplan akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder. De resultaten van het 'Wet geluidhinder' onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van LBP Sight, Bestemmingsplan Amstelskwartier derde fase West Amsterdam, Akoestisch onderzoek weg- en railverkeer d.d. 18 september 2020, kenmerk R072385ab.206TK62.em, welke als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Het plangebied ligt in de wettelijke onderzoekszones van de Rijksweg A2, Amstelstroomlaan, Joan Muyskenweg, Nieuwe Utrechtseweg, Spaklerweg, de metro (lijn 51, 53 en 54) en het spoor (spoortraject Utrecht Centraal - Amsterdam Centraal). De gevelbelasting is per bron voor de te onderscheiden bouwblokken per gevel en per bouwlaag specifiek berekend. Tevens is de gecumuleerde gevelbelasting berekend. In de bijlage van de rapportage zijn alle berekende waarden van de te onderscheiden bouwblokken per gevel en per bouwlaag weergegeven. Uit een analyse van deze waarden is op te maken dat de gevelbelasting bij een deel van de gevels hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Dit betreft de geluidbelasting van de Rijksweg A2, Amstelstroomlaan, Nieuwe Utrechtseweg, metro (lijn 51, 53 en 54) en het spoor. De maximale ontheffingswaarde tot waar een hogere waarde mag worden vastgesteld

wordt nergens overschreden. Op grond van de wet betekent dit dat het vaststellen van hogere waarden mogelijk is en dat hierbij het treffen van maatregelen moet worden afgewogen. Op grond van het gemeentelijk beleid moet hierbij tevens worden meegewogen dat alle woningen voorzien moeten kunnen worden van een geluidluwe zijde.

Na uitvoering van het onderzoek is besloten om de snelheid op de Amstelstroomlaan te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Dit heeft tot gevolg dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is, omdat er geen zones gelden. Wegen waar een maximum snelheid geldt van 30 km/u veroorzaken meestal geen geluidsbelastingen boven de voorkeurswaarde.

Bij wegen met klinkerbestrating of met relatief veel verkeer kan echter ook bij 30 km/u wegen sprake zijn van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. In de jurisprudentie is om deze reden bepaald dat een akoestische afweging bij het opstellen van een bestemmingsplan nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling. Naar aanleiding hiervan is er nog nader onderzoek gedaan naar de eventuele effecten van de snelheidsverlaging. Daarbij is zorgvuldigheidshalve uitgegaan van een bestrating met klinkers. Bij het ontwerp wordt uitgegaan van

Afweging maatregelen

In principe moeten geluidbeperkende maatregelen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Om de geluidbelasting vanwege wegverkeer te reduceren kan een geluidreducerend wegdek worden aangebracht of een geluidscherm worden gerealiseerd. Voor een verlaging van de geluidbelasting vanwege railverkeer en de metrolijnen kan gedacht worden aan het toepassen van een bovenbouwconstructie met een lagere geluidemissie of de realisatie van een geluidscherm. Als verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard ontmoeten, kan de gemeente Amsterdam een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststellen. De afwegingen zijn aldus:

- Geluidreducerend wegdek:
 1. Op de rijksweg A2 is al een geluidreducerend wegdek (DZOAB) aangebracht.
 2. Het aanbrengen van een stil wegdek (bijvoorbeeld een dunne geluidreducerende deklaag) geeft bij een snelheid van 50 km/u een afname van de geluidbelasting van 3 à 4 dB.
 3. Voor de Nieuwe Utrechtseweg is een afname van 2 dB voldoende om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen. Er is echter bij slechts een klein deel van het plangebied een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De betreffende woningen worden daarnaast ook geluidbelast door het verkeer op de rijksweg A2 en de Amstelstroomlaan.
 4. Voor de Amstelstroomlaan wordt een snelheidsverlaging toegepast. Er wordt een maximumsnelheid van 30 km/u ingesteld. Bij het uitvoeren van deze weg met klinkerbestrating leidt een snelheidsverlaging niet tot een significante verlaging van de berekende geluidswaarden. In het ontwerp van de weginrichting wordt echter uitgegaan van asfalt. Daardoor zal de maximale geluidsbelasting afnemen.
- Geluidscherm:
 1. Voor een voldoende geluidafschermende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Bij laagbouw kunnen lage geluidschermen worden geplaatst en bij hoogbouw moeten hoge schermen worden gerealiseerd.
 2. Om de hogere bouwlagen te beschermen vanwege de geluidbelasting afkomstig van het weg-verkeer op de Amstelstroomlaan moet een scherm met een hoogte worden geplaatst die in deze situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière vormt. Door belemmering van het zicht kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruisingen. Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm niet overal mogelijk

vanwege de kruisingen.

3. Ten tijde van het uitvoeren van het akoestisch onderzoek voor voorliggend bestemmingsplan, is onder meer in het kader van ontwikkelingen elders (o.a. Kauwgomballenkwartier) onderzocht of een geluidscherm met een hoogte van 10 meter langs de rijkswegen A2 en A10 doelmatig is. Toepassing van een dergelijk scherm zorgt voor het plangebied Amstelskwartier derde fase West voldoende geluidreductie om de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de A2 te reduceren tot ten hoogste de voorkeursgrenswaarde. De rekenresultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd naar de doelmatigheid van een geluidscherm langs de A2 en A10 is volledigheidshalve opgenomen in de bijlage van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor voorliggend bestemmingsplan. Omdat besluitvorming over een geluidscherm langs de A10 en A2 nog niet heeft plaatsgevonden en het zeer aannemelijk is dat realisatie ervan niet eerder plaats vindt dan de nieuwbouw in voorliggend plangebied is het voorstel om nu voor voorliggend plangebied hogere waarden vast te stellen.
- Overige maatregelen:
 1. Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u zijn de wegen niet gezoneerd in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen hoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. De wegen betreffen (doorgaande) ontsluitingswegen waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Om deze in te richten als 30 km/u-zones moeten snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd worden die de doorstroming van het verkeer juist belemmeren. Voor de Amstelstroomlaan wordt deze snelheidsverlaging ingevoerd. De overige wegen blijven ongewijzigd.
 2. Voor het spoortraject Amsterdam - Utrecht is het toepassen van een bovenbouwconstructie met een lagere geluidemissie, het reduceren van de railverkeersintensiteit of het verlagen van de baanvaknelheid niet mogelijk vanwege bezwaren van de NS. Op een deel van de spoorwegen zijn al geluiddempers toegepast.

Uit bovenstaande afwegingen is op te maken dat het treffen van maatregelen bij bron en in overdrachtsgebied overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Hogere waarden

Het bestemmingsplan is op onderdelen globaal van aard. Om die reden is voor meerdere varianten een berekening uitgevoerd naar de gevelbelasting. Op grond hiervan wordt gekozen om de vast te stellen hogere waarden te baseren op de worst-case situatie wat wil zeggen dat per blok de hoogst berekende waarde wordt vastgesteld:

Blok	Geluidbelasting inclusief aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder [dB] , vast te stellen hogere waarden			
	Rijksweg A2	Nieuwe Utrechtseweg	Metrolijnen 51, 52, 53	Spoortraject Amsterdam-Utrecht
9	52	50		
10			50	
11			56	58
12	52	49		
13			52	

14			56	59
----	--	--	----	----

Binnen het Amstelskwartier ligt de Amstelstroomlaan, die na de herontwikkeling een rol zal spelen voor het afwikkelen van het verkeer van de nieuwe bewoners en gebruikers van Overamstel. De Amstelstroomlaan is in het akoestisch onderzoek nog opgenomen als 50 km/u weg. Voor deze weg is besloten een om snelheidsverlaging toe te passen. Dat betekent dat er geen hogere waarden wordt vastgesteld voor deze weg.

Uit onderzoek is gebleken dat een verlaging van de snelheid in combinatie met een klinkerbestrating niet leidt tot een significante verlaging van de geluidsbelasting. De voorkeursgrenswaarde wordt dan nog steeds overschreden. Bij het wegontwerp wordt uitgegaan van een asfaltering. In de regels wordt vastgelegd dat er bij de bebouwing langs de Amstelstroomlaan een geluidsonderzoek moet worden uitgevoerd om te garanderen dat de maximale binnenwaarde van de woningen niet wordt overschreden. Daarnaast dient onderzocht te worden of bij de woningen waarvoor wel een hogere waarde wordt vastgesteld, er nog steeds sprake blijft van een geluidsluwe zijde.

Stille / geluidluwe zijde

Op grond van het gemeentelijk beleid geldt het uitgangspunt dat alle woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, moeten beschikken over een geluidluwe zijde. Dit wordt in voorliggend bestemmingsplan geborgd in de planregels waar omgevingsvergunningen aan worden getoetst. De uitvoerbaarheid van deze voorwaarde is onderzocht. Hierin is onderscheid te maken in de volgende situaties:

- **Bouwblokken met binnenterrein:** in onderzoek is ook voor alle achtergevels de gevelbelasting berekend voor de eindsituatie die met het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Voor de bouwblokken met binnenterrein is uit de berekeningen op te maken dat de afschermdende werking van gebouwdelen die tussen desbetreffende bron en achtergevels ligt voldoende is om te zorgen voor een geluidluwe zijde. Omdat de bouwblokken met binnenterrein (mogelijk) gefaseerd worden ontwikkeld, kan de situatie voordoen dat de afschermdende bebouwing van de eindsituatie in bepaalde gevallen nog niet gerealiseerd is en dat tijdelijk niet voldaan kan worden aan de voorwaarde die in het bestemmingsplan is opgenomen. Voor die situaties is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om tijdelijk af te kunnen wijken van deze voorwaarde. Het Amsterdamse geluidbeleid biedt daarvoor de mogelijkheden. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat die afwijkingsbevoegdheid niet van toepassing is op locaties waar de afschermdende werking van de nieuwbouw niet voldoende is indien de nieuwbouw minder hoog wordt dan met het bestemmingsplan in beginsel mogelijk wordt gemaakt. In die gevallen zal in het gebouw ontwerp rekening gehouden moeten worden met het treffen van maatregelen aan het gebouw. Het Amsterdamse geluidbeleid biedt daarvoor mogelijkheden.
- **Gebouw zonder binnenterrein:** De afmetingen van blok 11 zijn van dien aard, dat een gebouw met binnenterrein hier niet aan de orde is en dat om die reden niet altijd sprake zal zijn van een geluidluwe achterzijde. Om aan het Amsterdamse geluidbeleid te voldoen, zal hier in het gebouw ontwerp rekening moeten worden gehouden met het treffen van maatregelen aan het gebouw zodat op andere wijze een geluidluw deel van de woning kan worden gerealiseerd. Het Amsterdamse geluidbeleid zoals dat geldt op het moment van het opstellen van voorliggend bestemmingsplan biedt daarvoor mogelijkheden.

Het TAGVA heeft kennisgenomen van het bestemmingsplan en de akoestische onderzoeken en de volgende adviezen gegeven:

- In de omgeving van de twee scholen zijn woningen gesitueerd. In het akoestisch rapport dient

gemotiveerd te worden aangegeven dat spelende kinderen op de binnenterreinen van de scholen geen overlast bezorgen voor de omliggende woningen. Alle woningen zouden een geluidsluwe zijde hebben op plekken waar geen schoolactiviteiten plaatsvinden. Voor eventuele kinderopvang graag een vergelijkbare benadering toe passen;

Naar aanleiding van het advies is in het bestemmingsplan opgenomen dat (buiten)speelvoorzieningen niet zijn toegestaan binnen de bouwblokken, waar de geluidsluwe gevels aanwezig zijn. Er wordt al een speelvoorziening aangelegd in de openbare buitenruimte. Een deel hiervan zal benut worden voor eventuele kinderopvang.

- Voor de verkeersprognoses dienen de actuele VMA gegevens gebruikt te gaan worden;

De verkeersgegevens worden geactualiseerd. Omdat ten tijde van de voorbereiding van het ontwerp-bestemmingsplan ook de snelheidsverlaging op de Amstelstroomlaan onderzocht wordt, wordt de actualisering pas verwerkt als deze snelheidsverlaging bekend is aangezien de verlaging ook gevolgen kan hebben voor de verkeersprognoses.

- Met afschermdende bebouwing mag rekening worden gehouden als deze ook daadwerkelijk gebouwd is. Een fasering hiertoe kan worden opgenomen in het bestemmingsplan. (Tijdelijk) afwijken van de stille zijde kan alleen als objectief en aantoonbaar kan worden vastgesteld dat de afschermdende bebouwing binnen een bepaalde (korte) termijn gerealiseerd zal zijn. Overigens dient bij het afwijken 'stille zijde' een hogere waarde op de gevel te worden vastgesteld.

Naar aanleiding van het advies is in het bestemmingsplan opgenomen dat het tijdelijk ontbreken van een stille zijde alleen is toegestaan voor een termijn van 18 maanden en dat op het moment van verlening vast moet staan dat de afwijkende bebouwing gerealiseerd zal worden. Dat kan aangetoond worden door een aanvraag omgevingsvergunning of een overeenkomst met de ontwikkelaar waarin een realisatieverplichting is opgenomen.

- In het hogere waardenbesluit dient aangegeven te worden waarom voor de systematiek van het aantal vierkante meters is gekozen, dan wel alsnog uitgaan van te realiseren aantallen woningen;

Omdat er flexibiliteit wordt geboden voor het ontwikkelen van de bouwblokken zijn de precieze aantallen woningen nog niet bekend. Wel is er een maximaal programma vastgelegd en de woningverdeling (40-40-20). Dit is ook opgenomen in het ontwerp-hogere waardenbesluit.

De door het TAVGA gegeven adviezen zijn overgenomen. Het TAVGA heeft verder positief geadviseerd.

4.4 Luchtkwaliteit

4.4.1 Kader

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.

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

Op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen genieten nieuwe 'gevoelige bestemmingen' zijnde basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarigen, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis extra bescherming. Volgens deze AmvB geldt er een onderzoekszone van 50 meter bij provinciale wegen en 300 meter bij rijkswegen. Het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' mag volgens de AmvB binnen de onderzoekszones niet toenemen als de grenswaarden voor PM₁₀ of NO₂ (dreigen te) worden overschreden. Op zo'n plek mag in die omstandigheid bijvoorbeeld een nieuwe school zich niet vestigen.

Beleidskader - Amsterdam

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)

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 (zie hiervoor onder 'Besluit gevoelige bestemmingen'), 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. Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingshuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

Actieplan Schone Lucht (april 2019)

In het Actieplan Schone Lucht is de ambitie van het stadsbestuur uiteengezet ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. De maatregelen in het Actieplan zijn gericht op reductie van gereden kilometers door voertuigen met een verbrandingsmotor. Om dat te bereiken werkt de gemeente toe naar uitstootvrij verkeer en het verminderen van uitstoot door andere genoemde bronnen. Op weg naar een uitstootvrije stad worden steeds meer gebieden en vervoersstromen uitstootvrij. Hierdoor daalt de uitstoot van fijnstof en stikstof en neemt de concentratie hiervan in de lucht ook af. Kort samengevat is de aanpak van het actieplan als volgt: 'Communiceren' maakt de noodzaak van schone lucht helder en biedt handelingsperspectief, 'Stimuleren' maakt de overstap naar een schoon alternatief aantrekkelijk (het alternatief is aanlokkelijk), 'Faciliteren' maakt de overstap naar een schoon alternatief mogelijk (het alternatief is reëel) en 'Reguleren' verplicht de overstap naar een schoon alternatief (er is een stok achter de deur).

In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met het Actieplan Schone Lucht. Verwezen wordt naar onder meer paragraaf 7.1 van het stedenbouwkundig plan. Hieruit is onder meer op te maken dat alle tekenen erop wijzen dat elektrisch rijden de toekomst heeft. Door nu in parkeergarages op elektrisch rijden te anticiperen kunnen dure aanpassingen in de toekomst worden vermeden. Voor de openbare ruimte is het uitgangspunt dat 30% van de parkeerplaatsen is voorzien van laadpalen en dat de overige 70% daarop is voorbereid met mantelbuizen en een passende capaciteit van het elektriciteitsnet. Sturing op de realisatie vindt plaats via uitgifte(n)/aanbestedingen/tenders. In tenders wordt voorzien dat ten minste 20% van de parkeerplekken voorzien zijn van elektrisch laden, waarbij voor de overige parkeerplekken de noodzakelijke (bouwkundige) maatregelen al genomen zijn zodat de parkeerplekken geschikt zijn om elektrisch te laden.

4.4.2 Plangebied

Omgevingssituatie - grenswaarden

Er liggen geen provinciale wegen nabij het plangebied. Wel liggen er rijkswegen nabij het plangebied. De kleinste afstand van de grens van het plangebied tot het begin van de rijksweg A2 bedraagt circa 220 m. Dit betekent dat op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen beoordeeld moet worden of grenswaarden worden overschreden of dreigen te worden overschreden (zie paragraaf 4.4.1 onder 'Besluit gevoelige bestemmingen'). Voor toetsing aan de grenswaarden is in de monitoringstool uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geraadpleegd. De monitoringstool geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2.5} en PM₁₀) in het plangebied tussen

2015 en 2030. De monitoringstool kent scenario's zonder en met lokale maatregelen die er voor moeten zorgen dat op termijn overal aan de grenswaarden wordt voldaan. De monitoringstool maakt duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in de peiljaren 2020 en 2030 in en rond het plangebied onder de grenswaarden liggen die op Europees niveau zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. In deze peiljaren bedraagt de concentratie NO₂ en PM₁₀ op de omringende wegen minder dan 35 microgram/m³ en bedraagt de concentratie PM_{2,5} minder dan 20 microgram/m³. Het aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ is minder dan 35 dagen per jaar. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ van 40 microgram/m³ en 25 microgram/m³ voor PM_{2,5} worden dan ook niet overschreden. Gerelateerd aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer, wordt een onaanvaardbare luchtkwaliteit in en nabij het plangebied dan ook niet verwacht.

Invloed van het plan op de omgeving

Op grond van het huidige wettelijke kader is een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar, indien in ieder geval aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden;
2. Er treedt geen verslechtering van de luchtkwaliteit op, of er vindt per saldo een verbetering van de luchtkwaliteit plaats door compenserende maatregelen;
3. De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
4. De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het project Overamstel is in 2018 opnieuw aangemeld bij het NSL. Het programma voor Amstelkwartier derde fase is hierin een onderdeel. Los daarvan, is voor het in 2019 onherroepelijk geworden bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o., in de nabijheid van Amstelkwartier derde fase, in 2018 eerder ook onderzoek verricht naar de effecten van de transformatie van Overamstel op de luchtkwaliteit ter plaatse. Uit dat betreffende luchtkwaliteitsonderzoek voor het nabijgelegen plangebied Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. (Luchtkwaliteitsonderzoek tijdelijke situatie bestemmingsplan 'Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o.'; Tauw; Projectnummer 1246189; d.d. 3 oktober 2018; bijlage bij het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o., vastgesteld d.d. 14-02-2019; NL.IMRO.0363.M1802BPGST-VG01) wordt opgemaakt dat grenswaarden in de omgeving van het plangebied niet worden overschreden, ook niet in het geval waarin de verkeersontwikkeling wordt meegenomen die verband houdt met de nieuwbouw in Overamstel waartoe ook het programma van Amstelkwartier derde fase behoort.

Omgevingssituatie - aan te houden afstanden

Zoals hiervoor al is aangegeven liggen er geen provinciale wegen nabij het plangebied, maar wel nabij het begin van de rijksweg A2. De kleinste afstand van het plangebied tot het begin van de A2 bedraagt circa 220 m. Dit betekent dat op grond van het de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen (zie paragraaf 4.4.1 onder 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit 2010') in een deel van het plangebied niet zijn toegestaan, namelijk binnen een afstand van 300 meter van de A2. In het stedenbouwkundig plan is hiermee rekening gehouden, onder meer door de basisscholen af te schermen door bebouwing en door de gebouwen zo ver mogelijk van het begin van de A2 te projecteren.

In de *Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010)* wordt voor de omschrijving van een (luchtkwaliteit) gevoelige bestemming aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis. Deze bestemmingen betreffen allen functies die

overeenkomen met functies voor minder zelfredzame personen van het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid (zie paragraaf 4.5.2). In het voorliggende bestemmingsplan zijn voor het externe veiligheidsaspect regels opgenomen waarmee bepaalde delen van het plangebied zijn uitgesloten voor nieuwbouw voor minder zelfredzame personen (betreft gebied dat binnen 80 meter van een hogedruk aardgas buisleiding ligt, zie ook paragraaf 4.5.4 onder '*Consequentie 'hoge druk aardgasleiding' voor het bestemmingsplan*'). Die externe veiligheidsregeling kan gezien de overeenkomstigheid in functies ook worden gebruikt voor de vertaling van de Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit (2010) naar de regels voor dit plangebied waarin nieuwbouw van (luchtkwaliteit) gevoelige bestemmingen is uitgesloten (gebied dat binnen 300 meter van de Rijksweg A2 ligt).

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Inleiding

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.

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 (OW) te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer / Veiligheidsregio dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

4.5.2 Regelgeving en beleid

Wet- en regelgeving

In wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt in:

- *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.
- *Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren:* De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de

binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Gemeenten mogen voor de zogenaamde routeplichtige stoffen gemeentelijke wegen binnen hun grenzen aanwijzen waarover deze gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd (en daarbuiten dus niet). Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld. Deze staan in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet. Het Bevt stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Hierin wordt ingegaan op het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs de transportroutes, hoe hoog ze zijn en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

- **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 invloedsgedied toelaat, dient tevens een eventuele toename van het groepsrisico te worden verantwoord. Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven alsmede de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. In artikel 14 van het Bevb is bepaald dat deze strook ten minste vijf meter bedraagt aan weerszijde van de buisleiding. In artikel 5 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen is bepaald dat deze strook ten minste 4 meter bedraagt indien het een buisleiding betreft voor aardgas met een druk tussen 1.600 en 4.000 kPa.

Beleid - Uitvoeringsbeleid Extern veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door het college van burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen. Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico die de oriëntatiewaarde niet overschrijdt. De afweging voor overschrijding van de oriënterende waarde en een toename van een overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispuut 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 afscherpende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling. De 100% letaliteitsgrens ligt op de volgende afstand van de verschillende risicobronnen in het gebied:

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

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

Minder zelfredzame personen volgens het Amsterdamse beleid

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.

4.5.3 Plangebied

Onderzoek in 2020 nieuwbouw Amstelkwartier 3e fase West (gasleiding en weg)

In 2020 is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd in het kader van voorliggend bestemmingsplan. De resultaten zijn uiteengezet in het rapport "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleiding en transport over de A2 Bestemmingsplan AK3 West" (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 06-2020 versie 2). De rapportage is een bijlage bij voorliggende toelichting. Uit de rapportage is op te maken dat het plangebied niet in het invloedsgebied ligt van een transportroute gevaarlijke stoffen over het water, spoor en van een Bevi inrichting, maar wel binnen invloedsgebied van hoge druk aardgasleidingen. Volgens de Omgevingsdienst ligt het plangebied ook in invloedsgebied van een transportroute voor gevaarlijke stoffen over de weg (A2). Het plangebied ligt evenwel niet in invloedsgebied van het deel van de A2 dat ingevolge het Basisnet weg is aangewezen als transportroute. Ook is dit deel van de A2, overgaand in de Utrechtseweg niet door de gemeente Amsterdam aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Desondanks is door de Omgevingsdienst wel een berekening uitgevoerd voor wat betreft de 'A2' (Utrechtseweg). De resultaten van het onderzoek zijn aldus:

Resultaten - Hoge druk aardgasleiding(en)

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

Groepsrisico: De oriëntatiewaarde wordt overschreden. Het groepsrisico bedraagt volgens de Omgevingsdienst bij het plangebied Amstelkwartier 3e fase West:

- in de huidige situatie:
 1. leiding W-534-02-deel-1: 0,3 x de oriëntatiewaarde;
 2. leiding W-534-01-deel-1: 0,54 x de oriëntatiewaarde binnen het inventarisatiegebied en 0,4 x de oriëntatiewaarde ter hoogte van het plangebied Amstelkwartier 3e fase West.
- toekomstige situatie, zonder het treffen van maatregelen:
 1. leiding W-534-02-deel-1: 0,3 x de oriëntatiewaarde;
 2. leiding W-534-01-deel-1: 3,1 a 3,2 x de oriëntatiewaarde.

De kilometer hoge druk aardgasleiding met het hoogste groepsrisico ligt ter hoogte van de ruimtelijke ontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase West. De ruimtelijke ontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase West heeft een duidelijke invloed op de hoogte van het groepsrisico. De toename van het groepsrisico is groter dan 10% (bij het plangebied: toename van 0,4 naar 3,1 a 3,2 x de oriëntatiewaarde). Omdat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico overschreden wordt is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb. Het groepsrisico kan mogelijk verlaagd worden door mitigerende maatregelen aan de leiding ter hoogte van het plangebied Amstelkwartier 3e fase West.

Resultaten - Transport gevaarlijke stoffen over de weg

Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico is nergens hoger dan de grenswaarde van 10-6 per jaar. Zodoende wordt voor de transportroute gevaarlijke stoffen over de weg voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico: Het groepsrisico bedraagt 0,48 x de oriëntatiewaarde in de huidige situatie en 0,59 x de oriëntatiewaarde in de nieuwe situatie. Het groepsrisico ligt onder de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen meer dan 10%. Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 8 van het Bevt.

4.5.4 Verantwoording Groepsrisico

Verantwoording groepsrisico - Hoge druk aardgasleiding

Overleg en afstemming

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar niet onmogelijk. Om de gevolgen voor het plangebied in te kunnen schatten is inzicht nodig in het potentiële gevaar. Hierover is advies gevraagd aan de brandweer. Het advies d.d. 7 augustus 2020 (referentie 41/RoEv-2020) is een bijlage bij voorliggende toelichting. Hieruit is onder meer het volgende op te maken over het treffen van maatregelen:

Een aantal mogelijke maatregelen die de risico's van een ongeval met de hogedruk aardgasleiding voor het plangebied kunnen beperken worden hieronder genoemd. Dit zijn niet de enige maatregelen die genomen kunnen worden, maar geven een denkrichting aan. Door het nemen van maatregelen kan de kans op een ongevalsscenario worden verkleind of kunnen de gevolgen worden beperkt.

- Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleidingen te beschermen tegen beschadigingen, waardoor de kans op een ongeval wordt verkleind.
- Werkzaamheden nabij of aan de aardgasleiding onder strikte begeleiding uitvoeren.

- Waar mogelijk de constructie van gebouwen zo uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de hittestraling en er in deze gebouwen kan worden geschuild.
- Bebouwing en voorzieningen zo uitvoeren dat er vluchtroutes zijn waar personen niet worden blootgesteld aan de hittestraling.
- Toekomstige bewoners bewust maken van de mogelijke gevaren van een ongeval met hoge druk aardgasleiding en het handelingsperspectief.
- Waar mogelijk noodplannen opstellen en oefenen waarin het ongevalsscenario fakkelbrand is opgenomen.
- Opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen voor de hulpverlening aanleggen.

In overleg met de leidingbeheerder zijn maatregelen besproken en afgewogen. Het overleg met de leidingbeheerder is opgestart en heeft onder meer plaatsgevonden op 25 mei 2020 (aanwezig: Gasunie, Omgevingsdienst en gemeente). In dat overleg is bepaald dat nader onderzoek plaatsvindt naar de volgende mogelijke risicoreducerende mitigerende maatregelen:

- Berekening van het risico reducerend effect van het grondpakket van de aan te leggen toe/afrit van de brug over de Duivendrechtsevaart in de Amstelstroomlaan;
- Strikte begeleiding van werkzaamheden (SBW);
- Grond van de belemmeringstrook 'uit gebruik nemen' = graafverbod.

Deze risico reducerende mitigerende maatregelen zijn als volgt voor de situatie van het plangebied onderzocht:

- Gronddekking 2 m over een lengte van 80 m bij het talud;
- Leiding met 1670 m SBW;
- Leiding met 110 m graafverbod.

De resultaten zijn uiteengezet in het rapport "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleiding en transport over de A2 Bestemmingsplan AK3 West" (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 26-06-2020 versie 2). Uit de rapportage is op te maken dat met het treffen van de mitigerende maatregel SBW voor leiding W-534-01-deel-1", in combinatie met de al aanwezige extra gronddekking bij het talud, het groepsrisico naar 1 x de oriëntatiewaarde gaat wat betekent dat de oriëntatiewaarde dan dus niet overschreden wordt. Dit is een situatie waarnaar volgens het Uitvoeringsbeleid Extern veiligheid Amsterdam wordt gestreefd. Geconcludeerd wordt dat deze maatregel voor leiding W-534-01-deel-1 doeltreffend is. De maatregel is besproken met de leidingbeheerder op 21 september 2020. De leidingbeheerder heeft aangegeven dat de risico verlagende maatregel "strikte begeleiding van de werkzaamheden" extra werkzaamheden met zich mee brengt voor de leidingbeheerder, maar dat dit gezien de hoogte van het groepsrisico, in onderhavige situatie als een toevoegende maatregel wordt gezien. Resultaat van de bespreking is dat de maatregel SBW (voor Amstelkwartier derde fase betreft het een gebied met lengte van 1670 meter, 5 meter aan weerszijde van de leiding) wordt doorgevoerd en dat dit bij overeenkomst wordt geregeld.

Resultante - verantwoording groepsrisico:

- Te overwegen maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door de exploitant van de buisleiding die dat risico mede veroorzaakt:*
 - Strikte begeleiding werkzaamheden: De leidingbeheerder heeft aangegeven dat de kans verlagende maatregel "strikte begeleiding van de werkzaamheden" extra werkzaamheden met zich mee brengt voor de leidingbeheerder, maar dat dit gezien de hoogte van het groepsrisico, in onderhavige situatie als een toevoegende maatregel wordt gezien. Uit de rapportage "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleiding en transport over de A2 Bestemmingsplan AK3 West" (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 06-2020 versie 2) is op te maken dat strikte begeleiding werkzaamheden (SBW) zorgt voor reductie van het groepsrisico van 3,2 x de oriëntatiewaarde naar 1 x de oriëntatiewaarde. Deze maatregel zorgt dus voor een reductie die voldoende is om het groepsrisico niet hoger te laten zijn dan de oriëntatiewaarde.*

2. *De buisleiding afschermen tegen beschadigingen: Door voorzieningen te treffen die de buisleiding beschermen tegen beschadigingen kan de kans op een ongeval worden verkleind. De exploitant treft met het oog op beheer en onderhoud buisbeschermende maatregelen tegen beschadiging als gevolg van bijvoorbeeld doorroesten (kathodische bescherming). Mede ter attendering is de belemmeringenstrook van de gasleiding op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan en op de verbeelding van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o. 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.*
- b. *Te overwegen andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico:*
 1. *Gronddekking: Het huidige groepsrisico is in eerste instantie berekend voor de situatie zonder de gronddekking van de op- en afrit van de (nieuwe) brug in de Amstelstroomlaan over de Duivendrechtsevaart (op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan in aanbouw). Een deel van de leiding komt onder het talud van de op- en afrit van de nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart te liggen. In het algemeen geldt dat een grotere gronddekking zorgt voor een lager groepsrisico. In dat opzicht is de aanleg van het talud in zekere zin een groepsrisico reducerende maatregel die wordt uitgevoerd bij realisatie van de brug. Deze maatregel is nader onderzocht. Uit de rapportage "Externe veiligheidsrisico's hogedruk aardgasleiding en transport over de A2 Bestemmingsplan AK3 West" (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; d.d. 06-2020 versie 2) is op te maken dat een gronddekking van 2 meter zorgt voor reductie van het groepsrisico van 3,2 x de oriëntatiewaarde naar 1,7 x de oriëntatiewaarde. Deze maatregel zorgt dus wel voor reductie, maar is nog niet voldoende om het groepsrisico niet hoger te laten zijn dan de oriëntatiewaarde.*
 2. *Een van de maatregelen die overwogen kan worden is het navolgen van het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Dit door in voorliggend bestemmingsplan juridisch te borgen dat voor de directe bestemmingen die zijn gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen geen vestiging van objecten voor minder zelfredzame personen mogelijk is. Dit door de vestiging van functies voor minder zelfredzame personen binnen de bestemmingen waar nieuwbouw mogelijk is, uit te sluiten. Deze maatregel heeft navolging gekregen in voorliggend bestemmingsplan.*
- c. *De voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst: verwezen wordt naar de mogelijkheden beschreven onder b.*
- d. *Te overwegen mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval:*
 1. *Overwogen kan worden om de constructie van de woongebouwen zodanig uit te voeren dat het bescherming biedt tegen hittestraling zodat in gebouwen kan worden geschuild. Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten van hittestraling in het plangebied merkbaar. Schuilen in een gebouwen is alleen mogelijk als deze bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. De gebouwen moeten daarvoor zo geconstrueerd zijn dat zij bescherming bieden. Het zodanig construeren van de woongebouwen dat het bescherming kan bieden tegen een fakkelbrand op de aardgasleiding is niet realistisch. De woongebouwen bevinden zich namelijk op relatief korte afstand van de aardgasleiding. De hitte van een mogelijke fakkelbrand is daardoor intens. Ook blijft de fakkel geruime tijd branden waardoor de woongebouwen gedurende langere tijd worden aangestraald. Hierdoor zijn er naar verwachting geen reëel constructieve voorzieningen die er voor kunnen zorgen dat gebouwen bescherming bieden.*
 2. *De hulpverlening kan een ongeval met een hoge druk aardgasleiding niet voorkomen. Het ongeval heeft al plaatsgevonden als zij arriveert. De hulpverlening bereidt zich wel voor op de*

gevolgen. Bij een ongeval met de hoge druk aardgasleiding waarbij een fakkel ontstaat moet afstand worden gehouden. Door de hitte kan de brandweer binnen een afstand van honderden meters van het ongeval niet optreden. Zij moet wachten tot de fakkel gedoofd is om in dit gebied hulp te verlenen. Dit kan enkele uren duren.

3. Realiseren van opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen. De bereikbaarheid, opstelplaatsen en waterwinning zijn mede bepalend voor de inzet van de hulpdiensten. Als het voldoende veilig is voor de hulpverlening om het gebied te betreden dan kan zij haar voertuigen plaatsen en beschikken over voldoende bluswater. 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.
4. Mochten er in de toekomst werkzaamheden aan of in de omgeving van de aardgasleiding plaatsvinden, dan is te overwegen om die uit te voeren op momenten waarop er weinig personen in deze omgeving aanwezig zijn.
- e. Te overwegen mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de buisleiding of buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaakt of veroorzaken, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet:
 1. Aanwezige personen in het plangebied zijn in de eerste fase na een ongeval met een hoge druk aardgasleiding op zichzelf en anderen aangewezen. Personen moeten snel handelen om zichzelf en anderen in veiligheid te kunnen brengen. Het merendeel van de personen die aanwezig zijn in woongebouwen zullen zich, zonder informatie hierover, niet bewust zijn van de mogelijke gevaren van een ongeval met de hoge druk aardgasleiding. Na een ongeval blijft daardoor in dat geval het snel en op een goede manier handelen, naar verwachting uit. Het informeren over de mogelijke gevaren vergroot de kans op juist handelen. Door toekomstige bewoners bewust te laten zijn van de mogelijke gevaren en hen een handelingsperspectief te geven, zijn aanwezigen beter voorbereid en is de kans dat op een goede manier wordt gehandeld, groter.
 2. Vluchtmogelijkheden van de hoge druk aardgasleiding van de hoge druk aardgasleiding af realiseren. Als er (nood)uitgangen en vluchtroutes van de risicobron af gerealiseerd worden, draagt dat bij aan een veiligere vluchtweg. Dit heeft bij een fakkelbrand alleen effect als uit het zicht van de fakkel onder dekking van constructies gevlucht kan worden.

Consequentie 'hoge druk aardgasleiding' voor het bestemmingsplan:

Een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van de overschrijding van de oriënterende waarde moet volgens het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit is in voorliggende situatie voor wat betreft het groepsrisico van de hoge druk aardgasleiding bij het plangebied niet aan de orde omdat een mitigerende maatregel wordt doorgevoerd waardoor de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Het betreft de maatregel *strikte begeleiding werkzaamheden (SBW)*. Over het doorvoeren en in acht nemen van de maatregel zijn afspraken gemaakt met de leidingbeheerder.

In navolging van het uitvoeringsbeleid externe veiligheid van de gemeente wordt daarbij om redenen van externe veiligheid in het bestemmingsplan geborgd dat binnen 80 meter (100% letaliteitszone) van de gasleiding geen nieuwbouw is toegestaan voor functies die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen (zie hiervoor 4.5.2 onder 'Beleid - Uitvoeringsbeleid Extern veiligheid Amsterdam').

Verantwoording groepsrisico - Transport gevaarlijke stoffen weg

Volgens de Omgevingsdienst dient het groepsrisico van mogelijk vervoer gevaarlijke stoffen op de Nieuwe Utrechtseweg te worden verantwoord. Voor de verantwoording van de toename van het groepsrisico als gevolg van de intensivering van het gebied nabij een weg waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, wordt gebruik gemaakt van de afwegingen eerder die zijn gemaakt in

Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (versie 14 mei 2012). Navolgende is overgenomen uit dat beleidsdocument:

Bij het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is nooit precies bekend wat zich waar bevindt. Wel moeten vrachtwagens met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen de aangewezen routes (rijks-, provinciale- of gemeentelijke gevaarlijke stoffenroute) volgen. Wanneer een transporteur van deze route wil afwijken dan moet daar toestemming voor worden gevraagd aan de gemeente. Ook zijn op de tankauto borden aangebracht die informatie geven over de aard van de stof. Calamiteiten met grote effecten zijn nagenoeg altijd ongeval scenario's met een tankauto met gevaarlijke stoffen. Het gaat voornamelijk om transporten van benzine, LPG, giftige gassen en giftige vloeistoffen. De scenario's die bij deze stoffen kunnen optreden bij een ongeval zijn een plasbrand, een BLEVE en het vrijkomen van een giftig gas. De scenario's plasbrand, BLEVE en het ineens vrijkomen van een giftig gas ontwikkelen zich zo snel dat de hulpverlening meestal alleen toekomt aan het bestrijden van de gevolgen. Voornamelijk door het bestrijden van de secundaire effecten en het verlenen van hulp aan gewonde slachtoffers. Indien noodzakelijk wordt het (bedreigde) gebied op instructie van de brandweer door de politie afgezet. Het scenario uitdampen van een vrijgekomen vloeistof kan worden bestreden door het afdekken van de vloeistof. De snelheid waarmee dit kan is afhankelijk van de bereikbaarheid en de mogelijkheid om middelen in te zetten. De bereikbaarheid van de plek waar een ongeval heeft plaatsgevonden is afhankelijk van de locatie en de drukte op de weg. Vaak is er langs de wegen waarover wordt getransporteerd geen bluswater beschikbaar dat snel ingezet kan worden (bijvoorbeeld brandkranen). Er is geen algemeen calamiteitenplan voor ongevallen op de weg.

Nieuwbouw in plangebied ligt op ruime afstand van wegen die onderdeel zijn van het Basisnet (A2 ten zuiden van knooppunt Amstel en A10). De minimale afstand tussen de nieuwbouw in het plangebied en de Nieuwe Utrechtseweg / Verlengde A2 (geen deel van het Basisnet) bedraagt circa 220 meter. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen (die buiten het basisnet vallen) is bestemmingsverkeer en is beperkt. Ontwikkelingen langs gemeentelijke wegen zijn in beginsel aanvaardbaar. Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde.

Consequentie 'transport gevaarlijke stoffen over de weg' voor het bestemmingsplan:

Een eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde en een toename van de overschrijding van de oriënterende waarde moet volgens het Amsterdamse Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit is in voorliggende situatie voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Utrechtseweg niet aan de orde: in voorliggende situatie is geen sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde.

4.6 Bodemkwaliteit

4.6.1 Kader

Bij het toekennen van een (gevoelige) bestemming aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. 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. 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.

4.6.2 Plangebied

Onderzoeken milieuhygiëne

Uit in het verleden uitgevoerde onderzoeken in Overamstel is op te maken dat een gedeelte van de bodem in Amstelkwartier 3e fase de afgelopen eeuw sterk is verontreinigd door achtereenvolgens de activiteiten van de Zuidergasfabriek en het gebruik als brandweeroefenterrein. Onderstaand worden de te onderscheiden verontreinigingen uiteengezet.

Zuidergasfabriek

De verontreinigingen van plangebied Amstelkwartier 3e fase maken deel uit van het geval Zuidergasfabriek. Op 14 oktober 2013 hebben B&W een beschikking afgegeven waarin de ernst en spoedeisendheid van het geval Zuidergasfabriek is vastgesteld. Na saneringsonderzoek ging het college in 2014 akkoord met een saneringsplan voor Amstelkwartier 2e fase. De aanpak bestond vooral uit het afdekken van de verontreiniging met een robuuste en schone leeflaag van 1,2 meter dik. Die aanpak wordt doorgezet in Amstelkwartier 3e fase. Een saneringsplan met die strekking is in 2019 met een beschikking formeel goedgekeurd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (Beschikking instemming deelsaneringsplan; Locatie terrein voormalige Zuidergasfabriek - Spaklerweg 20 - Amsterdam; Fase plangebied Amstelkwartier 3e fase Zaaknummer 8900590; Documentnummer 13493758; Bodemlocatienummer AM0363/08178; Datum 20 mei 2019). In de beschikking is het volgende aangegeven voor wat betreft de bodemvervuiling en de goedgekeurde saneringsaanpak:

De vervuiling:

De Zuidergasfabriek gerelateerde verontreiniging bevindt zich grotendeels onder Amstelkwartier 2e fase maar heeft een uitloper in Amstelkwartier 3e fase. De gasfabriekverontreinigingen in de bodem bestaan uit olie- en teerachtige verbindingen als minerale olie, mengsels van benzeenverbindingen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK), cyanide en zware metalen. De verontreinigingen van plangebied Amstelkwartier 3e fase laten een scherpe tweedeling zien: het noordoostelijke deel bij voormalige brandweeroefengebouw is het sterkst verontreinigd. Hier zijn ook zak- en drijfslagen aangetroffen. De zuidwesthoek is slechts matig tot licht verontreinigd. De meeste verontreiniging bevindt zich op een diepte van 3 tot 7 meter en is aan zandkorrels, kleideeltjes en veen gehecht of is opgelost in het grondwater. Een deel van de verontreiniging is aan de grond gebonden (immobiele verontreiniging) en een ander deel is opgelost in het grondwater en kan zich met de snelheid van het grondwater verplaatsen (mobiele verontreiniging). Uit bodemonderzoek blijkt dat dit laatste nauwelijks is gebeurd. De verontreiniging in het grondwater bevindt zich binnen de grenzen van het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek. Op het terreindeel dat in gebruik is geweest door de brandweer is een verontreiniging met PFAS (Poly- en PerFluor Alkyl Stoffen) in de bodem vastgesteld. Voor de sanering van dit 'nieuwe geval' zal door de saneerder een apart plan van aanpak worden ingediend (zie hierna).

Saneringsaanpak van de Zuidergasfabriek gerelateerde vervuiling:

Het bouwrijp maken en saneren van plangebied Amstelkwartier 3e fase zal in één keer worden uitgevoerd. De sanering bestaat uit de volgende onderdelen:

- het verwijderen van de verontreiniging in de toplaag van 1,0 meter tot de risicogrenswaarde. De risicogrenswaarde (RGW) voor zowel immobiele als mobiele stoffen zal als terugsaneerwaarde worden gebruikt en is daarmee de ondergrens voor de kwaliteit van de toplaag. Met het risicobeoordelingsmodel Sanscrit wordt bepaald of sprake is van een overschrijding van de RGW. Hierbij wordt rekening gehouden met de toekomstige functies van de saneringslocatie;
- het ontgraven van grond om:

1. ruimte te maken voor een schonere toplaag waardoor risico's voor de toekomstige functie in afdoende mate worden tegengegaan;
 2. ruimte te maken voor de aanleg van ondergrondse kabels, leidingen en parkeervoorzieningen;
 3. voorafgaand aan het ontgraven wordt de bodem van de saneringslocatie volgens ARVO onderzocht tot 0,5 meter onder de ontgravingsdiepte of grondwaterspiegel. De onderzoeksresultaten worden gebruikt om de RGW-contour voor ontgraven te bepalen;
 4. Op de meeste plaatsen zal de toplaag van 1,0 meter een betere kwaliteit krijgen dan de RGW omdat de toplaag op vele plaatsen schoner is dan de RGW;
 5. Onder bestaande en toekomstige bebouwing geldt geen terugsaneerwaarde. Contactmogelijkheden met de achterblijvende verontreiniging onder bebouwing is verwaarloosbaar;
 6. Het belang van het behoud van bomen en blijvende obstakels (funderingen, kabels en leidingen) gaat voor het belang van de kwaliteit van de toplaag. Als blijkt dat het lokaal niet mogelijk is de toplaag te laten voldoen aan de terugsaneerwaarde zullen maatregelen genomen worden om risico's te voorkomen (bijvoorbeeld aanbrengen van boomroosters);
- Vrijkomende ernstig verontreinigde grond zal zoveel mogelijk binnen het gebied worden herschikt onder de toplaag. Herschikken mag niet leiden tot herverontreiniging van de toplaag;
 - Binnen de saneringslocatie zal een plek worden ingericht voor het tijdelijk opslaan van een werkvoorraad grond. Bij beëindiging van de sanering zullen de werkvoorraden geheel zijn gebruikt of afgevoerd;
 - Aanvoergrond van buiten de saneringslocatie moet ten minste voldoen aan de Lokale Maximale Waarde voor de toekomstige functie. Aanvoergrond voor leeflagen in tuinen moet minimaal voldoen aan de waarden voor kwaliteitsklasse Wonen of beter;
 - Tijdens de sanering van projectgebied van Amstelskwartier 2e fase is een drainagestelsel aangelegd om de verspreiding van verontreinigd grondwater tegen te gaan. Dit stelsel zal ook worden gebruikt tijdens de sanering van Amstelskwartier 3e fase. Na beëindiging van de grondsanering zullen in het nazorgplan de beheersmaatregelen voor de grondwaterverontreiniging worden opgenomen (drainage, zuivering, monitoring);
 - Er zal worden gesaneerd over een periode van naar verwachting 6 jaar. De sanering gaat vooraf aan de herontwikkeling van plangebied Amstelskwartier 3e fase;
 - De uitvoeringdetails van de sanering zullen worden uitgewerkt in ten minste twee technische ontwerpen (TO), die voor instemming naar de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied worden gestuurd. Het betreft een TO grondwerk saneren & bouwrijp maken en een TO bijkomende werkzaamheden (voorafgaand, tijdens en na de sanering).

In de grondexploitatie is rekening gehouden met de kosten van deze sanering.

Brandweeroefenterrein

Na sluiting van de gasfabriek werd indertijd een deel van het complex overgedragen aan de brandweer als oefencentrum. Nu is echter duidelijk dat bepaalde blusmiddelen gefluoreerde verbindingen (PFAS) bevatten die schadelijk zijn voor het milieu. In 2017 en 2020 werd daarop bodemonderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat de grond en het grondwater onder het oefencentrum hoge concentraties aan PFAS bevat (onderzoek Witteveen + Bos en onderzoek BK). Volgens de huidige normen is de bodem onder het oefencentrum zodanig verontreinigd dat sanering noodzakelijk is. Het saneringsplan is verder uitgewerkt. In de grondexploitatie is rekening gehouden met de kosten van de sanering.

Waterbodemonverontreiniging insteekhaven

Na sanering in 2015 is her-verontreiniging van de waterbodemon van de insteekhaven opgetreden. De bron van de her-verontreiniging is het slib dat tegen de kademuuren en aan de kop van de insteekhaven is achtergebleven en uitgezakt. Over een oppervlakte van 3.700 tot 7.000 m² is de waterbodemon sterk

verontreinigd met minerale olie en/of PAK. Uit de analyses blijkt dat de sliblaag tot boven de interventiewaarde is verontreinigd met PAK en minerale olie. De verontreiniging bevindt zich voornamelijk in de sliblaag en in mindere mate in de vaste waterbodem. De analyse van het oppervlaktewater ter plaatse van de oliebel toont olie en naftaleen aan. Dit bevestigt analytisch de zintuiglijk waargenomen olieverontreinigingen. De olie is waarschijnlijk afkomstig uit de sliblaag en wordt verspreid door gassen die door natuurlijke processen vrijkomen uit dieper gelegen veenlagen. Het is ook mogelijk dat er via de damwanden lekkage optreedt van de grondwaterverontreiniging in de kade. De kosten voor het saneren van de waterbodem wordt vanuit een ander project betaald.

Onderzoek explosieven

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

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Water

5.1.1 Kader

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.

5.1.2 Plangebied

De waterparagraaf is als los document opgesteld en als bijlage bij deze toelichting gevoegd (Waterparagraaf Amstelskwartier 3e fase; kenmerk 29162; d.d. 15-08-2019). Voor de volledige beschrijving van het waterbeleid, waterbeheerder en de bestaande waterhuishoudkundige situatie (waterkeringen, waterveiligheid, oppervlaktewater, grondwater) en de maatregelen en aandachtspunten voor de toekomstige situatie wordt dan ook verwezen naar de rapportage in de bijlage. Bij het opstellen van de waterparagraaf is onderzoek verricht naar onder andere het effect van ondergronds bouwen op de geohydrologie. Voor de tender-, bouwrijp-, inrichting- en bouwphase zijn een aantal belangrijke aandachtspunten te destilleren uit de waterparagraaf. Verwezen wordt naar de bijlage waarin onder meer de volgende aandachtspunten zijn weergegeven:

- Langs de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart ligt een halfverholten directe secundaire waterkering (Dijkvak A129_001) in beheer bij Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De waterkering heeft beschermingszone met daarbinnen een 3 meter brede kernzone die vrij dient te blijven van keringvreemde objecten. Buiten de kernzone is het binnen de beschermingszone onder voorwaarden uit de Keur van de waterbeheerder toegestaan om constructies zoals ondergrondse parkeergarages te realiseren binnen het Keurprofiel.
- De landhoofden van de langzaamverkeerbrug over de insteekhaven worden aan 2 zijden op de kernzone van de waterkering gerealiseerd. Afstemming met Waternet/AGV over het ontwerp is daarom noodzakelijk.
- De huidige bomen, kabels en leidingen langs het water vallen gedeeltelijk binnen de kernzone van de waterkering. Deze situatie wordt voor reeds bestaande bomen en constructies gedoogd. Bij alle nieuwe bomen moet gezorgd en aangetoond worden dat zij, inclusief de ontgrondingskuil van de boom, buiten de kernzone en buiten het ondergrondse leggerprofiel van de waterkering vallen.
- Voor graafwerkzaamheden en aanleg van nieuwe kabels en leidingen binnen het Keurprofiel van de waterkering geldt dat ze alleen onder strenge voorwaarden uit de Keur kunnen worden uitgevoerd en dat de erosiekrater van een drukleiding buiten het ondergrondse leggerprofiel van de waterkering dient te vallen.
- Volgens de geschetste referentie-ontwerpvarianten van deze nieuwe langzaamverkeerbrug over de insteekhaven is sprake van tussensteunpunten waarbij in beperkte mate wateroppervlak gedempt wordt (waarschijnlijk <10 m²). De afname van het wateroppervlak als gevolg van de (pijlers) van de nieuwe langzaamverkeerbrug over de insteekhaven dient voorafgaand aan de bouw van de brug één op één gecompenseerd te worden door nieuw oppervlaktewater binnen de Amstellandse boezem te graven. De watercompensatie die nodig is vanwege de realisatie van de pijlers van de langzaamverkeerbrug wordt als volgt in het plan gerealiseerd: *Uit het kadeonderzoek Overamstel uit 2018 is geconcludeerd op basis van restlevensduur dat de kade langs de Duivendrechtsevaart vervangen moet worden. Door een kleine landinwaartse verplaatsing van de nieuwe kademuur*

ontstaat een positieve watercompensatie.

- In het plangebied bevinden zich mobiele bodemverontreinigingen die zich in het grondwater kunnen verplaatsen. Laterale verspreiding van de verontreiniging wordt voorkomen door de in Overamstel aanwezige beheersdrainage. Voor het plangebied is van belang dat het freatisch grondwater binnen de plangrens noordoostwaarts richting beheersdrainage dient te stromen.
- De volgende maatregelen en uitgangspunten zijn noodzakelijk voor het realiseren van een duurzaam toekomstig grondwatersysteem in het plangebied:
 1. Grondwaterneutrale kelderbouw bij bouwblokken 2 en 3 (N.B. bloknummers 2 en 3 van de waterparagraaf = bloknummers 10 en 11 van het stedenbouwkundig plan het overzicht van de bouwblokken is opgenomen in de afbeelding bij de verkavelingsstructuur in hoofdstuk 2.2.2.) langs de Amstelstroomlaan; hierbij wordt naast en onder de te realiseren kelder een laag grondverbetering aangebracht waarmee ook na realisatie van de kelder een hydraulische verbinding voor freatische grondwaterstroming blijft bestaan. Daarbij is het voorlopige uitgangspunt een laag grondverbetering met een doorlaatvermogen (kD-waarde) van minimaal 10 m²/d. Als alternatief kan ook een halfverdiepte kelder worden gerealiseerd.

Het belang van grondwaterneutrale kelders is ook vastgelegd in het paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders". Naar aanleiding hiervan is vastgelegd dat kelders tot 300 m² of 4 meter diep moeten voldoen aan de gemeentelijke beleidsregels. Voor grotere of diepere kelders moet een geohydrologisch onderzoek worden uitgevoerd.

2. Een verhardingspercentage van het centrale plein van minimaal 50%. Dit houdt in dat 50% van het plein wordt aangesloten op een HWA-systeem met afvoer op het oppervlaktewater. De andere helft van het plein kan onverhard blijven.
 3. Een eindhoogte ná initiële zetting van minimaal NAP +0,9 m in het plangebied onder het uitgangspunt dat waar nodig met goed doorlatend zand wordt opgehoogd ($k > 5$ m/d). Het betreft hier een minimale hoogte op locaties waar in de omgeving bomen worden aangeplant ter plaatse van de laagste delen in het maaiveld; doorgaans langs de rijweg.
 4. Bouwblokken dienen hoger dan dit niveau (zie punt 3) te worden gerealiseerd om het benodigde afschot in trottoirs en wegprofielen en voldoende waterberging in het straatprofiel voor een Rainproof maaiveldontwerp te kunnen realiseren. Indicatief dienen de vloerpeilen van de bebouwing minimaal 0,2 m hoger te liggen dan deze minimale maaiveldniveaus van NAP +0,9 m, dus op minimaal NAP +1,1 m.
- Ontwikkelaars dienen bij het ontwerp van de ondergrondse parkeergarages insluiting van grondwater op de kavel te voorkomen. Insluiting van grondwater treedt op als er grondwateraanvulling door neerslag optreedt maar het grondwater niet weg kan stromen omdat de grondwaterstroming geblokkeerd wordt door ondergrondse parkeergarages.
 - De ondergrondse parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd (geen polderconstructies). In verband met mobiele verontreinigingen in het freatische grondwater kan bouwen met (niet-waterdichte) kruipruimte risicovol zijn voor de gezondheid en wordt voortsnog afgeraden om bouwen met kruipruimte toe te staan. Milieukundig onderzoek kan hierover uitsluitsel geven.
 - Vanwege het toenemende risico op extreme neerslag dient het maaiveld zodanig te zijn ingericht dat het overtollige water geen schade, grote overlast, gevaarlijke situaties of blokkade van hoofdwegen veroorzaakt. Voor de verwerking van hemelwater geldt het beleid uit het Gemeentelijk Rioleringsplan 2016-2021:
 1. Het streven is om een bui van 60 mm per uur te kunnen verwerken zonder schade in bebouwing of aan vitale infrastructuur en blokkade van grote gemeentelijke verkeersknooppunten. Hierbij wordt circa 20 mm per uur verwerkt door de riolering, de andere 40 mm per uur wordt in de openbare en particuliere ruimte geborgen en/of via de openbare ruimte afgevoerd (Amsterdam Rainproof).

2. Zo mogelijk wordt het hemelwater vertraagd afgevoerd en/of (her)gebruikt. Vertraagde afvoer ontlast afvoerbuizen en het oppervlaktewatersysteem tijdens piekbuien. Hemelwater kan tijdelijk geborgen worden op daken, in tuinen en parken, oeverzones en binnen het straatprofiel. Op deze manier wordt bijgedragen in het verder terug dringen van de kans op .wateroverlast op- en direct rondom het plangebied bij hevige neerslag.
- Het is noodzakelijk om de vloerpeilen van de nieuwe bebouwing hoger te kiezen dan de openbare ruimte in de omgeving en ter plaatse van de gebouwen zo nodig op te hogen zodat er voldoende waterbergingscapaciteit in het maaiveldontwerp kan worden gerealiseerd zonder dat de gewenste ontwateringsdiepte in het geding komt.
- Verder wordt geadviseerd in het plangebied een groene en klimaatrobuuste inrichting van de private ruimte te stimuleren; bijvoorbeeld in de vorm van groene of blauwe (waterbergende) daken en groene binnentuinen.
- Om verontreiniging van afstromend hemelwater, oppervlaktewater, grondwater en waterbodembodem tegen te gaan, dient het gebruik van uitlogende materialen (PAK, lood, zink en koper) tijdens de bouw- en gebruiksfase voorkomen te worden. Daarnaast dient bij het beheer zo min mogelijk gebruik te worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater.

De gemeente tendert de bouwopgaven en is opdrachtgever voor de inrichting van de openbare ruimte. De voorwaarden en aandachtspunten uit de waterparagraaf worden geborgd in de tender- en aanbestedingsprocessen.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Kader

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 toevallig vondst 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.

5.2.2 Plangebied

Cultuurhistorie

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

In het plangebied zijn geen monumenten aanwezig. Voor het plangebiedsdeel ten oosten van de Duivendrechtsevaart is de noordwest/zuidoost lopende vroegere polderverkaveling en de daarop volgende verkavelingsrichting van de voormalige Zuidergasfabriek van belang. Deze verkavelingsrichting is niet meer in het plangebied van Amstelkwartier 3e fase aanwezig, maar is wel aangehouden in de stedenbouwkundige structuur van de aangrenzende gebieden van Amstelkwartier 1e en 2e fase (zie paragraaf 2.2). Voor het plangebied is de aangrenzende Duivendrechtsevaart in de cultuurhistorische verkenning geduid als een betekenisvol stedenbouwkundig element. De Duivendrechtse Vaart werd na de tweede wereldoorlog gegraven om in het gebied de aan- en afvoer van goederen per schip mogelijk te maken. De vaart heeft een nautisch/utilitair karakter met strakke kademuren en is cultuurhistorisch van belang vanwege de historische functie en stedenbouwkundig van belang als ruimtelijk element. In het stedenbouwkundig plan is het ruimtelijk belang van de Duivendrechtsevaart (waaronder ook het cultuurhistorische belang wordt gerekend) onder meer onderkend door het openbaar maken van de kade langs de Duivendrechtsevaart zodat eenieder de vaart kan ervaren vanuit het openbaar gebied.

Archeologie

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

Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen plangebied Overamstel materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings/ en gebruiks/ en bewoningsgeschiedenis van de 11de/12de tot in de 20ste eeuw. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied. Het gebied Overamstel is verdeeld in zes verwachtingszones. Voorliggend bestemmingsplan ligt in gebied dat is aangeduid als "Zone E: Duivendrechtse Polder". Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik van de ontginning tot de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld. De beleidskaart is bedoeld als een

ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied. Op de archeologische beleidskaart voor Overamstel worden vijf beleidszones/ beleidsvarianten onderscheiden. Voorliggend bestemmingsplangebied ligt in gebied van "beleidsvariant 11" wat betekent dat er voor alle bodemingrepen geen verplichting bestaat voor het uitvoeren van archeologisch veldwerk. Dit is in september 2018 aan de hand van een archeologische quickscan door BMA nog eens bevestigd (bijlage: Archeologische quickscan QS 18-141; d.d. 26-09-2018).

Geconcludeerd wordt dat het aspect 'archeologie' geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan en geen beschermende regelingen in het plan behoeven te worden opgenomen. Uitzondering is het zuidelijke deel van de insteekhaven. Dat zuidelijke deel was eerder onderdeel van het plangebied van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel (zie paragraaf 1.4). In dat plan was voor dit deel een dubbel-bestemming voor archeologie opgenomen. De desbetreffende dubbel-bestemming wordt volledigheidshalve overgenomen in voorliggende bestemmingsplan.

5.3 Natuur

5.3.1 Kader

Wet natuurbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze wet heeft drie wetten vervangen, namelijk de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet.

Soortbescherming

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 verblijfplaatsen. 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.

Gebiedsbescherming

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 significante effecten heeft op de beschermde habitats in de natuurgebieden.

Ecologische Hoofdstructuur, landelijk en provinciaal beleid

Voor heel Nederland zijn natuurgebieden met verbindingszones vastgelegd. Dit Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voormalig Ecologische Hoofdstructuur (EHS), 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. De verbindingen zijn grensoverschrijdend, als je uitzoomt zie je dat de verbindingen in Europa met elkaar zijn verbonden, zodat diersoorten zich vrij kunnen bewegen en vermengen over Europa en de grote natuurgebieden kunnen bereiken.

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.

Ecologische structuur, Amsterdams beleid

Een uitwerking van de "Structuurvisie 2040" is de ecologische visie. Deze is in juli 2012 door de Gemeenteraad vastgesteld. De ecologische hoofdstructuur is al voor een groot deel ingericht, echter zijn er nog wel een aantal knelpunten in de vorm van infrastructuur of onvoldoende natuurlijke inrichting. Doel is om deze barrières voor dieren weg te nemen en waar mogelijk de kwaliteit van het groen te verbeteren. Het uitgangspunt is om werk met werk te vervolmaken, wanneer projecten in of nabij de ecologische structuur afspelen dient er altijd een stadsecoloog te worden betrokken in het proces om de kansen te benutten.

5.3.2 Plangebied

Soortbescherming

In 2019 is door Adviesbureau E.C.O. Logisch in meerdere perioden natuuronderzoek uitgevoerd naar jaarrond beschermde nestlocaties van vogels, aanwezigheid beschermde flora en naar het gebruik van het deelgebied door vleermuizen. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in de rapportage "Natuuronderzoek Amstelkwartier 3e fase te Amsterdam - Broedvogels, muurplanten en vleermuizen" (Adviesbureau E.C.O. Logisch; projectcode IBVW1825; versie d.d. 25-04-2020). De rapportage is als bijlage bijgevoegd. Uit de rapportage is het volgende op te maken:

Tijdens de flora inventarisaties zijn geen beschermde muurplanten aangetroffen in het projectgebied. Ook zijn er geen jaarrond beschermde nesten aangetroffen en geen verblijfplaatsen van vleermuizen. Er zijn wel enkele foeragerende individuen van de gewone dwergvleermuis waargenomen in het projectgebied. Deze individuen foerageren vooral boven de watergangen, aan de randen van het projectgebied. Boven de geplande ruimtelijke ontwikkelingen wordt in mindere mate gefoerageerd. Aangezien er genoeg alternatieven zijn in de directe omgeving van het projectgebied, is het foerageergebied niet essentieel. Er is geen noodzaak tot het aanvragen van een ontheffing inzake de Wet natuurbescherming.

Conclusie soortbescherming

Soortbescherming vormt geen belemmering voor het uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland, Hoofdgroenstructuur Amsterdam, Ecologische structuur Amsterdam

Het aspect "gebiedsbescherming" is eerder onderdeel van de natuurtoets die in 2017 door Adviesbureau E.C.O. Logisch is uitgevoerd voor het aan het plangebied aangrenzende gebied van de brug voor doortrekking van de Amstelstroomlaan over de Duivendrechtsevaart. De resultaten van de beoordeling voor dat aangrenzende gebied zijn weergegeven in de rapportage "Natuurtoets Brug Duivendrechtsevaart Amsterdam, d.d. 30-11-2017" dat een bijlage is bij het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase Weststrook Zuid e.o (vastgesteld d.d. 14-02-2019). Onder andere aan de hand van die rapportage is, met in achtneming van de ligging van voorliggend plangebied, het volgende op te maken voor het aspect "gebiedsbescherming" voor voorliggend plangebied:

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

Natura 2000-gebieden

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op ruim 5,5 kilometer van het plangebied. Aan de noordoostzijde betreft dit het Markermeer & IJmeer en aan de zuidzijde betreft dit Botshol op circa 7,9 kilometer. Het dichtstbijzijnde gedeelte van het NNN ligt op circa 4,3 kilometer van het projectgebied. In verkennende beoordelingen (ook wel 'voortoets' genoemd) van de vraag of een plan mogelijk negatieve effecten kan veroorzaken wordt doorgaans onderscheid gemaakt in een 19-tal verschillende storingsfactoren. Dit is afhankelijk van Natura 2000-gebied en activiteit. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om oppervlakteverlies, versnippering, verontreiniging, verstoring door geluid, optische verstoring, etc.. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden en delen van het NNN bevinden zich op voldoende afstand van het plangebied om dergelijke effecten op voorhand uit te sluiten, met uitzondering van mogelijk effect van stikstofdepositie. Dit laatste is te bepalen middels een AERIUS-berekening. In april 2020 is door het bureau IDDS een AERIUS-berekening uitgevoerd. De rapportage is een bijlage bij dit bestemmingsplan (Stikstofonderzoek Amstelskwartier, 3e fase West, Amsterdam; IDDS; 0042611/BMO/rap1; d.d. 9 april 2020). Uit de rapportage is op te maken dat de depositie in Natura 2000 gebieden 0,00 mol/ha/jr en dat geen effecten zijn op beschermde natuurgebieden.

Conclusie: Het aspect gebiedsbescherming vormt geen belemmering voor het uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Algehele conclusie

Het aspect 'natuur' is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.4 Schiphol - luchthavenindeliningsbesluit

5.4.1 Kader

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

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

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

5.4.2 Situatie plangebied

Het plangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB geldt hier een maximum bouw toetshoogte van 138 tot 146 meter en radar toetshoogte van 57 tot 59 meter, gemeten vanaf het peil van Schiphol (-4,0 meter NAP). Het bestemmingsplan ziet toe op nieuwbouw van maximaal 30 meter ten opzichte van omliggend maaiveld. De maaiveldhoogte bedraagt hier circa NAP + 0,6 m.

5.4.3 Conclusie

Het bestemmingsplan maakt geen bouwhoogtes mogelijk die de maximum hoogtes vanuit het LIB overschrijden. Het Luchthavenindelingsbesluit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Algemeen

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

Verbeelding

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

Regels

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

Toelichting

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

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

6.2 Planvorm

Dit bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is ontwikkelgericht. Dit wil zeggen dat de huidige gebruiks- en bouwregels in dit deel van de gemeente worden vervangen door nieuwe bestemmingsplanregels om de nieuwbouw, nieuwe functies en de aanleg van voorzieningen voor een nieuw woon- en werkgebied mogelijk te maken. Voorafgaand aan het opstellen van het voorliggend bestemmingsplan zijn de stedenbouwkundige kaders bepaald waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen in de vraag zich in ieder geval moeten afspelen. Dit betreft de nieuwe stedenbouwkundige hoofdstructuur die gebaseerd is op een verzameling van bestaande gebiedseigen kwaliteiten die op verschillende manieren in de ruimtelijke opbouw van het gebied een plek gaan krijgen. Deze kaders zijn vastgesteld in het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier 3e fase (door de raad vastgesteld op 20 maart 2020). De kaders voor de stedenbouwkundige structuur, gebiedsindeling, functies, aantallen, maximale bouwhoogten, ontsluiting,

etc, zoals bepaald in het stedenbouwkundig plan, zijn voor zover ruimtelijk relevant, vertaald naar een in hoofdopzet globale verbeelding, met nadere detaillering voor het borgen van bepaalde ruimtelijk gerelateerde belangen. Aan de verbeelding zijn regels gekoppeld die de in het stedenbouwkundig plan gestelde kaders vastleggen en waarmee wordt gezorgd voor een goede middenweg tussen flexibiliteit voor gebruikers, gemeente en ontwikkelaar(s) enerzijds en voldoende rechtszekerheid voor omwonenden en andere belanghebbenden anderzijds.

Planvorm en sturing

De afgelopen jaren is de tendens voor gebiedsontwikkeling in Nederland meer en meer verschoven van aanbodgericht ontwikkelen naar vraaggericht ontwikkelen. Deze verandering in wijze van ontwikkelen vraagt om een planvorm met kaders waarbinnen veranderingen in marktvraag, gedurende de planhorizon van een bestemmingsplan (10 jaar) kunnen worden gefaciliteerd. Als bestemmingsplanopzet voor de herontwikkeling van het plangebied is daarom gekozen voor een relatief globaal eindplan zonder uitwerkingsverplichting. Dit om een geleidelijk verlopende gebiedsontwikkeling op gang te brengen. Met het vaststellen van een relatief globaal eindplan wordt op voorhand het eindbeeld (welke functies zijn toegestaan in welke gebieden, wat is het maximum programma, waar komt de hoofdontsluiting, welke elementen dienen te worden behouden, etc.) alleen in grote lijnen vastgelegd en zal het uiteindelijke resultaat (exacte situering en grootte van een woning op een kavel, de exacte hoogte in meters, de exacte ligging van een weg, voet- of fietspad, etc.) mede bepaald gaan worden door het verloop van de marktvraag in de tijd. Sturing op het eindbeeld vindt daarbij niet alleen plaats via de regels van het bestemmingsplan, maar ook via het sturen bij uitgifte/tendering. Op basis van het stedenbouwkundig plan worden voor de bouwblokken zogeheten bouwveloppen opgesteld. Deze worden via openbare tenders op de markt van ontwikkelaars en beleggers aangeboden. In die bouwveloppen worden meer gedetailleerde bouwregels uitgewerkt. Bij het opstellen van deze bouwregels wordt onder meer aandacht besteed aan de uitstraling van de bouwblokken, maar ook de integrale uitwerking van duurzaamheidsaspecten zoals bijvoorbeeld zonnepanelen. De bouwveloppen zijn van de voorwaarden voor gunning in aanbesteding. Voorbeelden van gebouwontwerp gerelateerde aspecten waarop via de bouwveloppen in meer detail wordt gestuurd dan via de regels van voorliggend globaal bestemmingsplan zijn:

- hoogte van de plint;
- hoogte vanaf waar balkons zijn toegestaan;
- diepte van balkons aan voorzijde en achterzijde;
- afstand tussen voorgevelrooilijn en inpandige parkeervoorzieningen;
- situering garagedeuren- of hekken ten opzichte van de voorgevelrooilijn
- situering voorgevels / inspringen op bouwlagen / terugligging van bepaalde delen van bouwlagen ten opzichte van de voorgevel rooilijn;
- snedes / openingen tussen gebouwen / delen van gebouwen;
- voorwaarden bij het realiseren van halfverdiepte en geheel verdiepte parkeervoorzieningen / eisen aan ondergronds bouwen. Volledigheidshalve: ondergronds bouwen is voor andere functies dan parkeervoorzieningen is niet toegestaan. Dit volgt uit het toegestane gebruik dat per bouwlaag is geregeld.

Ontwikkeling versus beheer

Omdat de realisatie van het totale gebied meerdere jaren in beslag kan nemen en gebouwontwerpen in de fase van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet zijn afgerond of zijn gemaakt, is het in beginsel wenselijk om, ter voorkoming van onnodige starheid, enige globaliteit in de bestemmingsregels op te nemen. In voorliggend bestemmingsplan is dit doorgevoerd met het intekenen van ruime bouwvlakken op de verbeelding. Gebouwen dienen binnen bouwvlakken te worden gerealiseerd en er zijn maxima en minima toegekend aan de toegestane bouwhoogte in deze bouwvlakken. Nadat een gebouw eenmaal is gerealiseerd is de aanleiding als motivatie voor de globaliteit niet meer aan de orde en ligt

het in de rede om de dan gerealiseerd bebouwde situatie, net als elders in bestaand stedelijk gebied, meer conserverend te bestemmen. Daartoe is in de bouwregels een bepaling opgenomen die er op toeziet dat als een gebouw op grond van voorliggend bestemmingsplan eenmaal is gerealiseerd, de goot- en bouwhoogte en oppervlakte van het desbetreffende gebouw op het bouwperceel niet mag worden vergroot.

6.3 De bestemmingen

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.

Specifieke regels aanvullend of afwijkend op algemene begripsbepalingen

Om het stedenbouwkundig plan te kunnen vertalen naar juridische regels is het noodzakelijk om voor een enkele bepaling een specifieke uitleg te geven in de regels zelf. In het desbetreffende begrip in artikel 1 staat dan de zinsnede 'tenzij in de regels anders is bepaald'. Dit geldt bijvoorbeeld voor het begrip 'peil' in samenhang met het begrip 'eerste bouwlaag'. De zinsnede 'tenzij in de regels' in de omschrijving van deze begrippen is bijvoorbeeld van toepassing op de regels in de bestemming Gemengd - 1 die zijn toebedeeld aan blok 9 van het stedenbouwkundig plan. Blok 9 ligt met één zijde aan een oplopend maaiveld, namelijk het talud van de toe/afrit van de brug over de Duivendrechtvaart waardoor het peil van dat blok varieert. Ter verduidelijking van wat dan bijvoorbeeld als eerste bouwlaag moet worden aangemerkt, is dat voor blok 9 in de regels van de bestemming Gemengd - 1 uitgeschreven met verwijzing naar aanduidingen op de verbeelding. In dit geval betreft het de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1' en 'specifieke bouwaanduiding - 2'. Die aanduidingen hebben met dezelfde achterliggende gedachte ook betekenis in de bouwregels van Gemengd -1 voor zover de minimale en maximale bouwhoogte van blok 9 betreft. Met de 'specifieke bouwaanduiding - 2' is op de verbeelding de locatie aangegeven ten opzichte van waar de bouwhoogte wordt bepaald voor gebouwen van blok 9 die binnen het op de verbeelding aangegeven aanduidingsvlak liggen met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1'.

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 t/m artikel 6: Gemengd-1 t/m Gemengd - 4

Hoofdpopzet

In het plan is onderscheid in een 4-tal gemengde bestemmingen, die zich enerzijds onderscheiden in ruimtelijk opzicht, onder meer de ligging, en anderzijds in het gebruik dat is toegestaan volgens de bestemmingsomschrijving:

- Gemengd - 1: blok 9 en blok 10 van het stedenbouwkundig plan. Blokken / bouwvelden met een zijde aan de Amstelstroomlaan en met grote verscheidenheid in functiemenging.
- Gemengd - 2: blok 13 en 14 van het stedenbouwkundig plan. Blokken / bouwvelden met grote verscheidenheid in functiemenging.
- Gemengd - 3: blok 12 van het stedenbouwkundig plan. Blok / bouwveld waar de functiemenging school en wonen betreft.
- Gemengd - 4: 'special blok 11' van het stedenbouwkundig plan. Hier is functiemenging in ruime mate toegestaan in die zin dat niet-woonfuncties ook op andere bouwlagen zijn toegestaan dan alleen op de begane grond.

In beginsel is binnen alle gemengde bestemmingen het gebruik van de gebouwen voor woonruimte en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Bepaalde vormen van dit gebruik is op bepaalde locaties evenwel uitgesloten om redenen van externe veiligheid en luchtkwaliteit. Dit wordt hierna nog nader toegelicht. Daarnaast zijn algemene functies toegestaan die de bestemmingen ondersteunen, zoals parkeervoorzieningen en nutsvoorzieningen (elektriciteit, telecommunicatie, water en voorzieningen voor warmtelevering zoals aardgas, stadsverwarming of warmte/koude systemen).

Overig gebruik dat volgens de bestemmingsomschrijving van de te onderscheiden bestemmingen Gemengd -1, Gemengd - 2, Gemengd -3 en Gemengd - 4 is toegestaan verschilt per bestemming.

Op de verbeelding zijn de maximaal toegestane bouwhoogten weergegeven. Dit geldt ook voor de

minimale bouwhoogte langs de Amstelstroomlaan.

Op de verbeelding zijn ruime bouwvlakken weergegeven waarbinnen gebouwen zijn toegestaan. Deze vlakken mogen echter niet overal volledig bebouwd worden. In de regels is in elke bestemming bepaald dat horizontale gebouwdiepte van een gebouw in een bouwvlak niet meer mag zijn dan 17,5 meter. Op de verbeelding is met aanduidingen aangegeven als er in afwijking van die regel iets anders geldt. Het gaat dan bijvoorbeeld om de locaties waar bepaalde delen van een bouwvlak voor bepaalde bouwlagen geheel bebouwd mogen worden (zie ook paragraaf 2.2.2 onder 'Rooilijnen - horizontale gebouwdiepten'). Dit betreft onder meer:

- specifieke bouwaanduiding - 3: beoogde supermarktllocatie in blok 10 van het stedenbouwkundig plan.
- specifieke bouwaanduiding - 4: beoogde schoollocatie in blok 13 van het stedenbouwkundig plan.
- specifieke bouwaanduiding - 5: beoogde supermarktllocatie in blok 14 van het stedenbouwkundig plan.
- specifieke bouwaanduiding - 6: beoogde schoollocatie in blok 12 van het stedenbouwkundig plan.
- specifieke bouwaanduiding - 7: verplichting tot nader akoestisch onderzoek in verband met de Amstelstroomlaan.

Samenhang tussen regels / verwijzing naar algemene regels

De omvang van het toegestane gebruik is geregeld in de algemene gebruiksregels. Daarvoor wordt in de specifieke gebruiksregels van de te onderscheiden bestemmingen Gemengd-1, Gemengd-2, Gemengd-3 en Gemengd-4 verwezen naar de algemene gebruiksregels in artikel 14. De minimale en maximale parkeernormering is met een dynamische beleidsverwijzing geregeld in de algemene bouwregels. Dit omdat de parkeernormering wordt gehanteerd bij omgevingsvergunningsprocedures voor de activiteit 'bouwen'. Daarvoor wordt in de specifieke gebruiksregels van de te onderscheiden bestemmingen verwezen naar de algemene bouwregels in artikel 13.

Specifieke gebruiksbepalingen in de bestemmingen Gemengd - 1 t/m Gemengd - 4:

In de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen Gemengd 1 t/m Gemengd - 4 is aangegeven welk gebruik is toegestaan, maar bijvoorbeeld niet in welke mate, op welke bouwlaag en waar. Dat is geregeld in de specifieke gebruiksregels van de desbetreffende bestemmingen. Dit, al dan niet met verwijzing naar aanduidingen op de verbeelding of met verwijzing naar de algemene regels in hoofdstuk 3 van de regels (parkeren, programma). Aanduidingen zijn gebruikt om aan te geven waar bepaalde functies wel of juist niet zijn toegestaan, bijvoorbeeld om redenen van externe veiligheid of luchtkwaliteit. Zo is met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 3' het deel van de gronden aangeduid van de bestemming Gemengd - 3 dat binnen 80 meter van een gasleiding ligt en waar om die reden geen maatschappelijke dienstverlening of woonfuncties zijn toegestaan die specifiek bedoeld zijn voor minder zelfredzame personen (zie ook paragraaf 4.5 en paragraaf 4.4.2 onder 'Omgevings situatie - aan te houden afstanden'). Volledigheidshalve: voor de bestemmingen Gemengd - 1 en Gemengd - 4 is dat voor de desbetreffende vormen van maatschappelijke dienstverlening en woonruimte geregeld in de specifieke gebruiksregels zonder verwijzing naar een aanduiding op de verbeelding omdat de gronden met de bestemming Gemengd - 1 en Gemengd - 4 geheel binnen de 80 meter zone van de gasleiding liggen.

Andere aanduidingen op de verbeelding zijn opgenomen vanuit de opzet van het stedenbouwkundig plan over waar welk gebruik waar is beoogd. Dit betreft aanduidingen waar in de regels is bepaald of een bepaald gebruik expliciet wel of juist niet is toegestaan op bepaalde bouwlagen, op bepaalde delen van gronden met een bepaalde bestemming. Volledigheidshalve: als een bepaling voor alle gronden van de desbetreffende bestemming geldt is doorgaans geen aanduiding op de verbeelding nodig, maar staat het enkel in de regels. Dit geldt bijvoorbeeld voor bepaald gebruik van 'special blok 11' die de bestemming Gemengd - 4 heeft gekregen.

Op de verbeelding staan onder meer de volgende functie / gebruik / specifiek gebruik gerelateerde aanduidingen waar in de specifieke gebruiksregels van de desbetreffende bestemmingen dus betekenis aan is gegeven:

- bedrijf (b): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 1 het gebruik 'bedrijf' en het gebruik 'broedplaats' is toegestaan op een in de regels bepaalde bouwlaag.
- detailhandel (dh) met daarbij de aanduidingen 'specifieke vorm van gemengd - 1' (svg-1) en 'specifieke vorm van gemengd - 2' (svg-2): deze aanduidingen zijn gebruikt indien op gronden met de desbetreffende bestemming Gemengd-1, Gemengd-2 en Gemengd-4 het gebruik 'detailhandel' is toegestaan op een in de regels bepaalde bouwlaag. Hierin is een nadere detaillering aangebracht met de aanduiding 'specifiek vorm van gemengd - 1'. Op die locatie is alleen laden en lossen toegestaan ten dienste van de gebruiksfunctie detailhandel. Het winkelgedeelte van de detailhandel is daar dus niet toegestaan. Met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2' is aangegeven waar geen supermarkt is toegestaan. Uitzondering op die gronden zijn toegangen tot een achterliggende supermarkt. Die zijn daar wel toegestaan.
- dienstverlening (dv): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 1 en Gemengd - 2 het gebruik 'consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening' is toegestaan op een in de regels bepaalde bouwlaag.
- horeca (h): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 1 en Gemengd - 2 het gebruik 'horeca' is toegestaan op een in de regels bepaalde bouwlaag. Volledigheidshalve: het toegestane type horeca (café, restaurant) is voor die locaties geregeld in de regels.
- kantoor (k): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 1 het gebruik 'kantoor' is toegestaan op een in de regels bepaalde bouwlaag.
- wonen (w): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 1 en Gemengd - 2 géén woningen zijn toegestaan op in de regels bepaalde bouwlagen.
- sport (s): Deze aanduiding is gebruikt indien op delen van gronden van de desbetreffende bestemming Gemengd - 2 en Gemengd - 3 sportvoorzieningen. Dit betreft de beoogde schoollocaties waarvan de mogelijke gymzalen ook gebruikt mogen worden voor sport dat niet samenhangt met het schoolgebruik (sportverenigingen).

Maatschappelijke dienstverlening

Maatschappelijke dienstverlening betreft meerdere te onderscheiden functies. In de begripsbepalingen is maatschappelijke dienstverlening als volgt gedefinieerd: Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve voorzieningen, kinderopvang, welzijnsvoorzieningen, (para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen, waaronder niet wordt verstaan fitness en sportscholen. In paragraaf 2.3.4 van deze toelichting is het beoogde programma maatschappelijke dienstverlening aangegeven. In het te realiseren programma wordt onderscheid gemaakt in de volgende maatschappelijke dienstverlenende gebruiksfuncties:

- 'Alles-in-1 basisscholen' met gymzalen. Dit betreft combinaties van basisschool, kinderopvang, naschoolse opvang en gymzalen behorende bij de basisscholen. Dit alles valt onder de in de begripsomschrijving van maatschappelijke dienstverlening aangegeven 'educatieve voorzieningen en kinderopvang'. De gymzalen mogen ook gebruikt worden door sportverenigingen. Dergelijk gebruik voldoet niet aan de begripsomschrijving van maatschappelijke doeleinden. Omdat dat gebruik wel beoogd is, hebben de locaties waar de basisscholen met gymzalen zijn beoogd op de verbeelding de aanduiding 'sport (s)' gekregen. In de regels is daarvoor bepaald dat ter plaatse van die aanduiding ook sportvoorzieningen zijn toegestaan.
- Omdat de woningen aan de binnenzijde van bouwblokken bij de binnentuinen een geluidsluwe gevel

hebben is naar aanleiding van het advies van het TAVGA opgenomen dat in de bouwblokken geen buitenspeelterreinen zijn toegestaan. Dit om een te hoge geluidswaarde als gevolg van stemgeluid te voorkomen. De speelvoorzieningen worden aangelegd aan de buitenzijde in de bestemming Verkeer, waar dit stemgeluid ook zonder specifieke voorzieningen verwacht kan worden.

- Buurtkamer. Dit betreft multifunctionele ontmoetingsruimten wat valt onder de in de begripsomschrijving van maatschappelijke dienstverlening aangegeven 'welzijnsvoorzieningen, (para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen'.
- Gezondheidscentrum. Dit valt onder de in de begripsomschrijving van maatschappelijke dienstverlening aangegeven '(para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen'.
- Praktijkruimte jeugdhulpverlening. Dit betreft flexwerkplekken t.b.v. jeugdhulpverlening wat valt onder de in de begripsomschrijving van maatschappelijke dienstverlening aangegeven '(para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen'.
- Gecombineerde behandel/woonlocatie jeugd voor het opvangen en begeleiding van jongeren. Gecombineerde behandel/woonlocatie jeugd is, mits daadwerkelijk sprake is van een dagelijkse combinatie van aanwezigheid van behandelaren/begeleiders en jongeren die er wonen, aan te merken als 'Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van (para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen en voldoet daarmee in dat specifieke geval aan het begrip 'maatschappelijke dienstverlening' van het bestemmingsplan. Indien de jongeren op de locatie wonen zonder dat daar permante begeleiding aanwezig is, dan betreft het gebruik van de locatie niet 'maatschappelijk', maar 'wonen'. In dit laatste geval gaat het dus om het gebruik 'benutten van woonruimte' en dan valt het gebruik dus ook onder de m2 bvo die in de algemene gebruiksregels als maximum is toegestaan voor wat betreft 'het benutten van woonruimte'.
- Opvanglocatie voor 24-uursopvang voor o.a. dak- en thuislozen en mensen met persoonlijke problemen, inclusief gemeenschappelijke ruimte, kantoorruimte voor personeel en werkplekken voor ambulante en maatschappelijke hulpverleners. Dit valt onder de in de begripsomschrijving van maatschappelijke dienstverlening aangegeven '(para-)medische, sociaal medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen'.

Vanuit door de praktijkervaring ingegeven wens om voor grotere ontwikkelgebieden in beginsel niet alles tot in detail voor de komende 10 jaar vast te leggen omdat veel nu nog niet bekend is en de ervaring leert dat maatschappelijke en economische omstandigheden gedurende een bestemmingsplanperiode van 10 jaar veranderen, is de insteek voor de juridische bestemmingsplanregels (voor eenieder bindend): 'zo globaal mogelijk, maar gedetailleerd waar nodig'. De gemeente is zelf eigenaar van de grond en tendert / besteedt aan via het privaatrecht met behulp van bouwenvelopen onder andere wat waar mag komen. Privaatrechtelijk stuurt de gemeente dus op het programma in de ontwikkelfase. Daarom ligt aan de opzet van wijze van bestemmen van de maatschappelijke voorzieningen de volgende overwegingen ten grondslag:

- Eerste insteek voor het toedelen van functies aan locaties is de inhoud van het stedenbouwkundig plan zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 11 maart 2020.
- Daarbij is de overweging om op zoveel mogelijk locaties maatschappelijke dienstverlening toe te staan omdat die een algemeen belang dienen die doorgaans niet door de markt (projectontwikkelaars en beleggers) worden gerealiseerd. Er is daarom gekozen om maatschappelijke dienstverlening in alle bestemmingen toe te staan. Hierbij zijn wel enkele nadere specificaties aangebracht in de regels:
 1. De locaties van de 2 basisscholen liggen vast, namelijk in blok 12 en 13 van het stedenbouwkundig plan. Behoudens het wonen op de verdiepingen en het gebruik van de gymzalen door sportverenigingen zijn daar geen andere niet-maatschappelijke functies toegestaan.
 2. Het Amsterdamse Externe Veiligheidsbeleid ziet er op toe dat binnen 80 meter van de hoge druk aardgasleiding geen 'functies die specifiek bestemd zijn voor minder zelfredzamen' mogen

komen. In de bestemmingsregels is daar rekening mee gehouden.

3. Het Amsterdamse beleid voor Luchtkwaliteit ziet er op toe dat binnen 300 meter van rijkswegen geen 'hindergevoelige functies' mogen komen. In de bestemmingsregels is daar rekening mee gehouden.

Cultuur en ontspanning

In het beoogde programma is ook ruimte opgenomen voor de realisatie en vestiging van culturele voorzieningen. Onder culturele voorzieningen wordt ingevolge begripsbepaling het volgende verstaan in dit bestemmingsplan: Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen. Het gebruik van gronden voor culturele voorzieningen is opgenomen in de bestemmingsomschrijving van de bestemming Gemengd - 4. Deze bestemming is toegekend aan blok 11 van het stedenbouwkundig plan.

Detailhandel

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met twee supermarkten en diverse voorzieningen. Bij deze functies kan een ondergeschikt afhaalpunt een meerwaarde hebben voor bewoners en bedrijven in het plangebied. Daarbij is wel van belang dat een dergelijk afhaalpunt een ondergeschikt karakter blijft houden ten opzichte van de hoofdfunctie. Vanwege de logistieke gevolgen en verkeersveiligheid in de (woon)straten is een functie die alleen of hoofdzakelijk als afhaalpunt functioneert niet wenselijk. Een dergelijke bedrijfsmatige/logistieke functie is meer op zijn plaats op een bedrijventerrein. Ook de openbare ruimte wordt ingericht voor een woon/werkgebied, niet functies met een grote verkeersaantrekkende werking.

Geluidluwe gevels

In navolging van het Amsterdamse geluidbeleid is in de regels bepaald dat woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, voorzien dienen te worden van een geluidluwe gevel. Omdat bouwblokken gefaseerd gerealiseerd gaan worden is een flexibiliteitsbepaling opgenomen voor de tijdelijke fase waarin een deel van een blok is gerealiseerd, maar een ander geluidafschermend deel nog niet. Deze tijdelijke fase mag maximaal 18 maanden duren. Op het moment dat de flexibiliteitsbepaling wordt toegepast moet objectief duidelijk zijn dat de afschermende bebouwing gerealiseerd gaat worden en in welke vorm. Dat kan middels een privaatrechtelijke overeenkomst waarbij vaststaat wanneer de bebouwing wordt opgericht hetzij een ingediende aanvraag omgevingsvergunning voor het oprichten van de afschermende bebouwing. Bij toepassing van de flexibiliteitsbepaling moet tevens een hogere waarde op de gevel worden vastgesteld.

Verplichting tot nader geluidsonderzoek (specifieke bouwaanduiding - 7)

Voor de bebouwing langs de Amstelstroomlaan geldt de verplichting voor nader akoestisch onderzoek. Dit is vastgelegd door middel van de specifieke bouwaanduiding - 7. De Amstelstroomlaan is een 30 km/u weg, maar wel een weg met een hoge verkeersintensiteit. Om te voorkomen dat de geluidswaarden in de woningen langs de Amstelstroomlaan te hoog worden is een verplichting tot nader onderzoek opgenomen, zodat eventueel maatregelen voorgeschreven kunnen worden om de binnenwaarde te beschermen.

Groene binnentuinen

Aan de binnenzijde van de bouwblokken staan privacy en een 'groene binnenwereld' centraal. Dit niet alleen vanwege de ruimtelijke uitstraling en het daarmee samenhangende woon- en leefklimaat (relatief drukker aan de buitenzijde van de bouwblokken en relatief rustiger aan de binnenzijde van bouwblokken), maar onder meer ook vanwege bijkomende positief effect op aspecten als biodiversiteit,

bestemmingsplan_Amstelkwartier derde fase West (vastgesteld)

waterberging, klimaat ('hittestress'). . Uitgangspunt voor het kunnen verkrijgen van een 'groene binnenwereld' is:

- zo min mogelijk bebouwing in de binnentuin. Daarvoor wordt in de regels voor de gesloten bouwblokken waar volgens het stedenbouwkundig plan geen supermarkt of school is toegestaan (blok 9 en blok 12a) bepaald dat op gronden die op grotere afstand van de voorgevel liggen dan 17,5 m geen vergunningvrije bouwwerken zijn toegestaan. Dit door die specifieke gronden niet als 'erf' aan te merken in de zin van artikel 1 van bijlage II behorende bij het Besluit omgevingsrecht.
- de aanwezigheid van groene daken op binnenterreinen. Omdat volgens het stedenbouwkundig plan een deel van de bouwvelden geheel of gedeeltelijk bebouwd mogen worden is zonder het treffen van specifieke maatregelen niet overal sprake van een 'groene binnenwereld'. Dit betreft onder andere de locaties van de twee supermarkten (blok 10 en 14) en de locaties van de twee scholen (blok 12b en blok 13). In aansluiting op het uitgangspunt voor het kunnen verkrijgen van een 'groene binnenwereld' wordt daarom als voorwaarde / voorwaardelijke verplichting gesteld dat het dak van de supermarkten en op het dak van de met afwijking toegestane gebouwde parkeervoorzieningen op grotere afstand dan 17,5 m van de voorgevel moet worden ingericht en in stand moet worden gelaten als groen dak. Dit is een dak met een dakbedekking waarop een plantaardige laag is aangebracht, dat wil zeggen een laag die hoofdzakelijk bestaat uit levende planten zoals onder andere grassen, struiken en bomen. Dit betreft de locaties die op de verbeelding zijn aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3' en specifieke bouwaanduiding - 5'.

Woonruimte in de bestemmingen Gemengd - 1 t/m Gemengd - 4:

(On)zelfstandige woonruimte, verkamering (kamerverhuur) en bed & breakfast

Regelgeving / regulering op het gebied van wonen betreft verschillende instrumenten. Een van de instrumenten is een Amsterdamse vergunningstelsel voor 'kamersgewijze verhuur' en 'bed&breakfast' op basis van de gemeentelijke Huisvestingsverordening. Een ander instrument is het bestemmingsplan. Het navolgende is de toelichting op de gekozen wijze van bestemmen voor wat betreft het gebruik van woningen voor kamerverhuur en bed&breakfast in voorliggend bestemmingsplan. Dit op basis van de op het moment van voorliggend bestemmingsplan geldende regelgeving (momentopname):

Met ingang van 1 januari 2020 geldt de Huisvestingsverordening 2020. Hierin zijn regels opgenomen over de samenstelling van de woonruimte voorraad. Onderscheid bestaat tussen zelfstandige woonruimte, onzelfstandige woonruimte en bedrijfsmatig gebruik van een deel van de woonruimte, bijvoorbeeld ten behoeve van bed & breakfast. Sturen op de samenstelling van de woonruimte voorraad is primair van belang omdat het woningaanbod dient aan te sluiten op de vraag en behoefte van huishoudens van verschillende samenstellingen aan woonruimte. Tussen de wijze van bewoning en/of het gebruik van te onderscheiden typen woonruimte bestaan verschillen. Bewoning door een gezinshuishouden is bijvoorbeeld anders dan het gebruik van een woonruimte met een gemeenschappelijke ruimte, die voor het overige verkamerd wordt verhuurd aan een aantal eenpersoonshuishoudens. De verschillende typen bewoning hebben naar hun aard een meer of minder intense ruimtelijke uitstraling. Voor het gedeeltelijk gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast geldt dat dit meer effect op de omgeving heeft dan bewoning zonder dit nevengebruik.

Wanneer de rechthebbende een bestaande zelfstandige woonruimte verkamerd wil verhuren (ook wel omzetting genoemd), of in de woonruimte een bed & breakfast wil exploiteren, dan is op grond van de Huisvestingsverordening 2020 een *omzettingsvergunning* nodig voor verkamering respectievelijk *onttrekkingsvergunning* ten behoeve van bed & breakfast nodig. Wanneer verlening van de gevraagde vergunning, die een wijziging in de woonruimtevoorraad teweeg brengt, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders leidt tot een aantasting van de leefbaarheid ter plaatse, bijvoorbeeld omdat de concentratie van verkamerde woningen ter plaatse te groot wordt geoordeeld, kan de op grond van de Huisvestingsverordening benodigde vergunning om die reden worden geweigerd. Datzelfde kan

zich voordoen bij een concentratie van bed & breakfast exploitatie.

Met ingang van 1 april 2020 geldt op grond van de Huisvestingsverordening 2020 voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast een quotumstelsel. Dit betekent dat er verdeeld over 99 wijken in de stad is vastgesteld hoeveel omzettingsvergunningen voor kamergewijze verhuur alsmede hoeveel onttrekkingsvergunningen ten behoeve van bed & breakfast er maximaal kunnen worden verleend. Bij het bepalen van die quota is de aanvaardbaarheid voor het woon- en leefklimaat betrokken.

In geval van *omzetting (verkamering / kamerverhuur)* zijn naast het maximale aantal te verlenen vergunningen in het Huisvestingsbeleid (zoals dat geldt op moment van opstellen van voorliggend bestemmingsplan) stringente regels vastgelegd die toezien op een nadere spreiding van verkamerede verhuur binnen buurten en wijken, en te grote concentraties binnen een buurt of wijk worden voorkomen. Ook geldt de eis dat een kamer niet door meer dan één volwassene mag worden bewoond. Het samenstel van voorwaarden vormen een nadere borging van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De afdeling Verkeer en Openbare ruimte van de gemeente heeft voor het opstellen van het beleid beoordeeld dat bij deze regeling geen sprake zal zijn van zodanige toename van de parkeerdruk of behoefte aan fietsparkeerplekken dat dit vanuit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar zou zijn.

Het exploiteren van een bed & breakfast, waarvoor een *onttrekkingsvergunning* noodzakelijk is, kan overlast, drukte, afvalproblematiek en lokale overheersing van toeristenwinkels binnen het winkelaanbod met zich meebrengen. Omwonenden van een bed & breakfast worden het hele jaar door geconfronteerd met arriverende en vertrekkende gasten (rolkoffers) en mogelijk overlast van toeristen in hun directe woonomgeving vanwege een ander dag-nachtritme. Met de wijkquota is nadrukkelijk ook een ruimtelijke sturing beoogd over de 99 wijken in de stad en niet alleen de bescherming van de woningvoorraad. De *onttrekkingsvergunningen* ten behoeve van bed & breakfast zullen voor maximaal acht jaar worden afgegeven.

De wijkquota zorgen ervoor dat de extra druk die van omzetting van een zelfstandige naar meerdere onzelfstandige woonruimten (verkamering) alsmede gebruik van woonruimte ten behoeve van bed & breakfast uitgaat op het woon- en leefklimaat niet onevenredig zal zijn. Aldus beschermt het in de huisvestingsregels vastgelegde afwegingskader voor omzetting en onttrekking ten behoeve van bed & breakfast het belang van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voldoende. Een nadere ruimtelijke afweging voegt hieraan niets toe.

De regels over woonruimte voorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben betrekking op de *bestaande* woonruimte voorraad. Voorliggend bestemmingsplan maakt *nieuwbouw van woningen* mogelijk. De Huisvestingsverordening 2020 heeft geen directe betrekking op nieuwe woningen waarmee de bestaande woonruimte wordt uitgebreid. Dat pas aan de orde als de nieuw te bouwen woningen gerealiseerd zijn en het daarna dus bestaande woningen zijn. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimte voorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het bestemmingsplan dat nieuwe woningen mogelijk maakt alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Hiervoor is in voorliggend bestemmingsplan gekozen. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten in voorliggend bestemmingsplan. Wel zijn er afwijkingsbevoegdheden opgenomen. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan echter niet worden gebruikt gelijktijdig met een omgevingsvergunning om een woongebouw op te richten of een gebouw te transformeren naar woonruimte. Dat volgt uit de voorwaarde voor de afwijkingsbevoegdheid dat de vergunningen slechts worden verleend indien de daarvoor benodigde vergunning op grond van de

Huisvestingswet en/of verordening is verleend. Dit impliceert immers dat een dergelijke vergunning is vereist. Die vergunning is niet vereist, wanneer reeds eerder de juridisch-planologische toestemming voor een andere gebruik van de woning dan als zelfstandige woonruimte bestond. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan daarom uitsluitend worden ingezet nadat eerst een zelfstandige woonruimte is opgericht. Na oprichting behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer daarna de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingswet en/of -verordening nodig. Deze omzettings- of onttrekkingsvergunning op grond van de Huisvestingsverordening wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is als hierboven uiteengezet in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan voor onzelfstandige woonruimte of bed & breakfast kan daarom volgen op de omzettingsvergunning voor kamerverhuur of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens in dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld.

De situatie kan voordoen dat een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend waarbij toestemming wordt gevraagd om direct bij oprichting of direct bij omzetting onzelfstandige woonruimten, of bed & breakfastfaciliteiten te realiseren. Als gezegd is dan geen vergunning op grond van de Huisvestingswet- of verordening benodigd en kan als gevolg daarvan de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet worden gebruikt. Dan kan wel buitenplans vergunning worden verleend. Wel is het noodzakelijk om het al dan niet verlenen van de gevraagde (buitenplanse) afwijkvergunning in het kader van de toets aan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te stemmen op de overige ontwikkeling van verkamering respectievelijk bed & breakfast in de betreffende buurt of wijk.

Short stay

Het gebruik van woningen ten behoeve van short stay is niet toegestaan. Short stay is het tijdelijk gebruik van een woonruimte ten behoeve van 'kort wonen'. Het tijdelijke gebruik betreft een periode van minimaal zeven nachten en maximaal zes maanden, en is geen wonen in de gewone betekenis van het woord. Dit was tot 2016 een methode om in Amsterdam expats te faciliteren. Het beleid hieromtrent was ingezet vanuit Huisvestingsregels. Tot aan vastgelegde maxima in buurten kon een onttrekkingsvergunning voor tien jaar worden verleend ten behoeve van short staygebruik. Short stay wordt niet meer gezien als wenselijke vorm van gebruik van woonruimte. In het bestemmingsplan zijn er dan ook geen regels over short stay opgenomen.

Artikel 7 Verkeer

Openbaar gebied heeft de bestemming Verkeer gekregen. Dit betreft gronden bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer, nutsvoorzieningen ten behoeve van algemeen gebruik met de daarvoor benodigde infrastructurele, verkeerskundige en waterstaatsbouwkundige voorzieningen, zoals parkeergelegenheden, pleinen, groenvoorzieningen en water.

Gebouwen zijn op gronden met de bestemming Verkeer niet toegestaan. Uitzondering hierop zijn de gebouwdelen van gebouwen op aangrenzende bestemmingen die boven de gronden met een verkeersbestemming uit steken (balkons, erkers, etc.). Voor deze uitstekende gebouwdelen zijn in hoofdstuk 3 van de regels algemene regels opgenomen.

Een andere uitzondering is de met tijdelijke omgevingsvergunning toegestane trafostation ten behoeve van de E-Harbour (Zie hierna onder 'Artikel 10 Water'). Voor de E-Harbour is in 2017 een tijdelijke

omgevingsvergunning verleend voor een tijdelijk trafostation op de kop van de insteeikhaven voor de duur van 5 jaar. De tijdelijke transformator bevindt zich op gronden die de bestemming Verkeer hebben gekregen. Binnen de bestemming Verkeer is dit tijdelijke trafostation specifiek bestemd in aansluiting op de tijdelijke vergunning (5 jaar). Deze voorziening ten behoeve van één bestaande functie valt niet onder de algemene nutsvoorzieningen. Er is een specifieke (tijdelijke) regeling opgenomen waarmee dit gebruik langer kan worden toegestaan. Dit in aansluiting op de gemaakte afspraken ten tijde van de omgevingsvergunningverlening over verplaatsing van het trafostation bij ontwikkeling van Amstelkwartier 3e fase. Bij het besluit van de tijdelijke omgevingsvergunning van de transformator is destijds meegewogen dat deze dient te worden verplaatst naar een inpandige ruimte van de nieuwbouw in Amstelkwartier 3e fase. Daarvoor is in voorliggend bestemmingsplan voor de gronden met de bestemming Gemengd-2 en Gemengd-3 mede bepaald het gebruik van gronden en gebouwen ten dienste van een trafostation voor de jachthaven is toegestaan. Verplaatsing is daarmee in planologisch juridisch opzicht mogelijk.

Artikel 8 Water

De insteeikhaven heeft de bestemming Water gekregen. In de bestemmingsomschrijving en op de verbeelding is onder meer het gebruik van een deel van wateren als stallingsjachthaven specifiek opgenomen. Dit in aansluiting op de verleende omgevingsvergunning voor deze E-Harbour (zie paragraaf 1.4 onder 'Ad 4. Omgevingsvergunningen jachthaven'). Het toegestane gebruik en de locatie van de ligplaatsen en drijfsteigers e.d. van de jachthaven is daarbij wat omschrijving betreft en wat ligging van het aanduidingsvlak betreft afgestemd op de omgevingsvergunning en de afwegingen die daar destijds voor zijn gemaakt. Onderdeel van die afwegingen was het toestaan van een toegangsliepbrug voor verbinding van de drijfsteigers met de wal. De locatie van de toegangsliepbrug is voor de duur van 10 jaar tijdelijk vergund. Hierbij is destijds de overweging gemaakt dat de situatie van de definitieve entree in overleg met de gemeente wordt bepaald. In voorliggend bestemmingsplan is de toegangsbrug bij recht toegestaan in de bestemming Water en niet alleen specifiek in het aanduidingsvlak waarmee de locatie van de ligplaatsen en drijvende steigers van de jachthaven is aangeduid op de verbeelding. Verplaatsing is daarmee in planologisch juridisch opzicht mogelijk.

Artikel 9 Leiding - Gas (dubbelbestemming)

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 is met de bij de leiding behorende belemmeringsstrook op de verbeelding weergegeven met de dubbelbestemming Leiding - Gas. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen.

De dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen. Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod voor secundaire bestemmingen binnen de belemmeringsstrook van de leiding (in dit geval de breedte van het vlak van de dubbelbestemming). Er is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het bouwen op deze gronden. Hierbij worden veiligheidsaspecten meegewogen. Verder is voor de gronden met de dubbelbestemming een omgevingsvergunning verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

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

Artikel 10 Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

bestemmingsplan_Amstelkwartier derde fase West (vastgesteld)

Het plangebied betreft onder meer de insteekhaven. In het bestemmingsplan Bedrijventerrein Overamstel is aan het zuidelijk deel van de insteekhaven de dubbelbestemming Waarde - Archeologie toegekend. Deze bestemming wordt overgenomen in voorliggend bestemmingsplan (zie ook paragraaf 1.4).

Artikel 11 Waterstraat - Waterkering (dubbelbestemming)

In het plangebied ligt langs de Duivendrechtsevaart en de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart 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 dat is toegestaan op grond van de keur van de waterbeheerder. De keur van de waterbeheerder vormt derhalve het toetsingskader voor watervergunningen voor het uitvoeren van bepaalde (bouw)werkzaamheden in en op deze gronden.

Artikel 12 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 13 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn voor het parkeren algemeen geldende regels opgenomen die er op toe zien dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor het bouwen, het actuele parkeerbeleid in acht wordt genomen.

Daarnaast is vastgelegd dat bij de realisatie van kelders tot 300 m² of 4,0 meter diep er voldaan moet worden aan het recentelijk vastgestelde beleid ten aanzien grondwaterneutraal bouwen. Voor kelders groter dan 300 m² of dieper dan 4,0 meter moet door middel van geohydrologisch onderzoek worden aangetoond dat er geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de grondwaterstand of grondwaterstromen.

Voorts maakt dit artikel 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 procedurendruk verminderen.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. In voorliggend bestemmingsplan zijn algemene gebruiksregels opgenomen voor de maxima van het programma. In de specifieke gebruiksregels van de te onderscheiden bestemmingen wordt hiernaar verwezen. Tevens is in dit artikel, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Met deze regel kan het bevoegd gezag afwijken van onderdelen van de bestemmingsbepalingen, mocht dat in die bepalingen zelf niet geregeld zijn. Bedoeld worden onder meer bepalingen over specifieke doeleinden zoals antennes, liftopbouwen en overschrijding van bouw- of bestemmingsgrenzen. Ook wordt rekening gehouden met de noodzakelijke infrastructuur die nodig is voor de energietransitie en het gasloos bouwen. Er is een centrale voorziening nodig in het plangebied. Daarvoor is een ruimte gereserveerd met een maximaal oppervlakte van 230 m², zowel boven als ondergronds, en een hoogte van 4,5 meter om de bouwblokken van warmte te voorzien. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogte blijven technische installaties op het dak buiten beschouwing. De voorziening kan over meerdere bouwlagen worden verdeeld. In dat geval geldt het maximum van 230 m² voor elke bouwlaag. In de bouwblokken kan voorzien worden in een permanente centrale voorziening. Totdat deze gerealiseerd is, kan met deze afwijkingsbepaling een alternatieve voorziening in het plangebied worden gebouwd. De overschrijdingen gaan in dit geval verder dan eerder in de 'Algemene bouwregels' en maken een afwegingsmoment noodzakelijk. Een afwijkingsbesluit kan echter nooit zover gaan dat de bestemming wordt veranderd.

Artikel 16 Overgangsrecht

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

Artikel 17 Slotregel

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

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Kostenverhaal

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

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

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

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de realisatie van de plannen voor het voorliggend plangebied zijn een tweetal grondexploitaties opgesteld. De grondexploitatie Amstelkwartier 3e fase (plannummer 57990) betreft de kosten en opbrengsten van de inrichting van 6,7 hectare met circa 800 woningen en circa 24.000 m2 BVO niet-woon functies. Het saldo van de geraamde kosten en opbrengsten is positief. De grondexploitatie Brug Amstelkwartier 3e fase - Kauwgomballenkwartier betreft de kosten en opbrengsten van de realisatie van een nieuwe langzaam verkeersbrug (plannummer 57991). De geraamde opbrengsten bestaan voor 50% uit een bijdrage uit de grondexploitatie Amstelkwartier 3e fase. De andere 50% wordt bijgedragen de grondexploitatie van het Kauwgomballenkwartier. Het saldo van die exploitatie is neutraal. Op 11 maart 2019 heeft de gemeenteraad het investeringsbesluit voor de plannen vastgesteld. Geconcludeerd wordt dan ook dat de plannen financieel uitvoerbaar zijn.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Participatie en inspraak

De transformatie van Overamstel is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Het gebied Overamstel is opgedeeld in deelgebieden die gefaseerd worden ontwikkeld. Onderdeel van de transformatie is het betrekken van belanghebbenden, burgers en maatschappelijke organisaties in het proces. Omdat de transformatie van Overamstel gefaseerd plaatsvindt zijn er meerdere informatiemomenten. Het proces van participatie en inspraak voor Amstelkwartier 3e fase heeft voorafgaand aan het opstellen van voorliggend bestemmingsplan plaatsgevonden bij het tot stand komen van het stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan vormt het kader voor voorliggend bestemmingsplan. Navolgend is het proces van participatie en inspraak in hoofdlijnen weergegeven.

Presentatie van de plannen op drie informatieavonden en een informatiemarkt (2019).

In 2019 zijn twee informatieavonden georganiseerd (14 maart en 24 juni 2019) voor omwonenden. Verslagen van deze avonden zijn opgenomen in bijlage 22 van het stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. Voor de eerste avond (60 aanwezigen) zijn circa 4.500 bewoners en ondernemers uit Overamstel uitgenodigd. De tweede avond (40 aanwezigen) werden de eerder aanwezigen uitgenodigd en werd de informatieavond gecommuniceerd via de website en Facebook. Tijdens de informatieavonden werden de plannen gepresenteerd en hadden aanwezigen de mogelijkheid hierop te reageren en vragen te stellen. De omwonenden waren over het algemeen enthousiast over de plannen.

De belangrijkste opmerkingen uit de buurt waren:

- Het veilig oversteken van de Amstelstroomlaan: dit heeft ertoe geleid dat een oversteekplek inclusief zebrapad in de plannen nadien is verplaatst en overzichtelijker is ingericht.
- Het doortrekken van het groen uit het noordelijk gelegen park: door een wijziging in de plannen van destijds is er langs de Amstelstroomlaan een tijdelijke openbare ruimte ontstaan (afhankelijk van mogelijke toekomstige uitbreiding naar het oosten) die in een later stadium in samenspraak met de buurt ingericht kan worden.
- Het ontbreken van winkelveorzieningen in Overamstel: de onvrede over het ontbreken van winkelveorzieningen in Overamstel is bekend bij de gemeente. Voor een tijdelijke winkelveorziening ziet de gemeente geen mogelijkheid en er moet dus worden gewacht op het winkelgebied in Amstelkwartier 3e fase.

Op 13 april 2019 was de informatiemarkt Overamstel met circa 250 aanwezigen waar ook de plannen zijn gepresenteerd.

Consultatiegesprekken met drie woningbouwcorporaties (2019).

Op initiatief van de Amsterdamse Federatie voor Woningbouwcorporaties hebben in 2019 gesprekken plaatsgevonden met drie corporaties over het stedenbouwkundig plan. Verslaglegging is opgenomen in bijlage 23 van het stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De corporaties hebben vooral input gegeven over mogelijke doelgroepen en woninggroottes. Daarnaast is ook de stedenbouwkundige inpassing van het programma besproken. De corporaties zijn graag in een vroeg stadium aangehaakt bij de verdeling en inpassing van woonblokken om een goede inpassing van de woningen mogelijk te maken. De opmerkingen zullen worden meegenomen bij het opstellen van de verschillende bouwenvoloppen (fase na het bestemmingsplan).

Brainstormsessie met ondernemers uit Overamstel (2019)

Met ondernemers uit het gebied Overamstel heeft in 2019 een brainstormsessie plaatsgevonden over de invulling van de plinten in het winkelgebied in Amstelskwartier 3e fase. Hieruit is het idee ontstaan om samen met de buurt een visie op te stellen over het toekomstige winkelgebied. Deze visie zal bij de tenders van de bouwblokken worden toegevoegd om ontwikkelaars te inspireren de ideeën van de buurt mee te nemen in hun ontwerpen.

Inspraak (2019)

Van 26 september tot 7 november 2019 heeft het concept stedenbouwkundig plan Amstelskwartier 3e fase ter inzage gelegen. Ten behoeve van de inspraakperiode heeft er op 17 oktober 2019 een informatieavond plaatsgevonden. De binnengekomen inspraakreactie die zijn binnen gekomen zijn verwerkt in de Nota van Beantwoording en Wijzigingen die vervolgens is meegewogen bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan door het college en de gemeenteraad. De inspraak is daarna mede aanleiding geweest voor nader onderzoek naar het met voorliggend bestemmingsplan projecteren van hindergevoelige functies nabij bestaande bedrijvigheid.

Advies stadsdeel Oost (2019)

De stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van Stadsdeel Oost zijn in 2019 geïnformeerd over het concept stedenbouwkundig plan Amstelskwartier 3e fase. Stadsdeel Oost heeft een advies opgesteld, waarin onder andere zorgen over sport, ouderenhuisvesting en het beheer van de openbare ruimte zijn geuit. De beantwoording van het advies van Stadsdeel Oost is verwerkt in de Nota van Beantwoording die vervolgens is meegewogen bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan door het college en de gemeenteraad. Het advies heeft niet geleid tot wijzigingen van het stedenbouwkundig plan. Wel is een motie aangenomen betreffende de afwegingen over sport. Consequenties van advies stadsdeel Oost bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan zijn:

- *Mogelijkheden voor verdere participatie over het openbare ruimte ontwerp:* Door in een later stadium het ontwerp van de openbare ruimte te laten vaststellen zijn er mogelijkheden om met stakeholders een participatief ontwerpproces op te starten voor bepaalde onderdelen van de openbare ruimte. Mogelijkheden zijn het buurtplantsoen en de nader in te vullen tijdelijke openbare ruimte langs de Amstelstroomlaan.
- *Motie bij vaststelling stedenbouwkundig plan (2020):* Zie hiervoor in paragraaf 2.2.1 onder 'Motie bij vaststelling van het stedenbouwkundig plan d.d. 20 maart 2020'.

8.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Gedurende het opstellen van het Stedenbouwkundig Plan heeft overleg plaatsgevonden met onder meer gemeentelijke diensten die specifiek gericht zijn op specifieke belangen, zoals Bureau Monumenten & Archeologie, Verkeer & Infrastructuur, Economische Zaken, Directie Wonen, team Maatschappelijke voorzieningen, Werkgroep Kantoren. Resultaat van de afstemming met deze diensten is het stedenbouwkundig plan dat op 11 maart 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld en dat nu in voorliggend bestemmingsplan is vertaald naar juridisch planologische regels.

Het voorontwerp bestemmingsplan is voor overleg verzonden aan formele artikel 3.1.1 Bro instanties en aan informele overlegpartners en kabels en leidingen bedrijven. De ingekomen reacties zijn samengevat, beoordeeld in de bijgevoegde bijlage "Samenvatting en beantwoording vooroverleg 3.1.1. Bro". Voor een volledige weergave wordt verwezen naar deze bijlage.

Naar aanleiding van de ingekomen reacties zijn in het bestemmingsplan de volgende wijzigingen

bestemmingsplan_Amstelskwartier derde fase West (vastgesteld)

aangebracht:

- Er worden afspraken gemaakt zodat werkzaamheden aan en nabij de aardgastransportleiding onder toezicht worden uitgevoerd.
- De aanwezigheid van de leiding en het belang van goede noodplannen worden gecommuniceerd met de ontwikkelende partijen zodat in de bouwfase aandacht gegeven kan worden aan goede vluchtwegen en alternatieven.
- De definitie van detailhandel is aangepast en in de toelichting bij de regels is opgenomen dat een afhaalpunt voor (post)pakketten uitsluitend als ondergeschikte functie is toegestaan bij detailhandelsvestigingen.
- In de toelichting zijn de teksten omtrent de geluidsaspecten aangevuld en het definitieve akoestische onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is als bijlage bijgevoegd.

8.3 Advies stadsdeel

Het stadsdeel Oost is in 2019 over het stedenbouwkundig plan gevraagd om advies. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 8.1 onder '*Advies stadsdeel en inspraak (2019)*'. Dat advies is meegewogen bij het vaststellen van het stedenbouwkundig plan, maar heeft niet direct geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan. Het bestemmingsplan vertaalt het door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundig plan, waarin het advies van het stadsdeel is meegewogen, in planologisch-juridische regels waar omgevingsvergunningen aan kunnen worden getoetst. De inhoud van het plan betreft dus geen nieuwe plan dat nog niet eerder voor advies is voorgelegd aan het stadsdeel. Volledigheidshalve is over het bestemmingsplan evenwel ook advies gevraagd aan het stadsdeel. Dit gelijktijdig met het artikel 3.1.1 Bro overleg. Het stadsdeel heeft op 8 september 2020 advies uitgebracht:

1. Het Stadsdeelbestuur is voorstander van het natuurinclusief bouwen en de open binnentuinen omdat groene daken en groene binnentuinen een positieve rol kunnen spelen in het vergroten van de biodiversiteit in dit gebied. Het bestuur vraagt aandacht voor het organiseren van collectieve groene binnentuinen.
2. Aanvullend op het gemeentelijke '40-40-20' beleid vraagt het Stadsdeelbestuur om nog méér aan te sturen op middensegment huurwoningen en nog méér oog te hebben voor woningen voor ouderen. Het Stadsdeelbestuur vraagt extra aandacht voor het behouden van de 40% aan woningen in het middeldure huursegment. Dit percentage moet behouden blijven. Het is niet wenselijk dat deze categorie woningen na een eerste of tweede bewoning worden aangeboden als koopwoning.
3. Een 'flexibele' plint (flexibel in te richten/ flexibel in gebruik) verhoogt de economische levensduur van de gebouwen. Het Stadsdeelbestuur staat hier positief tegen over. Daarbij merkt het bestuur op dat onvoldoende duidelijk is of de faciliteiten die zullen worden gerealiseerd voldoende zijn toegespitst op ouderen. Verzocht wordt om te verduidelijken of de voorzieningen voldoende toegespitst zijn op ouderen.
4. Bij het bouwen van nieuwe wijken moet ook de sportbehoefte gerealiseerd kunnen worden. Bestaande sportparken kunnen de toenemende behoefte niet blijven opvangen. Er is een motie aangenomen met het doel om de sportfaciliteiten van het APGS in het weekend voor alle Amsterdammers, dus ook voor niet-leden van de Nationale Politie open te stellen. Het Stadsdeel adviseert de uitvoering van de motie en de uitkomst daarvan te betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan maar benadrukt nogmaals dat bij het bouwen van nieuwe wijken ook de sportbehoefte gerealiseerd moet kunnen worden.

Ad. 1. Ondanks het hoogstedelijk karakter wordt gestreefd naar een aangenaam verblijfsklimaat door het realiseren van rustige binnentuinen aangevuld met de openbare verblijfsruimte langs de insteekhaven. Omdat hier sprake is van een planologisch kader is de opmerking over de wijze van het beheren als collectieve voorziening nog te vroeg. Deze reactie wordt meegenomen bij het vervolgtraject.

Ad. 2. Dit bestemmingsplan volgt het gemeentelijke beleid ten aanzien van de woningbouwverdeling en de daarover te maken afspraken ten aanzien van de termijn voor het middeldure huursegment. Indien het beleid gewijzigd wordt, wordt dat verwerkt in de planvorming.

Ad. 3. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met een groot aantal verschillende voorzieningen in de plint. Zowel maatschappelijke voorzieningen als detailhandel. Deze goed ontsloten locaties kunnen benut worden voor de gewenste ondersteuning van ouderen. Het bestemmingsplan bevat een brede toekomstbestendige bestemming van de plint zodat het gebruik in de planperiode van 10 jaar kan wijzigen en kan meegroeien met een veranderende behoefte.

Ad. 4. De afhandeling van de motie is opgepakt in een breder perspectief dan alleen Amstelskwartier 3e fase. Dit omdat ook bij de vaststelling van het Ontwikkelkader Kauwgomballenkwartier (op 2 juli 2020 behandeld in de gemeenteraad) vragen zijn gesteld over het behalen van sportnormen. Beide projecten maken onderdeel uit van de herontwikkeling Overamstel, waar in totaal een kleine 10.000 woningen worden gerealiseerd.

Omdat in het gebied Overamstel zelf onvoldoende ruimte is om alle m2 sportterrein in te passen, is een projectteam geformeerd dat binnen- en buitenplans zoekt naar oplossingen langs drie lijnen:

- Medegebruik terrein Amsterdamse Politie Gymnastiek en Sportvereniging.*
- Intensiveren sportpark Drieburg.*
- Het inrichten van sportclusters met een beperkte omvang op zeven locaties in de openbare ruimte binnen Overamstel.*

Deze projecten zijn in voorbereiding, maar nog niet afgerond. Voor dit bestemmingsplan heeft dit echter geen gevolgen.

8.4 Zienswijzen

In overeenstemming met het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Amstelskwartier derde fase West met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende een termijn van 6 weken, met ingang van 25 februari 2021 voor een ieder ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan was in te zien op het stadsloket van het centrum en van het stadsdeel Oost, en was tevens raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. De terinzagelegging is aangekondigd in de Staatscourant, de website van de gemeente en de lokale krant.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze indienen. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn opgenomen in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Amstelskwartier derde fase West, die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.

In deze nota van beantwoording zijn de zienswijzen samgevat, beoordeeld en wordt aangegeven of en zo ja, op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast naar aanleiding van de zienswijze.

8.5 Ambtshalve wijzigingen

Na de ter inzage legging zijn een aantal ambtshalve aanpassingen doorgevoerd ter verduidelijking van regels, naar aanleiding van het nader uitwerken van de planvorming, nadere besluitvorming en correctie van enkele omissies. Voorliggende notitie betreft de ambtshalve wijzigingen. De wijzigingen zijn opgenomen in de 'Nota van Wijzigingen Bestemmingsplan Amstelskwartier derde fase West', die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd.