



Uitwerkingsplan Weespertrekvaart Oost, 1e Uitwerking

Ontwerp

Colofon

Opdrachtgever

Opdrachtnemer Ruimte en Duurzaamheid

IMRO_idn NL.IMRO.0363.M1911BPGST-OW01

Datum print 8 Oktober 2020

Planstatus ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding en plangebied	9
1.2	Crisis- en herstelwet	11
1.3	Bevoegdheden	12
1.4	Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2	Het plangebied	13
2.1	Ligging en begrenzing	13
2.2	Doelstelling	13
2.3	Geldend planologisch kader	13
2.4	Beschrijving huidige situatie	14
2.5	Historie	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Rijksbeleid	17
3.3	Provinciaal beleid	17
3.4	Regionaal beleid	18
3.5	Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Ruimtelijk-functionele aspecten	26
4.3	Stedenbouwkundige aspecten	27
4.4	Verkeer en parkeren	34
4.5	Behoeft	36
Hoofdstuk 5	M.e.r. / (mer-beoordeling)splcht	37
5.1	Wettelijk kader	37
5.2	Situatie plangebied en omgeving	37
Hoofdstuk 6	Geluid	41
6.1	Wegverkeerslawaa en spoorweglawaa	41
6.2	Amstel Opstelrein LCM	46
6.3	Sportvelden	47
6.4	Advies Tavga	47
6.5	Conclusie geluid	48
Hoofdstuk 7	Luchtkwaliteit	49
7.1	Algemeen	49
7.2	Beleid en regelgeving	49
7.3	Toetsing aan beleid en regelgeving	50
7.4	Conclusie	51
Hoofdstuk 8	Bodem	53
8.1	Algemeen	53

8.2	Situatie plangebied	53
8.3	Conclusie	54
Hoofdstuk 9	Cultuurhistorie en archeologie	55
9.1	Algemeen	55
9.2	Kader	55
9.3	Situatie plangebied	57
Hoofdstuk 10	Duurzaamheid	61
10.1	Algemeen	61
10.2	Beleid	61
10.3	Situatie plangebied	62
Hoofdstuk 11	Externe veiligheid	65
11.1	Algemeen	65
11.2	Beleid en regelgeving	65
11.3	Resultaten onderzoek	68
11.4	Verantwoording groepsrisico	69
11.5	Conclusie	73
Hoofdstuk 12	Luchthavenindelingsbesluit	75
Hoofdstuk 13	Milieuhinder bedrijvigheid	77
13.1	Algemeen	77
13.2	Situatie plangebied	77
13.3	Conclusie	79
Hoofdstuk 14	Natuur en Landschap	81
14.1	Algemeen	81
14.2	Wet- en regelgeving	81
14.3	Situatie plangebied	83
14.4	Conclusie	84
Hoofdstuk 15	Water	85
15.1	Algemeen	85
15.2	Beleid en regelgeving	85
15.3	Watertoets	87
15.4	Conclusie	88
Hoofdstuk 16	Juridische planbeschrijving	89
16.1	Algemeen	89
16.2	Planvorm	89
16.3	Artikelsgewijze toelichting	89
Hoofdstuk 17	Economische uitvoerbaarheid	95
17.1	Investerings en opbrengsten	95
17.2	Grondexploitatiewet	95
Hoofdstuk 18	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	97
18.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	97
18.2	Zienswijzen	98
18.3	Ambtshalve wijzigingen	98

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en plangebied

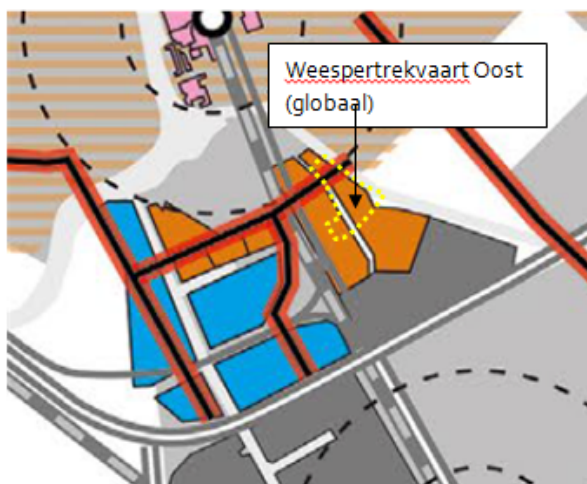
Voorliggend uitwerkingsplan 'Weespertrekvaart Oost, 1e uitwerking' heeft betrekking op het huidige bedrijventerrein Weespertrekvaart Oost ten noorden van de insteekhaven. Het uitwerkingsplan voorziet in transformatie van dit deel van het bedrijventerrein naar een gemengd woon-/werkgebied. Het gebied maakt deel uit van het transformatiegebied Overamstel.

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.



Globale ligging transformatiegebied Overamstel

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 “Weespertrekvaart Oost”. Dit is het oostelijk deel van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart in Amsterdam. Dit deel is in de huidige situatie in gebruik als bedrijventerrein met diverse bedrijven. Ook dit gebied zal gefaseerd worden getransformeerd naar een woon-/werkgebied.



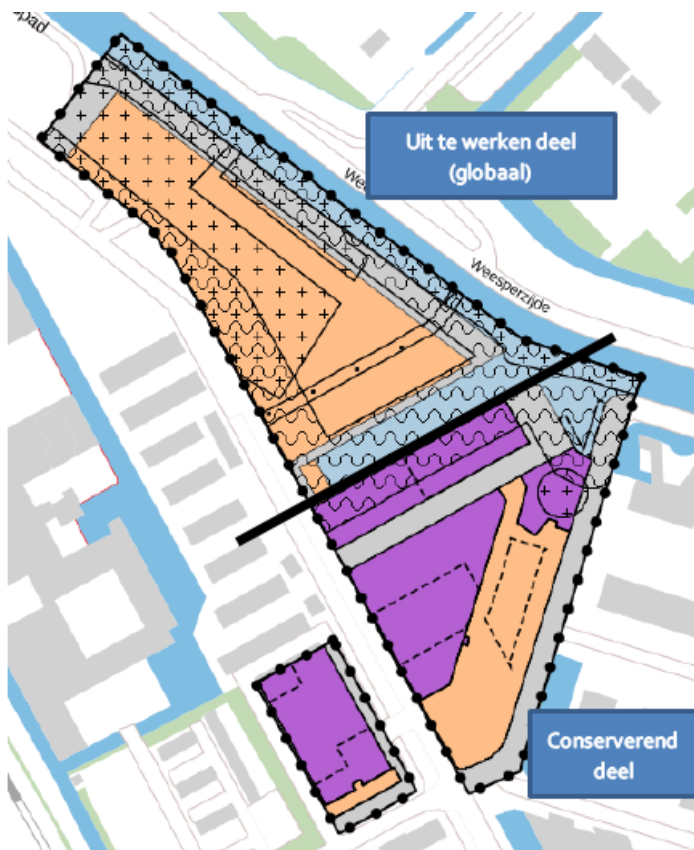
Globale ligging Weespertrekvaart Oost binnen Overamstel, gele stippellijn



Deelgebied Weespertrekvaart Oost, rood gearceerd

Het deelgebied Weespertrekvaart Oost bestaat globaal uit twee delen: het deel boven (ten noorden van) de voormalige insteekhaven aan de Weespertrekvaart en het deel onder (ten zuiden van) de voormalige insteekhaven aan de Weespertrekvaart. Voor geheel Weespertrekvaart Oost is op 19 december 2018 het bestemmingsplan "Weespertrekvaart Oost" vastgesteld (hierna ook te noemen: 'het moederplan'). Het deel ten zuiden van de voormalige insteekhaven is daarbij conserverend bestemd. Voor het deel ten noorden en aan de kop van de voormalige insteekhaven is een uit te werken bestemming opgenomen. Er geldt een bouwverbod totdat het uitwerkingsplan is vastgesteld.

Voorliggend plan ziet op de uitwerking van het deel ten noorden van de voormalige insteekhaven als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Als kaderstelling voor het uitwerkingsplan gelden de uitwerkingsregels zoals opgenomen in artikel 8 van de regels van het moederplan. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding die bij dit plan hoort.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost

In deze toelichting zal verwezen worden naar het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart Oost' middels de term 'moederplan'. Daar waar verwezen wordt naar 'plan' of 'uitwerkingsplan' wordt voorliggend uitwerkingsplan 'Weespertrekvaart Oost, 1e uitwerking' bedoeld.

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

Hiertoe zijn in afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld die van het uitwerkingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort. De projecten waarvoor dit geldt zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet.

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend plan heeft onder meer betrekking op de realisatie van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied als onderdeel van de transformatie van het werkgebied Weespertrekvaart Oost naar een woon- en werkgebied. Het uitwerkingsplan valt daarom binnen de categorie waarop afdeling 2 van de Chw van toepassing is.

1.3 Bevoegdheden

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2015 is het gebied Overamstel, waar voorliggend plangebied deel van uitmaakt, aangewezen tot grootstedelijk project. Besloten is dat ondermeer de bevoegdheden op grond van de Wet ruimtelijke ordening bij de centrale stad blijven. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd tot het vaststellen van deze uitwerking. Op grond van de Verordening op het lokaal bestuur in Amsterdam is over het uitwerkingsplan advies ingewonnen bij het stadsdeel Oost.

1.4 Leeswijzer

Het voorliggende plan "Weespertrekvaart Oost, 1^e uitwerking" bestaat uit een verbeelding (plankaart) met bijbehorende (plan)regels, vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de beoogde bestemmingen in het plangebied weergegeven. De bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het plan. In de toelichting is een beschrijving van het plangebied opgenomen en geeft de achtergronden (relevant beleid, onderzoeken en resultaten) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting bestaat uit 18 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van 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 het ruimtelijk kader. In de hoofdstukken 5 tot en met 15 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en in hoofdstuk 18 tot slot op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied is de eerste fase van de transformatieopgave van het bedrijventerrein Weespertrekvaart Oost. Het plangebied grenst aan de oostzijde direct aan de Weespertrekvaart, aan de zuidzijde aan de voormalige insteekhaven, aan de westzijde aan de H.J.E. Wenckebachweg en aan de noordzijde aan het Solitudopad. Voorts maakt de kop van de voormalige insteekhaven aan de H.J.E. Wenckebachweg onderdeel uit van het plangebied. Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik als bedrijventerrein met diverse bedrijven en bedrijfswoningen. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de digitale verbeelding.

2.2 Doelstelling

Het doel van het uitwerkingsplan is het nader uitwerken van de transformatieopgave in het plangebied in een actueel juridisch-planologisch kader. Het gebruik wordt op onderdelen nader uitgewerkt alsmede worden directe bouwtitels gerealiseerd. Qua regels is dit uitwerkingsplan gebonden aan de uitwerkingsregels die in het moederplan zijn opgenomen. Deze regels zijn bij deze uitwerking in acht genomen.

2.3 Geldend planologisch kader

Dit plan is een uitwerking van het moederplan dat op 19 december 2018 is vastgesteld door de gemeenteraad. Bij uitspraak van 26 augustus 2020 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State einduitspraak gedaan ten aanzien van de beroepen die zijn ingesteld tegen het vastgestelde moederplan, waarbij de Afdeling bestuursrechtspraak eveneens zelf heeft voorzien. Het moederplan is daarmee onherroepelijk geworden. In deze paragraaf wordt ingegaan op de kaders en randvoorwaarden die het moederplan stelt voor het uitwerkingsplan.

2.3.1 Uitwerkingsregels bestemmingsplan Weespertrekvaart Oost (moederplan)

In het moederplan is aan het plangebied de bestemming 'Gemengd - uit te werken' toegekend. In artikel 8 van het moederplan zijn de regels opgenomen waarbinnen de bestemming dient te worden uitgewerkt. Deze regels moeten bij de uitwerking in acht worden genomen. In de regels van de uit te werken bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd door het opnemen van maxima voor de te realiseren functies. Het nieuwe gebied zal een gemengde wijk worden waar de nadruk op wonen ligt.

Het totale bruto vloeroppervlak van gebouwen binnen het plangebied is gemaximeerd op 51.100 m². Het totale bruto vloeroppervlak ten behoeve van de niet-woonfunctie is gemaximeerd op 8.100 m², waarvan maximaal 6.600 m² aan bedrijven en kantoren, 1.000 m² aan horeca en 500 m² aan maatschappelijke dienstverlening, niet zijnde onderwijs of religie. De rest van de beschikbare bruto vloeroppervlak is bestemd voor wonen.

De nieuwe ontwikkeling is voorzien in verschillende ontwikkel eenheden. In artikel 8 van de regels van het moederplan is opgenomen hoeveel m² bruto vloeroppervlak maximaal gerealiseerd mag worden voor de functie wonen en niet-wonen per ontwikkel eenheid. Daar bovenop bieden de uitwerkingsregels nog de mogelijkheid dat onder voorwaarden in totaal voor alle ontwikkel eenheden te zamen maximaal 4.200 m² bruto vloeroppervlak extra gerealiseerd mag worden. Dit kan gebruikt worden voor een niet-woonfunctie (mits de genoemde maxima voor de verschillende functies niet worden overschreden) of voor de woonfunctie.

2.4 Beschrijving huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een bedrijventerrein. Ten zuiden van het plangebied ligt een insteekhaven, met oude bedrijfsgebouwen. De bedrijfshuisvesting bestaat hoofdzakelijk uit laagbouw en is grotendeels geconcentreerd aan doodlopende kavelontsluitingswegen tussen de H.J.E. Wenckebachweg en de Weespertrekvaart. De volgende typen bedrijven zijn onder meer in het plangebied gevestigd:

- autobedrijven zoals, garagebedrijven, verhuurbedrijven en schadeherstelbedrijven;
- media-, entertainment- en reclamebureaus;
- autorijschool;
- cateringbedrijven;
- creatieve industrie zoals muziekstudio's;
- enkele ICT bedrijven en vestigingen van groothandels- en bouwbedrijven;
- kantoorfuncties.

Naast bedrijvigheid zijn ook enkele bedrijfswoningen aanwezig in het plangebied. In het plangebied is voorts in de huidige situatie een ligplaats voor een bedrijfsvaartuig.

2.5 Historie

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

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

In 1960 werd begonnen met het egaliseren van de grond ten westen van de Weespertrekvaart. Tot de voornaamste infrastructuur behoort sinds 1964 de H.J.E. Wenckebachweg die gedeeltelijk parallel loopt aan de Weespertrekvaart. Van oorsprong waren de bedrijven in het gebied vooral bereikbaar en georiënteerd op de trekvaart. Met de komst van de insteekhaven en de H.J.E. Wenckebachweg in de jaren '60 van de vorige eeuw ontstond een bijzondere verkaveling evenwijdig aan en haaks op de insteekhaven. Bijna alle huidige bedrijfs- en kantoorgebouwen stammen uit de laatste jaren van de 20ste- en de eerste jaren van de 21ste eeuw.

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

voorliggende plangebied is de bebouwing van de voormalige Penitenciaire Inrichting Overamstel Amsterdam lange tijd een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. De Penitenciaire Inrichting Over-Amstel, beter bekend als de Bijlmerbajes, is gebouwd in de jaren '70 van de twintigste eeuw en in 2016 gesloten als gevangenis en huis van bewaring. Sindsdien wordt gewerkt aan transformatie van dit terrein. Tussen het terrein van de voormalige Bijlmerbajes en het voorliggende plangebied lag sinds 2005 het tijdelijke studentencomplex Wenckehof en ook voor deze gronden geldt dat gewerkt wordt aan transformatie. Het gebied ten zuiden van het plangebied maakt ook deel uit van het bedrijventerrein Weespertrekvaart Oost en zal op termijn ook worden getransformeerd naar een woon-/werkgebied.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Het ruimtelijk gerelateerd beleidskader waarbinnen voorliggend uitwerkingsplan is opgesteld, is in de navolgende paragrafen uiteengezet.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Algemeen

Het Rijksbeleid staat beschreven in het moederplan. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Het Rijksbeleid is sindsdien niet gewijzigd. Voor het Rijksbeleid wordt dan ook verwezen naar het moederplan. Het uitwerkingsplan is niet in strijd met het Rijksbeleid.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Algemeen

Het Provinciaal beleid staat beschreven in het moederplan. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is vervangen door Omgevingsvisie NH2050. Een toelichting op de Omgevingsvisie NH2050 is hieronder opgenomen. Voor het overige is het Provinciaal beleid sindsdien niet gewijzigd en wordt daarvoor dan ook verwezen naar het moederplan. Het uitwerkingsplan is niet in strijd met het Provinciaal beleid.

3.3.2 Omgevingsvisie NH2050

De Structuurvisie Noord-Holland 2040 is inmiddels vervangen door de Omgevingsvisie NH2050 die op 19 november 2018 door de Provinciale Staten van Noord-Holland is vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 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. Het leefbaar houden van de provincie vraagt ook 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 NH2050. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als hoogstedelijke kernstad, een landschap met hoge gebruiks- en belevingswaarde, een multimodale bereikbaarheid, een havengebied met energietransitie en circulaire economie als dragers en Schiphol als internationale hub.

De ontwikkeling komt tot uiting door een snel groeiend aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers, leidend tot een tendens van concentraties van economische functies. Grote aantallen arbeidsplaatsen concentreren zich op een aantal locaties in een zone van de Amsterdamse binnenstad tot net ten zuiden van Schiphol. Daarbij is het wenselijk om, vanuit het beperken van woon-werkafstanden en daarbij behorende 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 dat de gemeente Amsterdam op basis van de eigen structuurvisie vrijheid heeft ten aanzien van het te volgen ruimtelijk beleid.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Algemeen

Het Regionaal beleid staat beschreven in het moederplan. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Het Regionaal beleid is sindsdien niet gewijzigd. Voor het Regionaal beleid wordt dan ook verwezen naar het moederplan. Het uitwerkingsplan is niet in strijd met het Regionaal beleid.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Algemeen

Het gemeentelijk beleid staat omschreven in het moederplan. Gezien de concrete doorvertaling daarvan in dit uitwerkingsplan, wordt het voor dit uitwerkingsplan hieronder (nogmaals) nader omschreven en aangevuld met wijzigingen sindsdien. Het uitwerkingsplan is niet in strijd met het gemeentelijk beleid.

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

Centrale ambitie

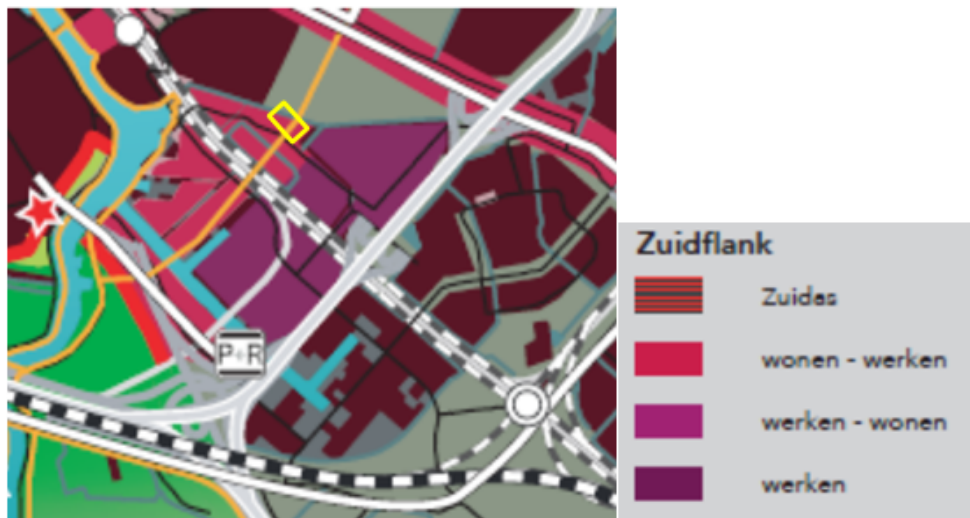
Met de Structuurvisie Amsterdam 2040 "Economisch sterk en Duurzaam" (17 februari 2011) legt Amsterdam zichzelf, inclusief de stadsdelen, regels op waar ruimtelijke plannen aan moeten voldoen. Amsterdam heeft zichzelf onder meer voor de opgave gesteld te verdichten en tegelijk het omliggende landschap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

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

Verdichting en transformatie naar woon-werkgebied / werk-woongebied

De Structuurvisie Amsterdam 2040 schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door "verdichting" en "transformatie". Amsterdam gaat steeds meer complete stedelijke leefmilieus ontwikkelen waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Overamstel waar het plangebied deel van uitmaakt. Maar ook het terugbrengen van bedrijvigheid in de woonwijken behoort tot de mogelijkheden.

Op de plankaart van de Structuurvisie is het voorliggende plangebied aangemerkt als een gebied voor "wonen-werken" (in de structuurvisie ook wel "Weesperrekvaart Noord" genoemd). Voor de woon-werkgebieden ligt de nadruk op wonen.



Afbeelding: Uitsnede Structuurvisiekaart (geel: globale ligging plangebied)

Hoofdgroenstructuur

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

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

In de nabijheid van het plangebied ligt onder meer de Weesperzijde en het sportpark Drieburg binnen de Hoofdgroenstructuur. De ontwikkelingen die met voorliggend uitwerkingsplan mogelijk worden gemaakt vallen evenwel buiten de Hoofdgroenstructuur.

3.5.3 Koers 2025

Koers 2025 is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 24 mei 2016 en operationaliseert de Structuurvisie en de ambitie van de gemeente voor de bouw van 50.000 woningen in een ontwikkelstrategie voor de stad tot 2025.

De 'Structuurvisie Amsterdam 2040' (2011) schetst in grote lijnen hoe de vraag naar bouwlocaties opgevangen kan worden. Hierin staat de ambitie woningen toe te willen voegen door 'verdichting' en 'transformatie'. Amsterdam groeit elk jaar met gemiddeld 11.000 inwoners. Om deze groei mogelijk maken en de druk op de woningmarkt te verlichten is in het actieplan Woningbouw 2014-2018 de

ambitie geformuleerd om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken, grotendeels door nieuwbouw en voor een gedeelte door transformatie. Koers 2025 gaat in op welke locaties en onder welke condities en voorwaarden gebiedsontwikkeling en woningbouw wenselijk zijn. 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.

Om te kunnen bepalen waar in de nabije toekomst woningbouwprojecten gerealiseerd kunnen worden, zijn de lopende én de mogelijke gebiedsontwikkeling in kaart gebracht. Het geheel van mogelijk te ontwikkelen locaties betreft 'Strategische Ruimte'. Die ruimte is opgedeeld in 17 zogenoemde 'bouwstenen'. De mogelijk te realiseren woningen in deze gebieden zijn indicatief verkend in Koers 2025. Voorliggend plangebied is onderdeel van het gebied dat in Koers 2025 is aangemerkt als 'project Weespertrekvaart-Bijmerbajes' dat onderdeel is van 'bouwsteen 8 - Amstelkwartier'.

3.5.4 Ruimte voor de Economie van Morgen

Ruimte voor de Economie van Morgen is op 18 juli 2017 vastgesteld en betreft de economische uitwerking van Koers 2025. Voor toekomstige gebiedsontwikkeling agendeert het college hiermee ruimte voor nieuwe werkgelegenheidsgroei in Amsterdam. Deze ruimte is nodig omdat steden als Amsterdam zich ontwikkelen als economische motoren voor een grotere stedelijke regio. De komst van meer woningen en inwoners biedt kansen voor het versterken van Amsterdam als aantrekkelijke (internationale) vestigingsplaats.

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

Voorliggend plangebied is onderdeel van een gebied waar in het gemeentelijk beleid al langere tijd (onder andere in de Structuurvisie Amsterdam 2040) wordt ingezet op transformatie van bedrijventerrein naar woon-werkgebied. In Ruimte voor de economie is voor "woon-werkgebieden" onderscheid gemaakt in verschillende vestigingsmilieus, namelijk "woonwijken", "creatieve wijken", "productiewijken" en "stadstraten". Het voorliggende plangebied is onderdeel van de locatie Weespertrekvaart die in Ruimte voor de Economie van Morgen is aangemerkt als "creatieve wijk".

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.

Consequenties voor dit plan

Conform de Structuurvisie Amsterdam 2040 en Ruimte voor de Economie van Morgen maakt het voorliggend uitwerkingsplan niet alleen woningbouw mogelijk, maar biedt het uitwerkingsplan ook ruimte aan bedrijvigheid (bedrijven, kantoren, horeca en maatschappelijke dienstverlening) in de bebouwing. Dit met als doel om een creatieve wijk en een woon- werkgebied te realiseren.

3.5.5 Bedrijvenstrategie

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 20 april 2020 de Bedrijvenstrategie gemeente Amsterdam 2020-2030 - Amsterdam duurzaam productief ('Bedrijvenstrategie') vastgesteld. In de Bedrijvenstrategie staan de keuzes van de gemeente beschreven ten aanzien van de verdeling en het efficiënt gebruiken van de ruimte in de stad. Meer concreet staat in de bedrijvenstrategie waar en hoe wonen met bedrijvigheid gecombineerd kan worden in gemengde woon-werk wijken, waar en hoe bestaande bedrijventerreinen worden behouden, beter worden benut en verduurzaamd, waar en hoe de laatste vrije kavels van bedrijventerreinen kunnen worden toegewezen en hoe bedrijven die willen verplaatsen naar andere bedrijven- en haventerreinen in Metropoolregio Amsterdam kunnen worden begeleid.

Consequenties voor dit plan

In lijn met de Koers 2025 en Ruimte voor de Economie van Morgen is het plangebied in de Bedrijvenstrategie gekenmerkt als transformatiegebied van bedrijventerrein tot een creatieve wijk. Het uitwerkingsplan is niet in strijd met de Bedrijvenstrategie.

3.5.6 Woonagenda 2025

Op 20 juli 2017 heeft de gemeenteraad de Woonagenda 2025 vastgesteld. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad blijkt dat in 2025 het grootste tekort zit in de geregleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose naar 9%, waardoor de voorraad meer in de buurt komt van de behoefte (11%). Er is in algemene zin behoefte aan huurwoningen. De Woonagenda 2025 zet concreet in op de betaalbaarheid van woningen in Amsterdam, waarbij de komende jaren substantieel wordt ingezet op de bouw van sociale huurwoningen en huurwoningen in het middensegment. Amsterdam wil een inhaalslag maken en vooral bouwen voor huishoudens met een inkomen tot 1,5 maal modaal. Het uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is: 40% sociale huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. Aan de hand van spelregels voor woningbouwprogrammering wordt per plangebied bepaald welk programma gerealiseerd wordt. Hierbij is de inzet onder meer gericht op het jaarlijk laten bouwen van minimaal 1.500 middeldure huurwoningen.

Voor de toepassing van het uitgangspunt 40/40/20 uit de Woonagenda 2025 zijn de spelregels voor woningbouwprogrammering bij besluit d.d. 20 juni 2017 door het College vastgesteld. Nadere regels voor particuliere transformaties zijn nadien uitgewerkt in het Stedelijk kader voor Particuliere transformaties, vastgesteld door de Raad d.d. 20 december 2017. In beide stukken wordt net als in de Woonagenda 2025 primair gestuurd op 40/40/20.

Consequenties voor dit plan

Voor voorliggend plan geldt dat in aansluiting op de Woonagenda en de daaruit voortvloeiende regels, ingezet wordt op de realisatie van 40% sociale huur, 40% middeldure huur en 20% vrije sector.

3.5.7 Doelgroepenverordening

Sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 kunnen gemeenten in bestemmingsplannen (waaronder uitwerkingsplannen) expliciet sturen op gewenste woningbouwcategorieën. In artikel 3.1 Wro is bepaald dat gemeenten in het bestemmingsplan *percentages* van woningbouwcategorieën kunnen opnemen. Zo nodig kunnen daarnaast in een exploitatieplan het aantal en de situering van de desbetreffende woningen worden vastgelegd. De categorieën die de gemeente mag hanteren in het bestemmingsplan (en exploitatieplan) zijn nader bepaald in artikel 3.1.2 lid 1 Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) en waren tot 1 juli 2017 beperkt tot sociale huurwoningen, sociale koopwoningen en particulier opdrachtgeverschap. Per 1 juli 2017 is hieraan de categorie “geliberaliseerde woningen voor middenhuur” toegevoegd.

Voordat gemeenten de in bestemmingsplannen opgenomen eisen ten aanzien van woningbouwcategorieën ten uitvoer kunnen leggen, dienen zij een verordening vast te stellen waarin doelgroepen, instandhoudingstermijn, aanvangshuurprijs en maximale huurprijs per woningbouwcategorie zijn vastgelegd. De gemeenteraad heeft op 8 mei 2019 daartoe de Verordening doelgroepen woningbouw Amsterdam 2019 ("Doelgroepenverordening") vastgesteld. Deze verordening biedt de basis voor het vastleggen van woningbouwcategorieën in bestemmingsplannen.

Consequenties voor dit plan

Ter uitvoering van het gemeentelijk beleid en conform artikel 8.2 sub d van de uitwerkingsregels van het moederplan wordt in de planregels van dit plan vastgelegd dat van de te bouwen woningen 40% sociale huurwoningen en 40% middendure huur dient te zijn.

3.5.8 Woningbouwplan 2018 - 2025 (november 2018)

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

3.5.9 Parkeerbeleid

Auto

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 aantrekkelijker openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Daarnaast willen ondernemers en bewoners ook een bereikbare stad, een stad waar ze hun auto kwijt kunnen en klanten een parkeerplek kunnen vinden. Minder auto's op straat en tegelijkertijd een goede (auto)bereikbaarheid van de stad, het lijken tegenstrijdige doelstellingen. Een oplossing om deze doelstellingen te verenigen, is het verplaatsen van een groot deel van de parkeerplaatsen op straat naar parkeergarages. In het Parkeerplan uit 2012 staat de aanpak om de auto minder op straat te parkeren, de openbare ruimte te verbeteren en het verkeer te laten doorstromen door het verminderen van zoekverkeer. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit is die lijn doorgetrokken met de aankondiging meer ruimte op straat te maken voor voetgangers en fietsers door de bouw van parkeergarages en het opheffen van parkeerplaatsen op straat.

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren.

Hiervoor heeft de gemeenteraad op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Deze Nota is op 29 november 2017 gewijzigd vastgesteld. In de Nota staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. Ook is aangegeven wanneer de regels en beleid worden toegepast. Het nieuwe beleid treedt in werking voor alle ontwikkelingen waarvoor de eerste grondprijsovereenkomst wordt gesloten, na moment van vaststelling van de nieuwe Nota Parkeernormen Auto.

Het belangrijkste uitgangspunt van deze nota is dat bij nieuwbouw, bewoners en werknemers geen parkeervergunning krijgen.

Parkeren fiets en scooter

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 vastgesteld. De nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' is het beleidskader waarin normen en richtlijnen zijn opgenomen voor fietsen en scooters. De nota bevat bindende beleidsregels ten aanzien van parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties. Voor scooters zijn de normen voor parkeervoorzieningen niet bindende richtlijnen. Uitgangspunt voor zowel fiets- als scooterparkeren is dat dit op eigen terrein wordt geregeld, al dan niet inpandig.

Het Bouwbesluit 2012 verplicht ontwikkelaars om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren, maar biedt ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. In de Nota Parkeernormen fiets en scooter 2018 wordt de voorkeur uitgesproken voor een gelijkwaardig alternatief; een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners zullen die beter benutten voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Zo voorkomen we dat geparkeerde fietsen van bewoners de openbare ruimte onnodig belasten.

Consequenties voor dit plan

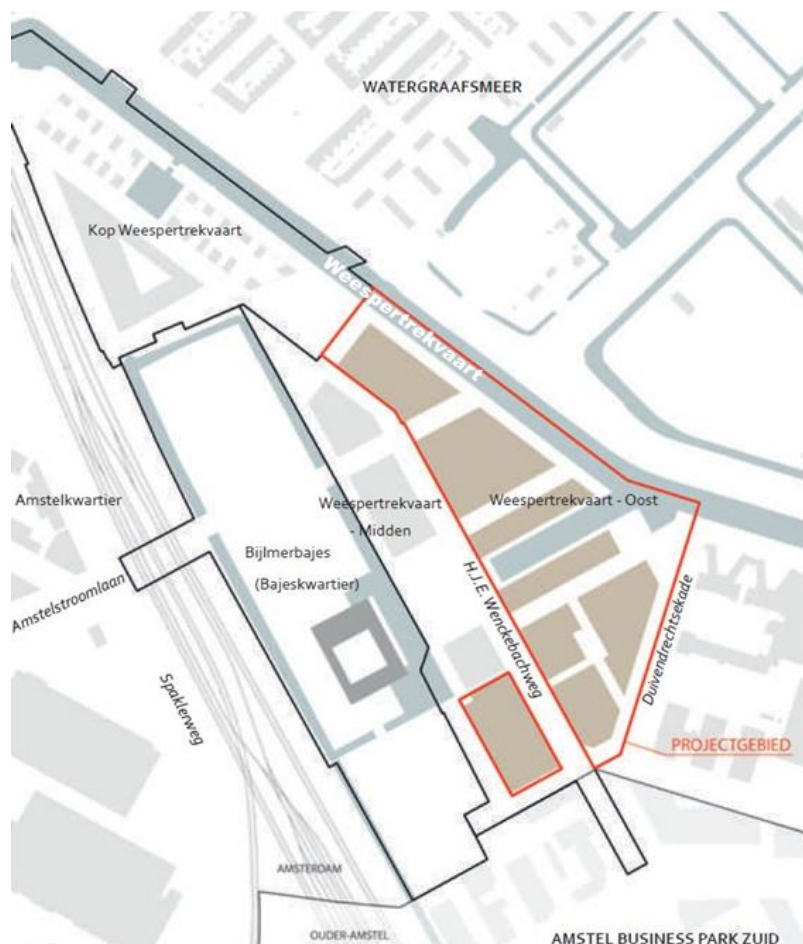
In de uitwerkingsregels van het moederplan is een zogenoemde "dynamische" verwijzing opgenomen voor wat betreft parkeren. Er is opgenomen dat bij uitwerking voldaan moet worden aan het parkeerbeleid zoals dat op het moment van uitwerking van toepassing is. In voorliggend plan zal deze "dynamische" verwijzing eveneens worden opgenomen. 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.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

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

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



Afbeelding: te onderscheiden deelgebieden in 'Weespertrekvaartbuurt'

Het plangebied (als onderdeel van het gebied Weespertrekvaart Midden-Zuid) is in het voorjaar van 2015 door de gemeenteraad aangewezen als versnellingslocatie voor woningbouw. In navolging daarvan heeft het college van burgemeester en wethouders op 12 juli 2016 de Strategienota Weespertrekvaart Midden en Zuid vastgesteld. In de Strategienota is de opgave voor de herontwikkeling van de deelgebieden

Midden en Oost opgenomen. Deze kaders zijn per deelgebied nader geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen. Het Stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost, d.d. 19 december 2018, is het kader voor voorliggend plan.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Programma

Het plangebied wordt getransformeerd naar een woon-/werkgebied, waarbij de nadruk ligt op wonen. Het totale bouwprogramma voor het plangebied is maximaal 51.100 m². Het programma bestaat naast hoofdzakelijk wonen uit:

- maximaal 8.100 m² bvo voor niet-wonen, uitgesplitst in:
 1. maximaal 6.600 m² bvo bedrijven en kantoren;
 2. maximaal 1.000 m² bvo horeca;
 3. maximaal 500 m² bvo maatschappelijke dienstverlening.

Wonen

In het plangebied is met name ruimte voor wonen, circa 500 woningen. De woningen worden conform het geldende woonbeleid gerealiseerd, waarbij een onderverdeling wordt aangehouden van gereguleerde huur (40%), middeldure huur (40%), en dure huur/koop (20%). In de planregels wordt op grond van artikel 3.1.2 lid 1 Bro, in combinatie met de Doelgroepenverordening, opgenomen dat van het aantal te realiseren woningen binnen het plangebied 40% gereguleerde huurwoningen en 40% middeldure huurwoningen dienen te zijn. De woningen worden met name in de opbouwen en in de plint/sokkel aan de Weespertrekvaart gerealiseerd.

Bedrijven, kantoorruimte, horeca, detailhandel en maatschappelijke dienstverlening

In het plangebied wordt maximaal 6.600 m² aan bedrijven en kantoren mogelijk gemaakt. Om een minimum aan bedrijven te garanderen, wordt binnen een paar ontwikkel eenheden daarvoor een minimum oppervlakte voorgeschreven. Binnen het plangebied is alleen lichte bedrijvigheid mogelijk die te combineren is met woningbouw.

Binnen het plangebied is maximaal 1.000 m² horeca toegestaan. De horeca is mogelijk aan de insteekhaven, om zodoende de levendigheid van de insteekhaven te vergroten en deze te laten functioneren als ontmoetingsplaats.

Het uitwerkingsplan voorziet ook in maatschappelijke dienstverlening, niet zijnde onderwijs of religie, tot een maximum van 500 m² bvo.

Beleidsmatig is er een mogelijkheid voor gemakssupermarkten van 300 m² verkoopvloeroppervlak per vestiging, mits er binnen een 750 meter loopafstand geen andere supermarkt/dagelijks aanbod aanwezig is. Dergelijke detailhandelsfuncties dienen te worden geconcentreerd aan de Wenckebachweg als toekomstige stadsstraat en drukste verbindingroute met de grootste loopstromen in het gebied. Om voorgaande redenen is conform het moederplan een afwijkingsbevoegdheid voor detailhandel opgenomen waarvan gebruik kan worden gemaakt als aan voornoemde voorwaarden is voldaan. Deze afwijkingsbevoegdheid is overgenomen in het voorliggende plan.

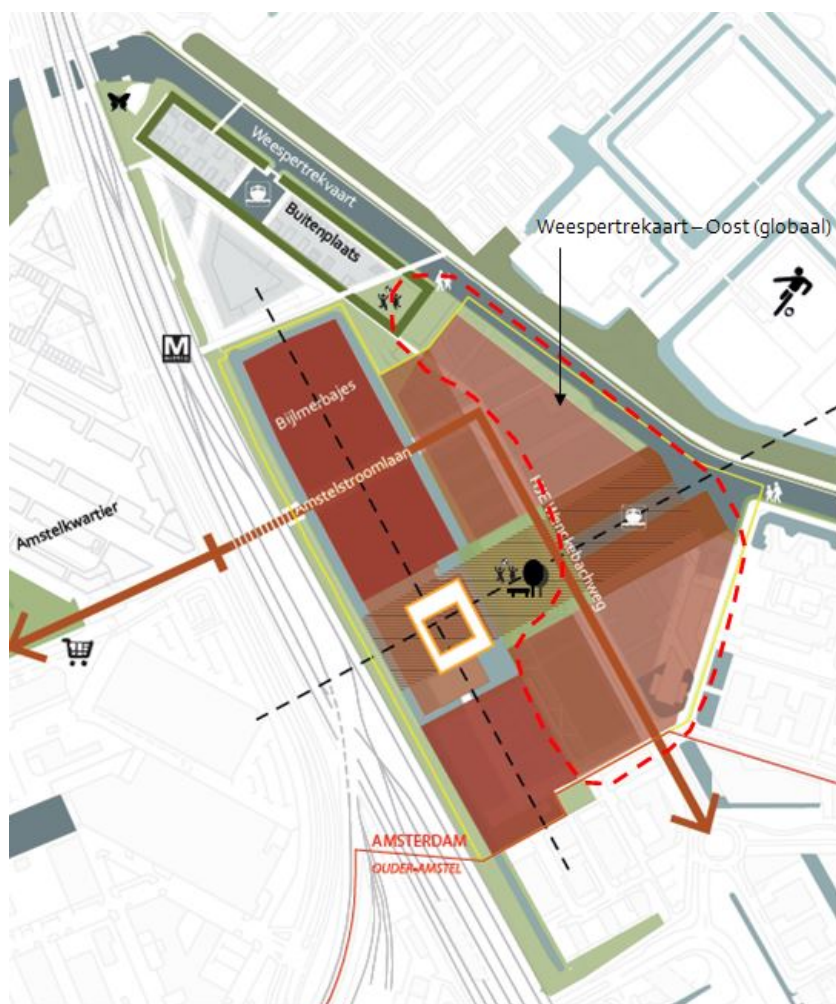
4.3 Stedenbouwkundige aspecten

In de Strategienota Weespertrekvaart Midden en Zuid wordt de gewenste transformatie naar een hoogstedelijk woon-werkgebied nader vormgegeven door de ambities en uitgangspunten te formuleren voor het gebied waarmee een duurzaam en verleidelijk perspectief voor het gebied wordt geschetst. Doelstelling is de transformatie van het bestaande bedrijventerrein Weespertrekvaart Oost naar een hoogstedelijk woon-/werkgebied. Om dat mogelijk te maken zijn goede aansluitingen met de omgeving noodzakelijk in de vorm van:

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

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

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



Afbeelding: Ruimtelijk raamwerk voor hoogstedelijk woon-/werkgebied

Het ruimtelijk raamwerk voor de Weesperrekvaartbuurt is voor het deelgebied Weesperrekvaart Oost uitgewerkt in het Stedenbouwkundig plan Weesperrekvaart Oost (vastgesteld d.d. 19 december 2018). Dit stedenbouwkundig plan bevat de stedenbouwkundige visie voor de toekomstige stedenbouwkundige opzet van het plangebied, de programmatische invulling van het gebied, de technische uitwerking en de ontwikkelingsstrategie. Het stedenbouwkundig plan en de daarbij behorende bijlagen zijn als Bijlage bijgevoegd. Voor de volledige planbeschrijving wordt verwezen naar het stedenbouwkundig plan in de bijlage. Hieruit is onder meer het volgende op te maken:

I. Infrastructurele verbindingen

Brede hoofdontsluiting

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

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

Fijnmazig fietsnetwerk

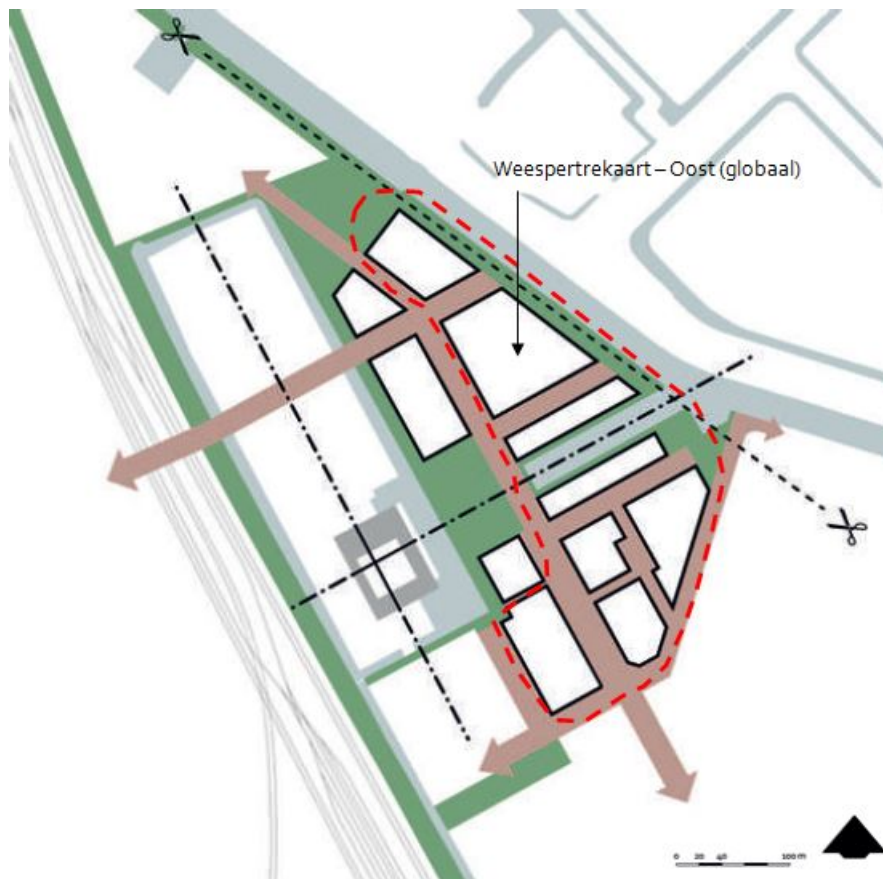
De H.J.E. Wenckebachweg is in de huidige situatie een belangrijke fietsroute. Met de bouw van ten minste één nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart, en een nieuwe onderdoorgang onder het spoor, ontstaat een fijnmaziger fietsnetwerk dan nu het geval is. Deze fietsroutes liggen niet in het voorliggende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

II. Nieuwe bebouwing - bouwvelden en bouwblokken

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

Bouwvelden

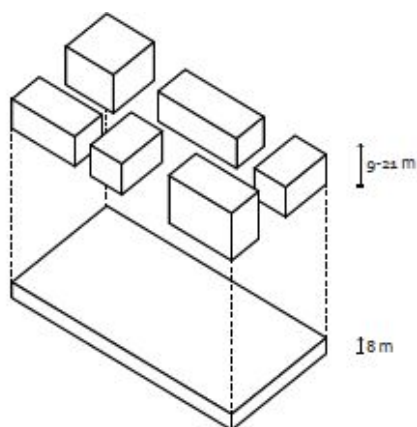
In het plan voor Weespertrekvaart-Oost zijn meerdere bouwvelden te onderscheiden. Hoewel elk bouwveld verschilt van formaat en situering, ontstaat er toch een herkenbare buurt met een samenhangend beeld. Het beeld vertoont gelijkenissen met het naastliggende Amstelkwartier, maar oogt minder formeel door een andere opzet van de bouwvelden. In het plangebied zijn 3 bouwvelden voorzien, die zijn onderverdeeld in ontwikkelseenheden.



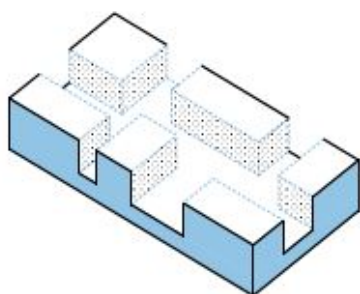
Afbeelding: bouwvelden

Plinten/sokkels met daarboven bouwblokken

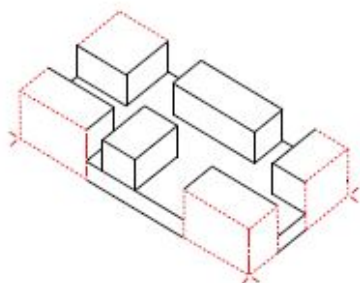
In Weespertrekvaart Oost wordt op elk bouwveld een 8 meter hoge plint/sokkel opgetrokken met daar bovenop volumes / bouwblokken. Op straatniveau is daarmee sprake van een gesloten gevel - op hoogte echter niet. Op deze manier ontstaat lucht in de smalle straten en zijn de gebouwen bovenop de plint/sokkel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



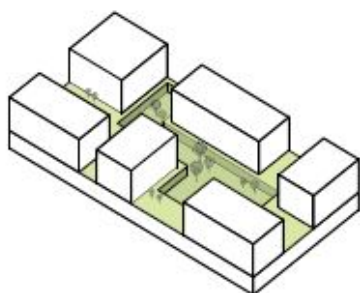
1 Een bouwveld bestaat uit een 8 meter hoge plint met daarboven losse bouwblokken. De gebouwvolumes op het opgetilde maaiveld hebben zijn alzijdig georiënteerd.



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



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



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

Principes van een bouwveld

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

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

gemiddelde hoogte van 23 meter (inclusief plint/sokkel). De bouwblokken variëren onderling in bouwhoogte (3 tot 7 bouwlagen op de plint/sokkel), verschijningsvorm en diepte. Deze blokmaat is vergelijkbaar met de blokken van het Funenpark in Amsterdam Centrum-Oost.

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

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

4. Bovenop de plint/sokkel ligt een opgetild maaiveld in de vorm van een groen daklandschap met gemeenschappelijke terrassen, en waar mogelijk een wandelroute. De groene daktuinen bieden kansen voor een bijzonder woonmilieu met regenwaterberging en een diversiteit aan flora en fauna. In het opgetild maaiveld is het mogelijk om hier en daar diepere hoven te maken die tot het echte maaiveld doorlopen, waardoor licht ook tot in de binnenzijde van het basement doordringt. Het opgetild maaiveld zal de gemeente waar mogelijk borgen middels bouwveloppen/kavelpaspoorten.

Ontwikkeleenheden

Om een goede menging van wonen, niet-wonen en voorzieningen te bevorderen, zijn de bouwvelden onderverdeeld in ontwikkeleenheden. Elke ontwikkeleenheid heeft zijn eigen maximum aan wonen en niet-wonenprogramma meegekregen. Het plangebied wordt gevormd door de ontwikkeleenheden 6 tot en met 11. De plint/sokkel aan de Weespertrekvaart blijft bestemd voor wonen vanwege de relatie met het water.



Afbeelding: de verschillende ontwikkeleenheden

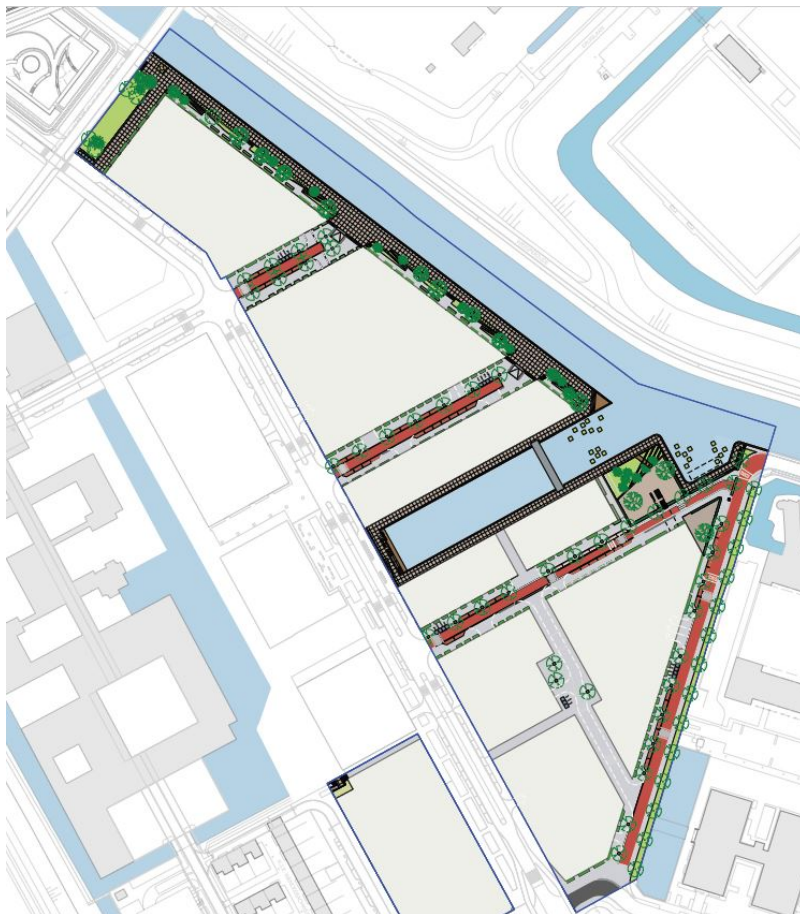
De omvang van de ontwikkel eenheden zijn zodanig gekozen dat er genoeg ruimte op straat is voor onder andere bomen en parkeerplaatsen. Op de begane grond kan worden gewoond en gewerkt.

De bomen en de parkeerstroken liggen vast in het wegprofiel. Evenals de ligging van de entrees van de parkeergarages. Dit is noodzakelijk om de plaatsing van bomen in de straat te kunnen waarborgen. Tussen afvalcontainers en parkeerplaatsen kan indien noodzakelijk nog geschoven worden.

III. Openbare ruimte

Robuuste groene randen / openbare kade

Van de 5 structurerende elementen van het ruimtelijk raamwerk voor Weespertrekvaartbuurt (openbare oever, verbindend park, Amstelstroomlaan, fietsnetwerk, H.J.E. Wenckebachweg) grenst 1 element aan voorliggend plangebied, namelijk de nieuw te creëren openbare oever langs de Weespertrekvaart. In het deelgebied "Kop Weespertrekvaart" is deze kade reeds gerealiseerd. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan voor Weespertrekvaart Oost is hiermee rekening gehouden door ook in dit deelgebied een groene wandelkade te creëren.



Afbeelding: impressie openbare ruimte met kade langs Weespertrekvaart

Zijstraten en stegen

In het plangebied liggen haaks op de H.J.E. Wenckebachweg zijstraten die de bouwvelden en

bouwblokken ontsluiten voor het verkeer. Aan deze zijstraten liggen voornamelijk de entrees naar parkeergarages.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

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

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

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

In het onderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is rekening gehouden met meerdere scenario's (wel/geen besluit over verwijderen/afwaarderen A2), waardoor in het onderzoek gekeken is naar de effecten van een drietal varianten, namelijk:

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

Voor voorliggend uitwerkingsplan geldt dat besluitvorming over het wel/niet "verwijderen van de A2", dan wel "afwaarderen van de A2" formeel nog niet heeft plaatsgevonden op het moment van het opstellen van dit uitwerkingsplan. Dit betekent dat op dit moment in feite het scenario van de variant "tijdelijke situatie" aan de orde is. Uit het verkeersonderzoek "Rapportage verkeersonderzoek Overamstel - Planontwikkeling Alle Plannen" (Panteia; d.d. 18 mei 2017) is echter op te maken dat dit scenario voor

het plangebied niet het meest nadelige scenario is. Het meest nadelige scenario voor voorliggend plangebied ('omgeving van de Bijlmerbajes en Weespertrekvaart') is de variant "Verwijderde A2". Gezien de planperiode en de mogelijkheid dat deze variant zich op enig moment voordoet, wordt voor dit uitwerkingsplan uitgegaan van de worst case scenario. Deze variant is ook onderzocht in voornoemd Panteia rapport.

Voor wat betreft het functioneren van het lokale autonetwerk is uit het Panteia rapport op te maken dat in de verkeersintensiteiten op enkele kruispunten in Overamstel e.o. in de huidige situatie en in de autonome situatie zonder planvorming hoog zijn. Dit is kenmerkend voor de kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving.

De studie naar verkeersintensiteiten laat toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied van het verkeersonderzoek. Er komen geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie van 2027. De planbijdrage van verschillende ontwikkelingen in Overamstel is beperkt.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel de grootste intensiteitstoenames laten zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenckebachweg en Johannes Bloekerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenckebachweg en de Johannes Bloekerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau.

Op basis van het verrichte verkeersonderzoek wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied niet tot wezenlijke problemen leidt voor de verkeersdoorstroming.

4.4.2 Parkeren

Zoals in paragraaf 3.5.9 is aangegeven, heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Hierin staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. De nota is op 29 november 2017 door de gemeenteraad gewijzigd. Verder is de op 14 maart 2018 vastgestelde Nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' van belang.

Volgens de Nota Parkeernormen Auto is het plangebied aangemerkt als een B-locatie. Dergelijke locaties hebben goed openbaar vervoer, maar liggen verder van de intercitystations af. Volgens de Nota Parkeernormen Auto worden in nieuwe situaties geen vergunningen voor parkeren op straat meer uitgegeven. Uitgangspunt is dat er op eigen terrein wordt geparkeerd. Alleen voor bezoekers en laden/lossen resteren nog plekken op straat.

In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte van de ontwikkeling van Oost en Strook zijn circa 130 bezoekersparkeerplaatsen op straat opgenomen. Deze parkeerplaatsen worden onder andere aangelegd voor de onderhavige ontwikkeling.

In het te ontwikkelen gebied zijn gebouwde parkeervoorzieningen het uitgangspunt. Dit kan verdiept, halfverdiept of bovengronds in de plinten/sokkels. In de ontwikkel eenheden 6 en 7 is alleen bovengronds parkeren toegestaan vanwege bodemverontreiniging. In de ontwikkel eenheden 11AB, 11C en 11DEF is alleen halfverdiept en verdiept parkeren toegestaan. Parkeren in de plint/sokkel is niet toegestaan, omdat deze ontwikkel eenheden niet alleen georiënteerd zijn op de H.J.E. Wenckebachweg, maar ook op de insteekhaven.

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

uitwerkingsplan biedt de ruimte om aan de parkeernormen te voldoen.

4.5 Behoeft

Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en is als procesvereiste opgenomen in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening bewerkstelligen, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. De behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom worden afgewogen en gemotiveerd.

Wonen

Uit de Woonagenda 2025 blijkt dat een grote behoefte is aan nieuwe woningen in Amsterdam. Daarmee is de behoefte aan woningbouw die het plan mogelijk maakt onderbouwd.

Niet-woonfuncties

Ten behoeve van de vaststelling van het moederplan is onderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er behoefte is aan het niet-woonprogramma waar het uitwerkingsplan in voorziet.

Adviesbureau BRO heeft op 26 juni 2018 een toets uitgevoerd in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking van het niet-woonprogramma zoals dat wordt opgenomen in het voorliggende uitwerkingsplan Weespertrekvaart Oost, het in voorbereiding zijnde bestemmingplan Weespertrekvaart-Strook en het te transformeren gebied ten zuiden van de insteekhaven. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "Toets ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma Weespertrekvaart Midden en Oost" d.d. 26 juni 2018 (Bijlage). Dit rapport is geactualiseerd door BRO op 25 mei 2020 in het rapport "Herijking behoefte Weespertrekvaartbuurt" (Bijlage).

Uit de analyses in dit rapport volgt een behoefte van in totaal 24.045 - 40.285 m² bvo aan voorzieningen voor de onderzochte deelgebieden. Het voorliggende uitwerkingsplan voorziet in totaal in 8.100 m² aan niet-woonfuncties. De ontwikkeling, rekening houdend met het programma van Weespertrekvaart-Strook, blijft binnen de bandbreedtes van de resultaten van het onderzoek.

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

5.1 Wettelijk kader

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

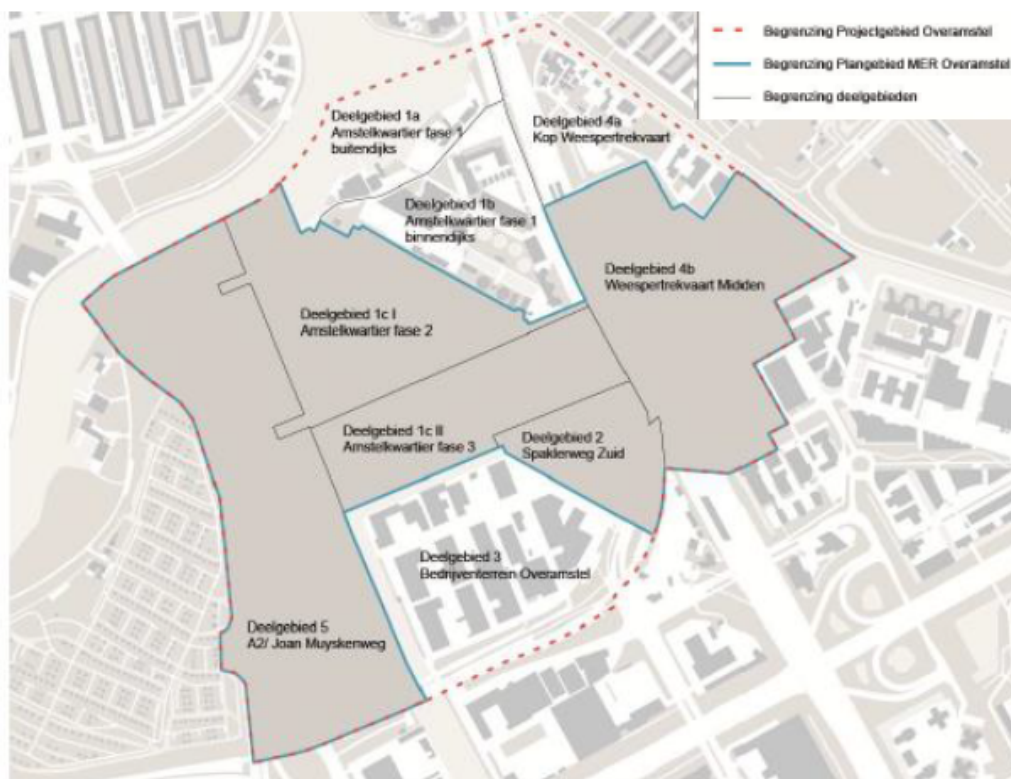
- Onderdeel C: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en dus het opstellen van een MER verplicht is;
- Onderdeel D: Hierin staan activiteiten, gevallen, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is.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

5.2 Situatie plangebied en omgeving

5.2.1 MER Overamstel (2013)

Zoals reeds eerder aangegeven, maakt het plangebied deel uit van de veelomvattende transformatie van Overamstel dat gefaseerd wordt herontwikkeld.

In 2013 is voor de ontwikkelingen tot woon-/werkgebied in de deelgebieden Amstelkwartier 2e fase, Amstelkwartier 3e fase, Spaklerweg Zuid, A2/Joan Muyskensweg en Weespertrekvaart Midden (waar het plangebied deel van uitmaakt) een gecombineerde plan-/project-MER opgesteld. Dit MER is opgesteld in het kader van het eerste ruimtelijke plan in dat gebied, zijnde het bestemmingsplan 'Amstelkwartier 2e fase'. Op 27 november 2013 is het MER Overamstel door de gemeenteraad aanvaard. De ontwikkeling van voorliggend plangebied maakt onderdeel uit van de MER Overamstel. In de afbeelding hieronder is de ligging van het plangebied MER Overamstel aangegeven (grijs gearceerd). Het plangebied maakt voor het grootste deel onderdeel uit van deelgebied 4b, Weespertrekvaart Midden.



Ligging deelgebieden MER Overamstel (2013)

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

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

5.2.2 MER - Actualiteit

Het plangebied ligt in deelgebied 4b van het MER Overamstel en voor een deel in deelgebied 4a.

Als gevolg van de MER Overamstel is de m.e.r.-(beoordelings)plicht voor de bestemmingsplannen en voor de uitwerkingen/wijzigingen van bestemmingsplannen in de deelgebieden die deel uitmaken van de MER uitgewerkt, mits de ontwikkelingen passen binnen de in de MER onderzochte bandbreedte (zelfde activiteit, gebied, aard en omvang). Besluiten over de ontwikkeling van de overige deelgebieden binnen de MER kunnen dan op grond van ditzelfde MER worden genomen.

Wat betreft de actualiteit van de MER geldt het volgende:

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

Uit de onderzochte alternatieven volgt een bandbreedte voor wonen, werken en voorzieningen. Voorliggend plan ziet toe op nieuwbouw van maximaal 51.100 m² bvo voor wonen, werken en voorzieningen, waarvan maximaal 8.100 m² bvo voor niet-wonen. Op het moment van opstellen van voorliggend uitwerkingsplan, valt het aantal woningen en de hoeveelheid niet-wonen binnen de bandbreedten van het MER Overamstel (2013). Het MER Overamstel is wat betreft de aard/omvang voor voorliggend uitwerkingsplan nog actueel.

Conclusie toetsing Besluit mer

Op grond van het vorenstaande volgt de conclusie dat de ontwikkeling die met het uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt wat betreft activiteit, ligging van het gebied en de aard/omvang niet wezenlijk verschilt van de activiteiten waarvoor eerder de m.e.r.-procedure is doorlopen en een MER is opgesteld. Het MER Overamstel (2013) is voor onderhavig uitwerkingsplan nog actueel. Het doorlopen van een nieuwe m.e.r.-procedure is voor dit uitwerkingsplan dan ook niet noodzakelijk. De gemeente mag voor voorliggend plan gebruik maken van het MER Overamstel (2013).

5.2.3 MER - afweging

De doelstellingen van het MER Overamstel (2013) waren onder andere het inzicht krijgen in de vraag tot waar verdichting van het MER-plangebied 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).

In het MER zijn verschillende varianten onderzocht: een minimumalternatief, twee verschillende basisalternatieven en een maximumalternatief. Op basis van een integrale beoordeling van de effecten is in het MER Overamstel (2013) geconcludeerd dat het minimumalternatief het minst negatief scoort op de in het MER onderzochte milieueffecten. Vanuit het perspectief van het MER werd dit alternatief het meest aanvaardbaar genoemd. Echter, gezien vanuit de structuurvisie Amsterdam 2040 en de Visie Overamstel 2005 scoort dit minimumalternatief minder goed dan de basisalternatieven en het

maximumalternatief. Het minimumalternatief is, vanwege de beperkte verdichtingsambitie, in dat kader als een goed tussenstation in de ontwikkeling van het projectgebied Overamstel beschouwd. Voor planontwikkeling die verder gaat dan het minimumalternatief, is in het MER Overamstel aangegeven dat de aanvaardbaarheid nog onderwerp is van studie en weging op verschillende milieuwaarden. Voor planontwikkelingen ten oosten van de Duivendrechtsevaart die verder gaan dan de ambities van het minimum alternatief zal in dat kader onderzoek noodzakelijk zijn naar de effecten van deze planontwikkeling op het functioneren van het lokale autonetwerk. Voorliggend uitwerkingsplan betreft een ontwikkeling ten oosten van de Duivendrechtsevaart waarbij de vraag aan de orde is of er nadelige effecten zijn op het functioneren van het lokale autonetwerk. 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. De resultaten zijn neergelegd in het Panteia rapport, zoals reeds besproken in paragraaf 4.4.1.

Voor wat betreft het functioneren van het lokale autonetwerk is uit het Panteia rapport op te maken dat de verkeersintensiteiten op enkele kruispunten in Overamstel e.o. in de huidige situatie en in de autonome situatie zonder planvorming hoog zijn. Dit is kenmerkend voor de kruispunten op de hoofdnetten in een stedelijke omgeving.

De studie naar verkeersintensiteiten laat toenames zien van de kruispuntbelastingen in het studiegebied van het verkeersonderzoek. Er komen geen nieuwe potentiële knelpunten bij ten opzichte van de autonome situatie van 2027. De planbijdrage van verschillende ontwikkelingen in Overamstel is beperkt.

Voor een uitvoerige beschrijving van het verkeersonderzoek wordt verwezen naar paragraaf 4.4.1.

Conclusie

Uit het MER komt naar voren dat de milieueffecten van de planalternatieven in 2023, ten opzichte van de autonome situatie, niet significant negatief zijn en er kan worden voldaan aan de normering in wet- en regelgeving. Aanvullend daarop kan voorts verwezen worden naar de onderscheidenlijke navolgende milieu gerelateerde hoofdstukken en paragrafen (hoofdstukken 6 t/m 15). Daaruit is op te maken dat er geen onaanvaardbare nadelige milieu effecten zijn te verwachten.

Voor voorliggend uitwerkingsplan wordt geconcludeerd dat het uitwerkingsplan niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig is.

Hoofdstuk 6 Geluid

6.1 Wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï

6.1.1 Wettelijk kader

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

6.1.2 Beleid

Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams geluidbeleid

Het Amsterdams geluidbeleid 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. De actualisering was wenselijk omdat naast het bestaande beleid in de uitvoeringspraktijk verschillende regels en afspraken werden toegepast. Gebleken is dat het beleid en de uitvoeringsafspraken niet altijd voldoende duidelijk waren, zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het beleid niet (expliciet) de mogelijkheid om rekening te houden met situaties die niet strikt in het beleid passen maar wel kunnen voldoen aan de doelstelling van het beleid, namelijk het realiseren van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit heeft ertoe geleid dat het bestuur meermalen bij individuele gevallen afweek van het beleid en de in de bouwbriefven neergelegde interpretatie van geluidregelgeving. De knelpunten zijn geïnventariseerd en een analyse van de knelpunten maakte duidelijk dat het merendeel samenhangt met de vraag welk doel met het beleid wordt nagestreefd.

Het geactualiseerde Amsterdams geluidbeleid voegt het Amsterdams beleid "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder", en de verschillende uitvoeringsregels en –afspraken samen en vervangt deze stukken.

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 (wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, industrielawaaï).

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 stedelijke omgeving. De wet geeft daarom de mogelijkheid om voor

nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere waarde vast te stellen. Bij het nemen van het hogere waarde besluit wordt afgewogen of er sprake is van een aanvaardbare geluidbelasting, al dan niet na het treffen van maatregelen.

Volgens het Amsterdamse geluidbeleid mogen hogere waarden worden vastgesteld als de gecumuleerde geluidbelastingen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Conform het gemeentelijk geluidbeleid is er sprake van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarden (63 dB bij wegverkeerslawaaï en 68 dB bij railverkeerslawaaï).

Uitgangspunt van het Amsterdamse geluidbeleid voor de realisatie van nieuwe woningen, is dat iedere woning een 'stille zijde' heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor een andere functie. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn in het geluidsbeleid synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. 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. Het TAVGA is in het kader van de planvorming om advies gevraagd.

6.1.3 Onderzoek

Ingenieursbureau Cauberg Huygen heeft ten behoeve van de geplande transformatie van het gebied een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd voor voorliggend plan. In het onderzoek is ten behoeve van het plangebied de geluidbelasting ten gevolge van weg, metro- en railverkeer beoordeeld. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 25 september 2020, referentie 05479-51306-15, welke als Bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

Voor de ligging en de hoogte van de nieuwe bebouwing in het plangebied is uitgegaan van de maximale bebouwing die in voorliggend plan wordt mogelijk gemaakt.

In het geluidonderzoek is uitgegaan van een worst case situatie ten aanzien van de omliggende bebouwing. Wat betreft geplande nieuwbouw in de omgeving is uitgegaan van de meest nadelige situatie, omdat de besluitvorming over de planologische plannen op het moment van het opstellen van dit plan nog niet is afgerond. Om die reden is voor het gebied van de Bijlmer Bajes alleen uitgegaan van de bestaande bebouwing die blijft behouden in de nieuwe planvorming. Voor de Strook, gelegen tussen het plangebied en de Bijlmerbajes, waar voorheen de studentenwoningen stonden, wordt uitgegaan van onbebouwd terrein. Voor de overige gebieden die zijn gemodelleerd in het geluidsonderzoek is uitgegaan van de huidige situatie.

Daarnaast is er uitgegaan van een situatie waarbij de verlengde A2 tussen de Utrechtsebrug en knooppunt Amstel is verwijderd. Het verwijderen van de A2 leidt tot een toename aan verkeer rond dit plangebied. Deze uitgangspunten geven een goed beeld van de maximaal te verwachten geluidseffecten in het plangebied.

Voorts is rekening gehouden met maatregelen die worden genomen aan het spoor vanwege de geluidbelasting op de Weespertrekvaartbuurt. De maatregelen bestaan uit het aanleggen van een scherm langs het spoor ter hoogte van de Bijlmer Bajes en raildempers voor het spoor.

De voor het plangebied relevante geluidsbronnen als bedoeld in de Wet geluidhinder die onderzocht zijn door Cauberg Huygen zijn de rijkswegen A2/A10, de metrolijnen 50, 51, 53 en 54 en het spoortraject Duivendrecht-Amstel. Het plangebied ligt niet binnen de geluidzones van andere geluidsbronnen.

Het plangebied wordt ontsloten door de Verlengde Amstelstroomlaan en de H.J.E. Wenckebachweg. Beide wegen zullen een 30 km/uur regiem kennen. De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen met een 30 km/uur regiem. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de invloed van deze wegen wel beoordeeld in het rapport van Cauberg Huygen analoog aan de grenswaarden die gelden voor de gezoneerde wegen.

Uit het onderzoek blijkt het volgende.

6.1.3.1 Rijkswegen A2/A10

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen bedraagt 52 dB(A) na 2dB(A) aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) wordt wel overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB(A) niet.

Voor de rijkswegen dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.1.3.2 Spoorwegen

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de spoorwegen bedraagt 58 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) wordt wel overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 68 dB(A) niet.

Voor de spoorwegen dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.1.3.3 Metrolijnen

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de metrolijnen bedraagt 53 dB(A). De voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A) wordt wel overschreden maar de maximale ontheffingswaarde van 63 dB(A) niet.

Voor de metrolijnen dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.1.3.4 Niet-gezoneerde wegen

De Verlengde Amstelstroomlaan en de H.J.E. Wenckebachweg betreffen wegen waar 30 km/uur zal worden gereden. Dergelijke wegen vallen buiten de reikwijdte van de Wet geluidhinder, maar vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidseffecten alsnog onderzocht.

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen bedraagt 55 dB(A), na 5 dB(A) aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder. In vergelijking met de grenswaarden voor gezoneerde wegen is de hoogste geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A), maar lager dan de maximale waarde. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om maatregelen te onderzoeken.

6.1.3.5 Samenvatting

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

6.1.3.6 Af te wegen maatregelen

Rijkswegen

Bij het toepassen van een 5 of 10 meter hoog scherm langs de snelweg wordt een geluidreductie van respectievelijk 2 tot 4 dB(A) bereikt. Stiller asfalt, dan het reeds aanwezige geluidarme dubbellaags Zoab, heeft een beperkt additioneel geluid reducerend effect. Aangezien de maatregelen aan en/of langs de snelwegen gepaard gaan met zeer hoge kosten zijn er vanuit dit deelgebied geen doelmatige maatregelen te treffen om de geluidbelasting te verlagen.

Voor het gehele gebied Overamstel dat wordt getransformeerd naar geluidsgevoelige bestemmingen zou dit anders kunnen zijn. Voor het eventueel realiseren van een geluidsscherm langs de A10 is daarom een onderzoek gestart om effecten, kosten en mogelijkheden in beeld te brengen. Dit onderzoek is echter nog niet afgerond. Bij dit uitwerkingsplan en de vast te stellen hogere waarden wordt daarom uitgegaan van een situatie zonder de geluidsschermen.

Metro

Langs de metrolijnen zijn deels geluidschermen aanwezig. Een gedeelte van het geluid wordt afgeschermd door de aanwezige perrons en door de betonnen randen langs de fly-over/zwevende banen. Aanvullende afschermdende maatregelen langs de metrobaan zijn daardoor slechts beperkt effectief. Het

effect van het plaatsen van extra geluidsschermen is nader onderzocht. Alleen aan de zuidzijde van het plangebied neemt de geluidbelasting bij enkele woningen met maximaal 3dB af. De overschrijdingen worden niet volledig weggenomen. Het treffen van geluidsschermen langs de metrolijnen is voor het plangebied niet doelmatig.

Spoor

Ten gevolge van de spoorlijnen treden lichte overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde op. Op het leefniveau wordt binnen het plangebied praktisch overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Het effect van het plaatsen van extra geluidsschermen is nader onderzocht. Alleen aan de zuidzijde van het plangebied neemt de geluidbelasting bij enkele woningen met maximaal 5 dB af. De overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde worden niet volledig weggenomen. Er zijn hoge kosten gemoeid met het aanleggen van de geluidsschermen langs het spoor. Het treffen van geluidsschermen langs de spoorlijnen is voor het noordelijk deel van Weespertrekvaart Oost niet doelmatig.

Verlengde Amstelstroomlaan/H.J.E. Wenckebachweg

De wegen binnen het plangebied worden als een 30 km/uur gebied ingericht. De wegen zijn voorzien van glad asfalt. Stiller asfalt is bij dergelijke lage snelheden niet effectief (motorgeluid is maatgevend). Aanvullende maatregelen met betrekking tot de wegverkeerscirculatie zijn zeer ingrijpend en ten opzichte van dit plan niet realistisch. Maatregelen in de vorm van geluidsschermen langs deze wegen zijn in relatie tot het onderhavige plan vanwege overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, niet realiseerbaar.

6.1.4 Conclusie

Op basis van het bovenstaande zijn er onvoldoende mogelijkheden om de geluidswaarden terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Er dienen dan ook hogere geluidswaarden vastgesteld te worden voor de woningen. Op grond van het Amsterdamse geluidbeleid is een hogere geluidswaarde alleen mogelijk als de gecumuleerde geluidbelasting niet meer is dan 3dB hoger dan de hoogste van de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde (in dit geval maximaal 71 dB).

De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 58 dB. Deze geluidbelasting voldoet aan het Amsterdamse beleid (maximale toelaatbare cumulatieve geluidbelasting=71 dB), zodat voor de woningen een hogere geluidswaarde kan worden vastgesteld ten gevolge van de rijkswegen, spoorwegen en metrolijnen.

De hogere geluidbelasting op de woningen ten gevolge van de niet-gezoneerde wegen Verlengde Amstelstroomlaan en de H.J.E. Wenckebachweg acht de gemeente aanvaardbaar vanuit een goede ruimtelijke ordening gelet op het ontbreken van te nemen doelmatige maatregelen om de geluidbelasting te reduceren en het niet overschrijden van de maximale grenswaarde voor gezoneerde wegen.

Uit de onderzochte geluidbelasting op geplande bebouwing volgt dat de woontorens aan meerdere zijde geluidbelast zijn. Woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, dienen conform het Amsterdamse geluidbeleid te worden voorzien van een geluidluwe gevel. Om dit te borgen is in de regels opgenomen dat woningen een geluidluwe gevel moeten hebben. Daarmee wordt voldaan aan het Amsterdamse geluidbeleid.

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

Functie	Rijksweg A2/A10	Metro	Spoor
---------	-----------------	-------	-------

Woningen en geluidgevoelige functies	52 dB	53 dB	58 dB
--------------------------------------	-------	-------	-------

6.2 Amstel Opstelsterrein LCM

Het plangebied ligt in de nabijheid van het opstelsterrein Amstel van het Logistiek Centrum Metro ("LCM-terrein"). Dit is een emplacement dat geluid veroorzaakt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente door Cauberg Huygen onderzoek laten uitvoeren naar de geluidbelasting van het LCM-terrein op de toekomstige woningen. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport van 19 mei 2020, met kenmerk 05479-51306-14, Bijlage.

6.2.1 Kader

Het voorkomen van geluidhinder door bedrijven is geregeld via de Wet milieubeheer. Dit is nader uitgewerkt in het Activiteitenbesluit milieubeheer ('Activiteitenbesluit'). Het Activiteitenbesluit bevat milieuregels voor bedrijven. Het LCM-terrein valt onder de werking van het Activiteitenbesluit.

Artikel 2.17 lid 1 van het Activiteitenbesluit bevat grenswaarden voor geluid die van toepassing zijn bij de vergunningverlening van het emplacement. In het onderzoek is getoetst aan deze grenswaarden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De volgende grenswaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) zijn in dit geval van belang:

Tabel 2.17a			
	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Als bovengenoemde grenswaarden worden gehaald op de gevels van de toekomstige woningen ten gevolge van het geluid van het LCM-terrein wordt enerzijds de bedrijfsvoering van het LCM-terrein niet belemmerd en anderzijds is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Als de gemeten waarden hoger zijn dan voornoemde grenswaarden, dient een nadere bestuurlijke afweging gemaakt te worden of de overschrijding aanvaardbaar is.

Voor een vergelijking met de wettelijke grenswaarden wordt uit voornoemde dag-, avond- en nachtwwaarden de geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ etmaalwaarde vastgesteld, welke de hoogste is van de volgende drie waarden:

- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in de dagperiode;
- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in de avondperiode verhoogd met 5 dB(A);
- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in de nachtperiode verhoogd met 10 dB(A).

De L_{etmaal} op de gevel van gevoelige gebouwen mag derhalve op basis van het Activiteitenbesluit niet meer bedragen dan 50 dB(A).

In de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening ('Handreiking') wordt nader ingegaan op de wijze van meten en toelaatbare geluidbelasting. De Handreiking biedt richtwaarden bij verschillende omgevingstypen voor de geluidbelasting in het kader van de goede ruimtelijke ordening. In dit geval gaat het om een gemengde woonwijk. De Handreiking hanteert voor een gemengde woonwijk voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveau een richtwaarde van 55 dB(A) voor de dagperiode en een richtwaarde van 75dB(A) voor de piekgeluiden in de dagperiode. Voor de nachtperiode kan onder omstandigheden een maximale geluidsniveau tot 65 dB(A) worden gehanteerd.

6.2.2 Onderzoek

De Weespertrekvaartbuurt is nog volop in ontwikkeling. Omdat de besluitvorming over de nieuwe ontwikkelingen in de omgeving nog niet (volledig) is afgerond bij het uitvoeren van het geluidsonderzoek is uitgegaan van een worst case scenario. Om die reden is voor het gebied van Bajes Kwartier (Bijlmer Bajes) alleen uitgegaan van de bestaande bebouwing die blijft behouden in de nieuwe planvorming. Voor de Strook, gelegen tussen het plangebied en het Bajes Kwartier, waar voorheen de studentenwoningen stonden, wordt uitgegaan van onbebouwd terrein. Voor de overige gebieden die zijn gemodelleerd in het geluidsonderzoek is uitgegaan van de huidige situatie.

Voor het LCM-terrein is op 5 augustus 2019 een maatwerkvoorschrift afgegeven met een aantal bronmaatregelen om de geluidbelasting op de omgeving te reduceren. Het maatwerk bestaat uit het afschaffen van het gebruik van de tyfoon en het toepassen van een smeerinstallatie. Dit maatwerk is in het model voor het geluidsonderzoek meegenomen.

Daarnaast is rekening gehouden met de huidige en nieuw aan te leggen geluidsschermen langs het spoor.

Uit het onderzoek volgt dat de langtijdgemiddelde geluidbelasting ($L_{Ar,LT}$) afkomstig van het LCM-terrein ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde is en overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet.

De hoogste piekbelasting (L_{Amax}) bedraagt 59 dB(A). De grenswaarde in de dag-, avond- en nachtperiode van respectievelijk 70 dB(A), 65 dB(A) en 60 dB(A) wordt niet overschreden.

6.2.3 Conclusie

De gemeten langtijdgemiddelde geluidbelasting $L_{Ar,LT}$ en piekniveau blijft binnen de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

6.3 Sportvelden

Ten noordoosten van het plangebied aan de andere zijde van de Weespertrekvaart liggen sportvelden. Uit de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering 2009" blijkt dat de grootste richtafstand ten gevolge van een sportcomplex 50 meter bedraagt. Deze afstand is de richtafstand tot een 'rustige woonwijk'. Als er sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. De omgeving van het plangebied is 'gemengd gebied'. Er geldt daarom een richtafstand van 30 meter tussen woningen en sportvelden voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hier wordt ruimschoots aan voldaan.

6.4 Advies Tavga

Het project is behandeld in de vergadering van TAVGA van 27 augustus 2020. Geconcludeerd en geadviseerd is:

- a. In de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek voor de opstelplaats zijn de reeds verleende maatwerkvoorschriften afschaffen tyfoon en toepassen smeerinstallatie geborgd;
- b. Op grond van een goede ruimtelijke ordening dient de geluidbelasting van de sportvelden beschouwd te worden in het akoestisch rapport;
- c. De stille zijde voor alle woningen is geborgd in de planregels van het bestemmingsplan en hogere waardenbesluit. In het akoestisch rapport moet gemotiveerd worden dat de stille zijde uitvoerbaar is met de voorgestelde maatregelen;
- d. Het akoestisch rapport (met aanvullingen hierop) ter kennisname mailen naar TAVGA;
- e. Met inachtneming van het bovenstaande is TAVGA akkoord.

Aan bovenstaande punten is voldaan. Punt c is verwerkt in het akoestisch rapport en punt b is verwerkt in paragraaf 6.3.

6.5 Conclusie geluid

Voorliggend uitwerkingsplan maakt onder meer de nieuwbouw van woningen mogelijk. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting vanwege de rijkswegen, spoorwegen en metrolijnen de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder worden overschreden. Voor de nieuwe woningen dienen hogere waarden te worden vastgesteld vanwege de rijksweg, spoorwegen en metrolijnen. Dit is binnen de kaders van de Wet geluidhinder in combinatie met het Amsterdams geluidbeleid mogelijk. Geconcludeerd wordt dat de Wet geluidhinder geen belemmering is voor de uitvoerbaarheid van het uitwerkingsplan.

De geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen vanwege de niet-gezoneerde wegen is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

De grenswaarden uit het Activiteitenbesluit wordt vanwege het LCM-terrein op de gevel van de nieuwe woningen niet overschreden. Ook in dat opzicht is er geen belemmering voor het uitwerkingsplan.

Gelet op de afstand tussen de nieuw te bouwen woningen en de sportvelden aan de noordoost zijde van het plangebied aan de overzijde van de Weespertrekvaart is het plan op dit punt vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

7.1 Algemeen

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

7.2 Beleid en regelgeving

Wettelijk kader

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet in 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 op grond van Europese regelgeving. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt.

Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op

grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

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

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

In januari 2010 is de 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit' van kracht geworden. Daarin wordt gesteld dat in Amsterdam, onafhankelijk van het wel of niet overschrijden van de normen, geen gevoelige bestemmingen worden gebouwd binnen 300 meter van de rand van een snelweg of binnen 50 meter van de rand van een provinciale weg. Daarnaast worden geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing gebouwd binnen 50 meter van de rand van stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal. Hetzelfde geldt voor het uitbreiden van een bestaande gevoelige bestemming met 10% of meer van de capaciteit. De GGD adviseert in deze gevallen over de locatie en mogelijke maatregelen. Sinds 22 januari 2014 geldt deze richtlijn zowel voor projecten van de Centrale stad als ook voor Stadsdelen.

7.3 Toetsing aan beleid en regelgeving

7.3.1 NSL

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

Per brief van 19 juni 2018 is een melding tot wijziging verzonden in verband met het wijzigen van vijf NSL-projecten binnen Amsterdam. Het project Overamstel waar het plangebied van dit uitwerkingsplan, deel van uitmaakt, was één van deze projecten. Door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is deze melding geaccepteerd en zijn de (gewijzigde) projecten toegevoegd aan het NSL. Naar aanleiding van de wijziging is geconstateerd dat door het toevoegen van deze vijf gewijzigde projecten geen sprake is van het in gevaar brengen van het halen van de grenswaarden.

In de (aan)melding van het project Overamstel voor het NSL is rekening gehouden met de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in voorliggend uitwerkingsplan. Het programma uit het uitwerkingsplan past op zich zelf beschouwd binnen het programma welke is aangemeld voor het NSL. Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

7.3.2 Besluit gevoelige bestemmingen en gemeentelijk beleid

Het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan ligt op meer dan 50 meter van een provinciale weg en van een stadweg waar meer dan 10.000 voertuigen per etmaal rijden en meer dan 300 meter van een Rijksweg. Derhalve wordt zowel voldaan aan Besluit gevoelige bestemmingen als aan het gemeentelijk beleid, 'Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit'.

7.4 Conclusie

Het uitwerkingsplan voldoet aan de wet- en regelgeving op het aspect luchtkwaliteit en staat niet aan het uitwerkingsplan in de weg.

Hoofdstuk 8 Bodem

8.1 Algemeen

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

8.2 Situatie plangebied

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een bodemonderzoek uitgevoerd door Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam (Deelrapportage Bodem MER Overamstel; Ontwikkelingsbedrijf, gemeente Amsterdam, d.d. 15 oktober 2012). Het bodemonderzoek is bijgevoegd als Bijlage. Onderzoek is gedaan naar de effecten van de diverse ontwikkelingen in Overamstel op de bodem, er is een beeld geschetst van de kwaliteit van de bodem en er is ingegaan op de aanwezige verontreinigingen.

Verontreinigde locaties in Overamstel

Uit de Deelrapportage Bodem MER Overamstel blijkt dat de dienst Milieu en Bouwtoezicht per deelgebied van het MER gebied archiefonderzoek heeft uitgevoerd om na te gaan op welke locaties bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Behalve op het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek, dat geen onderdeel uitmaakt van het plangebied, worden op basis van dit archiefonderzoek geen grootschalige verontreinigingen verwacht. Het archiefonderzoek levert enkele verdachte punten op, waarvan er één bij het plangebied ligt. Het betreft een restverontreiniging na sanering.

Ten aanzien van die verontreinigingen wordt geconcludeerd dat er bij herontwikkeling mogelijk wel sprake zal zijn van sanering, in de zin dat er bij werkzaamheden in de grond een BUS-melding of saneringsplan noodzakelijk is. De verontreinigingen vormen kostentechnisch geen belemmering voor de herontwikkeling, aldus het archiefonderzoek.

Van het hele gebied is voldoende bekend over de bodemkwaliteit om het gebied onderdeel te laten uitmaken van de bodemkwaliteitskaart. Het gebied maakt deel uit van zone 2 en is daarmee gemiddeld geschikt voor de bestemming wonen met tuin.

In 2018 heeft de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied opnieuw archiefonderzoek verricht (Bijlage). Daar komt uit dat op de locatie, naast lichte en matige, ook sterke verontreinigingen voorkomen, zowel in de grond als in het grondwater. Op grond van dat onderzoek wordt grond- en grondwaterverontreiniging in de ontwikkel eenheden 6 en 7 verwacht.

Nader onderzoek is niet uitgevoerd omdat het bestaande bebouwing betreft waar de gemeente geen onderzoek kan (laten) uitvoeren zonder toestemming van de rechthebbenden.

8.3 Conclusie

Uit de onderzoeken blijkt dat er verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn. Planuitvoering is alleen mogelijk nadat de hiervoor benodigde saneringsmaatregelen zijn uitgevoerd. De financiële middelen voor de uitvoering van deze saneringsmaatregelen zijn geborgd. Sanering van de bodem onder de blokken 6 en 7 om ondergronds parkeren mogelijk te maken, wordt ingeschat als zeer kostbaar. Saneringsmaatregelen hiervoor zijn niet meegenomen. In plaats daarvan wordt in de planregels geborgd dat ondergronds bouwen daar niet is toegestaan.

Geconcludeerd kan worden dat de bodemgesteldheid geen belemmering vormt voor vaststelling en uitvoering van het uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 9 Cultuurhistorie en archeologie

9.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

9.2 Kader

Wet op de archeologische monumentenzorg

In 1998 is het Verdrag van Valletta (Verdrag van Malta) door de Staten Generaal geratificeerd. Het verdrag is geïmplementeerd door inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg per 1 september 2007. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Uitgangspunt is dat 'de veroorzaker betaalt'. De wet schrijft voor dat in elk bestemmingsplan rekening wordt gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Erfgoedwet

De huidige juridische basis voor het omgaan met archeologische waarden en erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet, d.d. 9 december 2015, in werking getreden op 1 juli 2016. Met de Erfgoedwet wil de overheid het cultureel erfgoed in Nederland beter beschermen. De wet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet tot behoud van cultuurbezit. De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in (naar verwachting) in 2022 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waardoor deze delen van de Monumentenwet 1988 ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend.

De Erfgoedwet kent een aantal nieuwe bepalingen. Artikel 16 van de Erfgoedwet stelt dat de gemeenteraad een erfgoedverordening kan vaststellen (lid 1). Deze betreft het beheer en behoud van cultureel erfgoed dan van bijzonder belang is voor die gemeente vanwege de cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis (lid 3). Burgemeester en wethouders zijn verplicht een gemeentelijk erfgoedregister van aangewezen cultureel erfgoed bij te houden.

Besluit ruimtelijke ordening

Op grond van artikel 3.1.6 lid 5 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening (d.d. 17 juni 2011, stbl 5 juli 2011, nr 339) dient per 1 januari 2012 in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. In de toelichting staat dat dit betekent dat de gemeente een analyse moet verrichten van de cultuurhistorische waarden en aanwezige of naar verwachting aanwezige monumenten, en aangeven op welke wijze rekening is

gehouden met deze waarden van de in het plan begrepen gronden.

Erfgoedverordening Amsterdam

Op 16 december 2015 is de Erfgoedverordening Amsterdam vastgesteld. Deze stedelijke verordening geldt voor heel Amsterdam en beschermt de boven- en ondergrondse cultuurhistorische waarden van de gemeente Amsterdam.

Monumenten en Archeologie is in de Erfgoedverordening aangewezen als het stedelijk kennis- en expertisecentrum dat gemeentelijke diensten en de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Amsterdam adviseert over de waarde van en de omgang met de onder- en bovengrondse cultuurhistorische waarden.

De Erfgoedverordening regelt voorts de aanwijzing van gemeentelijke stads- en dorpsgezichten en die van gemeentelijke monumenten.

In de artikelen 22 en 23 van de Verordening staat aangegeven welke beschrijvingen in de Toelichting van een bestemmingsplan dienen te worden opgenomen ten aanzien van bovengrondse cultuurhistorische waarden en ten aanzien van archeologische waarden.

Daarnaast is opgenomen aan welke eisen het cultuurhistorisch- en archeologisch onderzoek dient te voldoen.

Archeologie beleid Amsterdam

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen, structuren, landschappelijke- en infrastructurele elementen die in de bodem bewaard zijn gebleven. Dit bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van de stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek wordt in Amsterdam uitgevoerd door Monumenten & Archeologie en behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

In Amsterdam gelden elf beleidsvarianten, zoals de uitzondering van archeologisch onderzoek bij recente verstoringen van de bodem (beleidsvariant 11). Bij bijvoorbeeld beleidsvariant 2 geldt dat slechts geen archeologisch onderzoek hoeft plaats te vinden bij bodemingrepen kleiner dan 50 m² of ondieper dan 0,50 meter onder het maaiveld (Appendix: Beleidsvarianten en stroomschema, M&A). In de praktijk komen per plangebied meestal twee tot zes varianten voor.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 5.10 lid 2 Erfgoedwet 2016). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallsvondsten Monumenten & Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Cultuurhistorie beleid Amsterdam

Bij het maken van bestemmingsplannen dient een beschrijving te worden opgenomen “van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten) rekening is gehouden” (artikel 3.1.6 lid 5 Besluit ruimtelijke ordening). Dat betekent dat gemeenten een analyse moeten verrichten van de cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied en daar conclusies aan moeten verbinden die in een bestemmingsplan verankerd worden.

Bij cultuurhistorische waarden (bovengronds) gaat het over de positieve waardering van sporen, objecten, patronen en structuren die zichtbaar of niet zichtbaar onderdeel uitmaken van onze leefomgeving en een beeld geven van een historische situatie of ontwikkeling. In veel gevallen bepalen deze cultuurhistorische waarden de identiteit van een plek of gebied en bieden ze aanknopingspunten voor toekomstige ontwikkelingen. Deze cultuurhistorische elementen kan men niet allemaal als beschermd monument of -gezicht aanwijzen, maar zijn wel onderdeel van de manier waarop we ons land beleven, inrichten en gebruiken. Het is van belang dat cultuurhistorische waarden worden betrokken in de planvorming en worden meegewogen in de besluitvorming over de inrichting van een gebied.

9.3 Situatie plangebied

Cultuurhistorie

In 2012 is door Bureau Monumenten & Archeologie een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd (Cultuurhistorische verkenning en advies Industrierrein OverAmstel; Amsterdam; mei 2012, Bijlage). Hieruit is het volgende op te maken voor wat betreft de cultuurhistorische waarden in voorliggend plangebied.

Het industrierrein Weespertrekvaart, waar het plangebied deel van uitmaakt, is aan het begin van de jaren '60 Het industrierrein kent geen duidelijke stedenbouwkundige opzet zoals industrierrein Amstel, aan de overzijde van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De Penitentiare Inrichting Overamstel is de belangrijkste ontwikkeling in de Weespertrekvaartbuurt en vormt een duidelijk herkenbaar stedenbouwkundig element. Dit valt echter buiten de grenzen van onderhavig plangebied. De aanwezige industrie in dit gebied is geconcentreerd langs de Weespertrekvaart en is van kleine schaal. Haaks op de Wenckebachstraat was sinds 2005 het studentenwooncomplex Wenckehof gelegen. Deze elementen vormen samen de voornaamste bebouwing. Van een duidelijke samenhang is echter geen sprake. Centrale waarden in het gebied zijn de gevangenis, maar dit valt buiten de scope van dit uitwerkingsplan.

Als opvolger van de Ringsloot rondom de Watergraafsmeer is de Weespertrekvaart als waterweg een

betekenisvol cultuurhistorisch element in het plangebied. Ook dit valt buiten de scope van dit uitwerkingsplan.

De gemeente is ten tijde van het opstellen van dit uitwerkingsplan een (concept) waarderingskaart architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit 1965-1985 aan het opstellen. Het moederplan is vastgesteld voor deze (concept) waarderingskaart, zodat deze (concept) waarderingskaart niet relevant is voor het uitwerkingsplan.

Het plangebied bevat geen cultuurhistorische waarden die bescherming behoeven.

Archeologie

Monumenten en Archeologie heeft in opdracht van Stadsdeel Oost een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het bestemmingsplangebied Weespertrekvaart Oost. Dit heeft geresulteert in het archeologisch bureauonderzoek d.d. 4 juli 2018, kenmerk BO 18-084. Het bureauonderzoek is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Dit onderzoek is bedoeld om een beeld te krijgen van de ondergrondse cultuurhistorische waarden die in deze gebieden aanwezig kunnen zijn. Een dergelijk bureauonderzoek past binnen de verplichting van gemeenten om beleid te ontwikkelen ten aanzien van het behoud cq documentatie van die overblijfselen bij bouw- en aanlegwerkzaamheden.

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek is in het moederplan voor het plangebied van dit uitwerkingsplan voor een deel de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden ter plaatse.

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

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

De verwachtingen zijn gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. De clustering van de verwachtingszones heeft geresulteerd in een beleidskaart met daarop zones met bijbehorende specifieke beleidsmaatregel. Voor het plangebied geldt beleidsvariant 5 (uitzondering van archeologisch veldonderzoek geldt bij bodemingrepen kleiner dan 500 m2 of ondieper dan 0,5 meter onder maaiveld) en beleidsvariant 11 (voor deze zone geldt een vrijstelling van archeologisch vervolgonderzoek bij alle bodemingrepen).



Voor de zone met beleidsvariant 5 is in het moederplan een archeologische dubbelbestemming opgenomen. Deze is in het onderhavig uitwerkingsplan overgenomen. Voor het overige is extra bescherming middels een archeologische dubbelbestemming niet nodig.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt dat ook wanneer geen archeologisch onderzoek is vereist, en toch bodemvondsten worden gedaan waarvan redelijkerwijs kan worden vermoed dat deze van archeologische waarde zijn, dit wordt gemeld bij Monumenten en Archeologie. In overleg met de ontwikkelaar worden vervolgens maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 10 Duurzaamheid

10.1 Algemeen

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

10.2 Beleid

De gemeente Amsterdam wil de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Dit is neergelegd in gemeentelijk duurzaamheidsbeleid.

Amsterdam wil een inhaalslag maken op het gebied van duurzaamheid. Dit doet de gemeente in goede samenwerking met partners uit de stad (bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen), niet alleen voor het creëren van breed maatschappelijk draagvlak, maar ook om de energie en doorzettingskracht die al aanwezig zijn in de samenleving te versterken. De gemeente heeft o.a. ambities om meer duurzame energie op te wekken, de concentratie stikstof-dioxide omlaag te brengen, de concentratie roet om laag te brengen, meer afval te scheiden en de CO₂-uitstoot te verminderen.

Circulaire economie

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

Circulair bouwen

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

Gebouwen zijn demontabel en materialen worden gedocumenteerd, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt. Hoogwaardige materialen die lang meegaan worden ingezet voor de schil van gebouwen met een lange levensduur. Bij het tenderen van kavels is circulair bouwen het onderscheidend criterium voor duurzaamheid. Daarnaast geldt de ambitie van een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van 0,15, conform de Amsterdamse standaard.

Klimaatbestendigheid

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

10.3 Situatie plangebied

Het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van het plangebied. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Alle duurzaamheidsmaatregelen zullen een integraal onderdeel van de ontwerppoging zijn.

Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Het Amsterdamse beleid heeft de ambitie voor nieuwbouwwoningen met een EPC van 0,15. Voor utiliteitsbouw geldt een vergelijkbare verlaagde EPC.

Duurzame warmte

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

In het uitwerkingsplan wordt rekening gehouden met een collectief laag temperatuur warmtesysteem die gebruik maakt van duurzame lokale bronnen. In de wegprofielen zijn ruimte reserveringen, waar later warmteleidingen in kunnen worden gelegd.

Duurzame elektriciteit

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

Klimaatbestendigheid

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

Het plangebied van dit uitwerkingsplan is in de huidige situatie volledig verhard. Na realisatie van het plangebied zal de verharding afnemen.

In de Weespertrekvaartbuurt worden de volgende maatregelen getroffen in het kader van klimaatbestendigheid:

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

gereguleerd af te laten stromen (zo mogelijk zichtbaar) naar de Bijlmerbajesgracht. Ook het hemelwaterriool loost op de Bijlmerbajesgracht om de doorspoeling van de gracht te vergroten en daarmee de waterkwaliteit te verbeteren.

Circulair bouwen

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

In de volgende planfase wenst de gemeente dat de prestaties voor circulair bouwen nader worden uitgewerkt.

Afvalinzameling

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

De essentie van het nieuwe beleid is dat bewoners hun glas, papier en plastic dichtbij de woning kwijt kunnen in ondergrondse containers, en het dan nog resterende afval ergens in de wijk kunnen brengen. Het is de bedoeling dat ook grofvuil naar een inzamelpunt wordt gebracht. Het afvalpunt Rozenburglaan ligt dichtbij de Weespertrekvaartbuurt.

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

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

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

Hoofdstuk 11 Externe veiligheid

11.1 Algemeen

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

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Inleiding

De regelgeving voor externe veiligheid kent twee grootheden waaraan getoetst wordt bij het nemen van een besluit: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

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

Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans op een ongeval moet ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in besluitvorming. Het bevoegd gezag dient een toename van het groepsrisico en overschrijding van de oriëntatiewaarde te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

11.2.2 Risicovolle inrichtingen

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi). Artikel 8 en 12 van het Bevi schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit als een bestemmingsplan getoetst moet worden aan normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van activiteiten bij risico-inrichtingen. Voorbeelden van risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

Situatie plangebied

Het plangebied valt niet binnen het invloedsgebied van een inrichting zoals bedoeld in het Bevi. Nader onderzoek is niet nodig. Externe veiligheid vanwege inrichtingen vormt geen belemmering voor het project.

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

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

Situatie plangebied

Het plangebied valt binnen het invloedsgebied van transport route gevaarlijke stoffen over het spoor (invloedsgebied van het spoor is 460 meter). De externe veiligheidsrisico's dienen te worden onderzocht.

11.2.4 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd (vanaf 16 bar en met een uitwendige diameter groter dan 50 mm), is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10-6 per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde.

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

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

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

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

Situatie plangebied

In het plangebied is een hoge druk buisleiding aanwezig voor het transport van aardgas (maximaal 40 bar). Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied en binnen de 100% letaliteitszone van enkele delen van de gasleiding. Onderzoek naar de externe veiligheid is nodig.

11.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

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

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico lager dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor overschrijding van de oriënterende waarde en een toename van een overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispunt aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden voortsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

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

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

- kinderen onder 12 jaar;
- zieken;
- bejaarden;
- gehandicapten.

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

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

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

Indien er economische of maatschappelijke gewichtige redenen zijn en de bestrijdbaarheid en de

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

11.3 Resultaten onderzoek

De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied heeft de externe veiligheidsrisico's van de voorgestelde ontwikkeling onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 6 juni 2018, geactualiseerd in de rapportage d.d. 11 december 2019. De laatste rapportage is als Bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Hoge druk aardgasleiding

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

De toename van het groepsrisico is groter dan 10%. Omdat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt, maar de toename van het groepsrisico wel groter is dan 10% is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Plaatsgebonden risico

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

Groepsrisico

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

11.4 Verantwoording groepsrisico

11.4.1 Verantwoording groepsrisico gasleiding

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

11.4.1.1 *Advies brandweer*

Om de gevolgen voor het plangebied in te kunnen schatten is inzicht nodig in het potentiële gevaar. Hierover is advies gevraagd aan de brandweer. Het advies d.d. 29 juni 2018 is een Bijlage bij deze toelichting. Nadat de brandweer het advies heeft uitgebracht, is het externe veiligheidsrapport geactualiseerd. De conclusies zijn daarbij hetzelfde gebleven, zodat het advies van de brandweer nog steeds bruikbaar is. Uit het advies is onder meer het volgende op te maken.

Gevaren en gevolgen

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

Risico

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

Zelfredzaamheid

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

Hulpverlening

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

Wanneer er een fakkelbrand op de hoge drukaardgas leiding is ontstaan dan kan de brandweer door de hitte de locatie niet benaderen. Zij moet op honderden meters afstand wachten tot de fakkel is gedoofd

om op locatie hulp te kunnen verlenen. Dit kan enkele uren duren.

11.4.1.2 Maatregelen

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

Planologische maatregelen

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

<i>Inhoud maatregel</i>	<i>Beoordeling en afweging</i>
Opstelplaatsen en bluswatervoorzieningen realiseren.	De bereikbaarheid, opstelplaatsen en waterwinning zijn mede bepalend voor de inzet van de hulpdiensten. Als het voldoende veilig is voor de hulpverlening om het gebied te betreden dan kan zij haar voertuigen plaatsen en beschikken over voldoende bluswater. Bij de uitwerking van het maaiveldontwerp zal hierover nog nader met de brandweer overlegd worden. Dit onder meer voor optimalisatie van de inpassing van bluswatervoorzieningen en het nader uit te werken aanvalsplan.
Veilige vluchtroutes realiseren. Waar vluchten mogelijk is zonder te worden blootgesteld aan de hittestraling.	Vluchtmogelijkheden van de hoge druk aardgasleiding 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 gevucht kan worden. Bij de uitwerking van het maaiveldontwerp zal hierover nog nader met de brandweer overlegd worden. Dit onder meer voor optimalisatie van de inpassing van bluswatervoorzieningen en het nader uit te werken aanvalsplan.

Technische maatregelen

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

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

Voorzieningen treffen om de ondergrondse buisleidingen te beschermen tegen beschadigingen.	Door voorzieningen te treffen die de buisleiding beschermen tegen beschadigingen kan de kans op een ongeval worden verkleind. De exploitant treft met het oog op beheer en onderhoud buisbeschermende maatregelen tegen beschadiging als gevolg van bijvoorbeeld doorroesten (kathodische bescherming). Mede ter attendering is de belemmeringenstrook van de gasleiding op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan opgenomen en is het uitvoeren van werkzaamheden daarin, gekoppeld aan een omgevingsvergunning. In het kader van de omgevingsvergunningverlening kunnen voorwaarden worden gesteld aan de werkzaamheden. Dit met het oog op de bescherming van de leiding. Voorts is het een mogelijkheid om de gasleiding ondergronds af te dekken met platen. Bij graafwerkzaamheden stuit degene die werkzaamheden uitvoert dan eerst op de platen. Nadeel van dergelijke platen is dat er minder vrije ruimte is voor andere kabels en leidingen. Omdat de oriënterende waarde hier niet wordt overschreden, de oriënterende waarde niet dreigt te worden overschreden, wordt deze maatregel niet voorgeschreven in voorliggend bestemmingsplan.
Waar mogelijk de constructie van gebouwen zo uitvoeren dat bescherming wordt geboden tegen de hittestraling en er in deze gebouwen kan worden geschild.	Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten van hittestraling in het plangebied merkbaar. Schuilen in gebouwen is alleen mogelijk als deze bestand zijn tegen de effecten van hittestraling. De gebouwen moeten daarvoor zo geconstrueerd zijn dat zij bescherming bieden. Het zodanig construeren van de woongebouwen dat het bescherming kan bieden tegen een fakkelbrand op de aardgasleiding is niet realistisch. De woongebouwen bevinden zich namelijk op relatief korte afstand van de aardgasleiding. De hitte van een mogelijke fakkelbrand is daardoor intens. Ook blijft de fakkel geruime tijd branden waardoor de woongebouwen gedurende langere tijd worden aangestraald. Hierdoor zijn er naar verwachting geen reëel constructieve voorzieningen die er voor kunnen zorgen dat gebouwen bescherming bieden.
Bebouwing en voorzieningen zo uitvoeren dat er vluchtroutes zijn waar personen niet worden blootgesteld aan de hittestraling.	Vluchtmogelijkheden van de hoge druk aardgasleiding van de hoge druk aardgasleiding af realiseren. Als er (nood)uitgangen en vluchtroutes van de risicobron af gerealiseerd worden, draagt dat bij aan een veiligere vluchtweg. Dit heeft bij een fakkelbrand alleen effect als uit het zicht van de fakkel onder dekking van constructies gevlucht kan worden. In de regels voor de uitwerking van de bestemming wordt een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om dergelijke maatregelen in bebouwing af te dwingen.

Organisatorische maatregelen

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

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

11.4.2 Verantwoording groepsrisico Spoor

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

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

Voorliggend plangebied ligt op meer dan 200 meter van het spoor. In het uitvoeringsbeleid is

meegewogen dat ontwikkelingen op ruimere afstand (>200 m) van het spoor niet bij dragen aan een relevante toename van het groepsrisico. Vanuit risico-oogpunt is een ontwikkeling op meer dan 200 meter van het spoor in beginsel aanvaardbaar. Voor het gehele plangebied geldt dat er voldoende vluchtwegen aanwezig zijn om het plangebied in geval van calamiteit te ontvluchten. Ook is het plangebied toegankelijk voor hulpverlening in geval van calamiteit. De zelfredzaamheid van personen zijn voornamelijk afhankelijk van de aanwezige voorzieningen en de uitvoering van de gebouwen. Waar mogelijk wordt daar in de planvorming rekening mee gehouden.

11.5 Conclusie

Op basis van het verrichte onderzoek wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de geplande ontwikkeling. Het aanwezige groepsrisico is aanvaardbaar.

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

Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingsbesluit

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

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

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

Het plangebied is gelegen binnen het beperkingengebied ten aanzien van maximale bouwhoogten. Op grond van het LIB geldt hier een maximum bouwhoogte van 146 meter en radartoetshoogte 60 meter, gemeten vanaf NAP.

Conclusie

Het uitwerkingsplan maakt geen bouwhoogtes mogelijk die de maximumbouwhoogtes vanuit het LIB overschrijden. Het LIB vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit uitwerkingsplan.

Hoofdstuk 13 Milieuhinder bedrijvigheid

13.1 Algemeen

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

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

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

- past de nieuwe functie in de omgeving?
- laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Voor de beoordeling van nieuwe situaties, zijn de indicatieve richtafstanden / onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering", richtinggevend. De VNG-publicatie bevat richtafstandlijsten waarin een groot aantal activiteiten is vertaald naar een milieucategorie met bijbehorende indicatieve richtafstanden. De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven of andere milieubelastende functies toelaat en anderszins de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het uitwerkingsplan mogelijk is. Ingevolge de VNG-brochure worden de richtafstanden bij voorkeur aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Indien de omgeving is aan te merken als 'gemengd gebied', kunnen de richtafstanden volgens de VNG-brochure met één afstandsstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

13.2 Situatie plangebied

13.2.1 Gebiedskarakteristiek

Het Weespertrekvaartgebied waar dit plangebied onderdeel van is, wordt getransformeerd tot woon-werkgebied. Voorliggend plangebied maakt wonen mogelijk in combinatie met bedrijvigheid en voorzieningen. In de omgeving zijn in de huidige situatie diverse bedrijven en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals een spoorlijn en rijkswegen. Voorts zijn er woningen gerealiseerd ten noorden van het plangebied. Ten westen van het plangebied (Strook en Bajes Kwartier) zijn woningen, werkfuncties en voorzieningen gepland. Ook is in de omliggende bestemmingsplangebieden van de reeds tot woon-werkgebied getransformeerde gebied veelal bedrijvigheid en voorzieningen toegestaan in de plinten/sokkels van de nieuwbouw. Gelet hierop wordt de (toekomstige) omgeving van het gebied Weespertrekvaart Oost aangemerkt als een gemengd gebied.

13.2.2 Bestaande bedrijvigheid buiten plangebied

Het gebied ten zuiden van de insteekhaven, en ten zuiden van het plangebied, is thans nog nagenoeg geheel een bedrijventerrein. In het bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Oost" zijn aan dit gebied conserverende bestemmingen toegekend. Vooruitlopend op de herontwikkeling van dat gebied, en deels vanwege de herontwikkeling van het voorliggende plangebied, zijn in beginsel alleen nog bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 en 2 toegestaan. Deze bedrijfsactiviteiten zijn mengbaar met wonen. Voor het verkrijgen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.1 en 3.2 minder wenselijk op korte afstand van woningen. De (potentiële) milieuhinder van dergelijke bedrijven op korte afstand van woningen is zodanig dat dit de ontwikkeling van nieuwe woningen in de weg kan staan.

Voor het opstellen van de bestemmingsregels van het bestemmingsplan "Weespertrekvaart-Oost" is destijds gekeken naar de huidige bedrijfsvoering. Bedrijfsactiviteiten in een milieucategorie hoger dan 2 hebben in dat bestemmingsplan een maatbestemming gekregen. Dit geldt voor de locatie H.J.E. Wenckebachweg 93, waar een aannemersbedrijf in milieucategorie 3.1 is gevestigd, en de locatie H.J.E. Wenckebachweg 6v18, waar een autoschadebedrijf in milieucategorie 3.2 is gevestigd. Voor deze bedrijven gelden op grond van de VNG-publicatie in een gemengd gebied de richtafstanden van respectievelijk 30 en 50 meter. De bedrijven liggen op een grotere afstand van onderhavig plangebied.

De bovenstaande analyse geeft aan dat nieuwe hindergevoelige functies in het plangebied met het oog op een aanvaardbaar woon- en leefklimaat inpasbaar zijn nabij de huidige bedrijven in de directe omgeving. Voor de bedrijfsvoering van de genoemde bedrijven wordt ook geen belemmering verwacht. De bedrijven vormen derhalve geen belemmering voor het vaststellen en het uitvoeren van het uitwerkingsplan.

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van het LCM-terrein. Dit opstelsterrein is al in beschouwing genomen in paragraaf 6.2. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

13.2.3 Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied

Voorliggend uitwerkingsplan laat naast wonen, kantoren, bedrijven, horeca en maatschappelijke dienstverlening 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. Dit betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. Het gaat om bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.
- Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen. Dit 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. Het gaat hier om bedrijfsactiviteiten in categorie 1 voor het aspect gevaar, maximaal categorie 2 voor de aspecten stof en geur en maximaal categorie 3.1 voor het aspect geluid. De index voor verkeer is maximaal 1G (goederen) en 2P (personen).

- 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 uitwerkingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging" maakt als Bijlage deel uit van de regels van dit uitwerkingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn afhankelijk van aanpandigheid of bouwkundig afgescheiden, verwijzend naar de Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging, bedrijven toegestaan met activiteiten van categorie A en B. Het type bedrijvigheid van deze categorieën is van dien aard dat deze aanpandig (categorie A), dan wel bouwkundig afgescheiden (categorie B) wat potentiële hinderaspecten (bijvoorbeeld geluid) toelaatbaar is in een gemengd gebied. Deze functies zorgen voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in het plangebied.

Concreet betekent dit voor de bestaande bedrijvigheid dat een deel daarvan in de nieuwe situatie niet zonder meer mengbaar is met wonen en derhalve niet zonder meer kunnen terugkeren in het plangebied.

13.3 Conclusie

De bestaande bedrijvigheid buiten het plangebied vormt geen belemmering voor de uitvoering van het uitwerkingsplan.

Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen zullen binnen het plangebied alleen bedrijven worden toegestaan die vermeld zijn in de categorie A (aanpandig) en categorie B (bouwkundig afgescheiden van wonen) op de Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging. Voor de bestaande bedrijvigheid betekent dit dat een deel daarvan in de nieuwe situatie niet zonder meer kan terugkeren omdat deze niet zonder meer mengbaar is met wonen.

Hoofdstuk 14 Natuur en Landschap

14.1 Algemeen

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

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

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

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

14.2 Wet- en regelgeving

Wet natuurbescherming

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

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 de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren.

Economische activiteiten kunnen leiden tot een verhoging van de hoeveelheid stikstof in natuurgebieden. Sommige beschermde plantensoorten groeien alleen onder voedselarme omstandigheden. Stikstof zorgt voor voedselrijkere grond, waarvan deze beschermde soorten kunnen verdwijnen en ook de diversiteit van plantensoorten achteruitgaat. Op grond van de Wet natuurbescherming dient voor nieuwe activiteiten waarbij niet op voorhand significante effecten op een Natura 2000-gebied zijn uit te sluiten een passende beoordeling te worden gemaakt en is een vergunning nodig.

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.

Natuurnetwerk Nederland, landelijk en provinciaal beleid

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

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

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

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

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

Agenda Groen 2015-2018

Amsterdam heeft veel groen. Omdat veel Amsterdammers geen tuin hebben, heeft het groen in en om de stad een bijzondere functie: het is de tuin van alle Amsterdammers. De groene ruimte speelt een belangrijke rol bij het klimaatbestendig maken van de stad. Buiten worden steeds extremer en temperaturen hoger. Een effectieve manier om regenwater op te vangen en de temperatuur te beperken, is door het oppervlakte aan groen te vergroten. Daarnaast kan groen bijdragen aan meer biodiversiteit in de stad. De gemeente Amsterdam zet de komende jaren in op 50.000 m² extra groen dak in de stad, bij voorkeur groen dak met een dik groenpakket. Het is wenselijk om bij nieuwbouwplannen zoveel mogelijk natuurinclusief te bouwen. Men moet hierbij denken aan het inpassen van verblijfplaatsen voor vogels en vleermuizen in gebouwen of objecten, het creëren van faunapassages bij infrastructuur en de omgeving inrichten met schuil- en foerageergebied voor soorten zoals de huismus (zoals bv inheemse bloemen, kruiden en heesters, mussenhaag). De agenda Groen ondersteunt samenwerkingsverbanden tussen bewoners, organisaties en professionals op het gebied van groeninitiatieven.

Gedragscode Amsterdam

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

14.3 Situatie plangebied

14.3.1 Soortbescherming

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

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

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

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

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

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

Wel dient rekening te worden gehouden met de populatie van 51 exemplaren van de tongvaren op de kademuur. Deze kademuur bevindt zich weliswaar binnen het onderzoeksgebied van de natuurtoets, maar niet binnen het plangebied van dit uitwerkingsplan.

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

14.3.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in het Nationaal Natuurnetwerk en de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Het plangebied bevindt zich op circa 8 km afstand van het Natura 2000-gebied Botshol en op circa 11 km afstand van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Gelet op deze afstand en het planvoornemen is voor deze ontwikkeling een stikstofberekening opgesteld door IDDS. De resultaten zijn neergelegd in het rapport d.d. 4 februari 2020, welke als Bijlage is bijgevoegd.

Beoordeeld is of als gevolg van het project de kwaliteit van het natuurlijke leefgebied of de habitat van soorten in een Natura- 2000 gebied kan verslechteren. Met behulp van het voorgeschreven rekenprogramma AERIUS is het planvoornemen doorberekend. Bij de berekening is een onderscheid gemaakt tussen de aanleg-/bouwphase en de gebruiksfase. Uit de berekening volgt dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door deze ontwikkeling. De rekentool AERIUS geeft geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Als gevolg van het planvoornemen treedt er dus geen stikstofdepositie op in Natura 2000-gebied.

14.4 Conclusie

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

Hoofdstuk 15 Water

15.1 Algemeen

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

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

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

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

15.2 Beleid en regelgeving

15.2.1 Europese Kaderrichtlijn Water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De voornaamste doelstelling van het KRW is het beschermen en verbeteren van aquatische ecosystemen (grond- en oppervlaktewater). Dit door onder andere stroomgebieden te karakteriseren, ecologische doelstellingen te definiëren, economische analyses uit te voeren en de chemische en ecologische toestand te monitoren. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

15.2.2 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op grond van de Waterwet kan een watervergunning worden aangevraagd.

15.2.3 Nationaal waterplan

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;

- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Gelijktijdig met de vaststelling van het Nationaal Waterplan 2016-2021 is ook het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016-2021 vastgesteld. Het Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren beschrijft hoe grote rivieren en kanalen, het IJsselmeergebied, de Zuidwestelijke Delta, de Noordzee en de Waddenzee beheerd moeten worden. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het beheer. In het plangebied van voorliggend uitwerkingsplan zijn geen wateren waar nationale belangen een rol spelen.

15.2.4 Provinciale Watervisie 2021

Op 16 november 2015 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Watervisie 2021 vastgesteld. De Watervisie biedt een doorkijk voor het regionale waterbeleid tot 2040 en geeft aan waar in de periode 2016-2021 de prioriteiten liggen voor waterveiligheid en schoon en voldoende water. De Watervisie 2021 is op 23 december 2015 in werking getreden en vervangt het Waterplan 2010-2015. Voor de Watervisie is een Uitvoeringsprogramma 2016-2021 opgesteld, waarin staat wat de provincie concreet gaat doen. Het Uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks geactualiseerd.

15.2.5 Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). De beleidsvoorbereidende, uitvoerende en administratieve taken heeft AGV opgedragen aan de stichting Waternet. Medeopdrachtgever van Waternet is de gemeente Amsterdam, waarvoor Waternet de drinkwaterproductie en -distributie, het rioleringsbeheer, de (drijf)vuilverwijdering, het vaarwegbeheer en de grondwaterzorgtaak uitvoert.

Het waterbeheerplan gaat in op de verantwoordelijkheden van het waterschap: zorgen voor voldoende, schoon water en veiligheid achter de dijken. Ook komen de maatschappelijke (neven)taken aan bod: zorgen voor goede en veilige vaarwegen, verbeteren van recreatie- en natuurgebieden en onderhouden van het cultuurhistorisch landschap. Het waterbeheerplan is sturend voor de programmering van activiteiten en de verdeling van geld en menskracht voor de periode 2016-2021.

15.2.6 Keur AGV

De taak van het waterschap is om te zorgen voor een veilig en gezond watersysteem. Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening: de Keur. De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. De Keur is een belangrijk instrument voor het hoogheemraadschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en risico's voor het watersysteem te voorkomen. Dit maakt het mogelijk om het watersysteem en de keringen voor méér te gebruiken dan alleen voor bescherming tegen wateroverlast en het creëren van een ecologisch gezond watersysteem.

15.2.7 Watervisie Amsterdam 2040

Op 14 september 2016 heeft de gemeenteraad de Watervisie Amsterdam 2040 vastgesteld. In de visie is een ruimtelijk-economisch perspectief op het gebruik van water geschetst waar een uitvoeringsagenda tot 2018 aan is gekoppeld. De Watervisie gaat over het gebruik van water en water als onderdeel van de openbare ruimte. Andere aspecten, zoals waterbestendigheid, veiligheid, waterkwaliteit en ecologie zijn of worden uitgewerkt in ander beleid en andere programma's.

15.2.8 Gemeentelijk rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen: de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021 staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

15.3 Watertoets

Waterbeheerder

Het plangebied valt onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht (AGV). Het beheer voor het hoogheemraadschap AGV wordt uitgevoerd door Waternet. Voor de herontwikkeling van het plangebied is een waterparagraaf opgesteld (Bijlage, Gemeente Amsterdam, 8 mei 2020).

Waterkering

In het plangebied bevindt zich een secundaire, directe en verholen waterkering. Op de verbeelding is de zonering van deze waterkering opgenomen door middel van een dubbelbestemming. Voor werkzaamheden binnen de zoneringen van deze waterkering moet vergunning worden aangevraagd bij Waternet. Binnen de zonering van de waterkering zijn (bouw)werkzaamheden niet toegestaan als daarvoor een vergunning van het Waterschap is vereist op basis van de Keur.

Watercompensatie

Als gevolg van de aanleg van extra verharding (zoals bebouwing of wegen) neemt de belasting op het oppervlaktewatersysteem toe aangezien er over de verhardingen een versnelde waterafvoer plaatsvindt. Om wateroverlast te voorkomen moet extra belasting van het watersysteem gecompenseerd worden met de aanleg van extra waterberging. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Hoogheemraadschap AGV hanteert hierbij de regel uit de Keur dat bij aanleg van 1.000 m² of meer extra verharding gecompenseerd moet worden door de aanleg van extra oppervlaktewater ter grootte van 10 procent van het oppervlak van de extra verharding of door alternatieve vormen van berging. Als binnen het plangebied geen mogelijkheid is voor het creëren van compensatie dient elders in hetzelfde peilvak gecompenseerd te worden. Dempingen van oppervlaktewater dienen 1 op 1 gecompenseerd te worden in hetzelfde peilvak.

Het plangebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Overamstel. Voor Overamstel wordt door de gemeente een waterbergingsboekhouding bijgehouden waarin alle wijzigingen van het

wateroppervlak en verhardingsoppervlak worden verwerkt. De wijzigingen als gevolg van dit plan worden daar ook in verwerkt.

De nulsituatie waarbij gekeken wordt in hoeverre het plangebied uit verhard oppervlak bestond is in overleg met Waternet/AGV vastgesteld op het jaar 2003. In 2003 bestond nagenoeg het gehele plangebied uit verhard oppervlak. Binnen het plangebied is in de nulsituatie 450 m² onverhard oppervlak aanwezig. Het onverhard oppervlak in de nulsituatie is in de toekomstige situatie voorzien als verhard oppervlak.

In de planregels wordt voorgeschreven dat minimaal 1.500 m² binnen het plangebied (ontwikkeleenheid 9) onverhard dient te blijven. Dit dient ter compensatie van het verdwijnen van het onverhard deel binnen het plangebied (450 m²). Het overige deel (1.050 m²) dient ter gedeeltelijke compensatie van de ontwikkeling van het gebied Weespertrekvaart Oost ten zuiden van de insteekhaven, waarbij het verhard oppervlak zal toenemen ten opzichte van de nulsituatie.

Grondwater

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie veroorzaken, ook niet voor naastgelegen gebieden. De gemeentelijke grondwaternorm die gehanteerd wordt is een ontwateringsdiepte van 0,50 meter zonder kruipruimten en 0,90 meter met kruipruimte.

Bij de bouwblokken kunnen, met uitzondering van de ontwikkelingen 6 en 7, (half)verdiepte parkeergarages gerealiseerd worden. Uit de berekeningen met het grondwatermodel valt af te leiden dat volledig verdiepte kelderbouw bij de ontwikkelingen 8 tot en met 11 zowel dalingen als stijgingen van de freatische grondwaterstand tot gevolg heeft. Bij de ontwikkeling wordt ook het maaiveld verhoogd. Als gevolg hiervan blijkt dat zelfs bij maximale kelderbouw geen aanvullende maatregelen nodig zijn om in het eindbeeld te voldoen aan minimaal 0,9 m ontwateringsdiepte tijdens maatgevend hoge grondwaterstanden. Kelderbouw kan zonder aanvullende maatregelen plaatsvinden en er kan vanuit de geohydrologie gezien ook meerlaags onderkelderd worden. Deze ontwateringsdiepte is conform de huidige beleidsambities van de gemeente Amsterdam.

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

15.4 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoering van het uitwerkingsplan. Uitgangspunt daarbij is wel het ophogen van het maaiveld. Als dat niet gebeurt dienen kelders grondwaterneutraal te worden gebouwd.

Hoofdstuk 16 Juridische planbeschrijving

16.1 Algemeen

Bij het opstellen van het uitwerkingsplan is uitgegaan van de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan plannen stellen. De Wro en Bro leggen onder meer verplichtingen op ten aanzien van de opzet en de presentatie van het uitwerkingsplan. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2013 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in de hoofdstukken 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

De toelichting heeft geen 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 de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het uitwerkingsplan geformuleerd.

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

16.2 Planvorm

Dit uitwerkingsplan is een eindplan, waarvan de bestemmingen en de maximale bouwmogelijkheden bekend zijn.

16.3 Artikelsgewijze toelichting

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.

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 Gemengd -1

De ontwikkeling van het plangebied wordt mogelijk gemaakt door middel van de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de bestemming Gemengd - 1. In de bestemmingsomschrijving van deze bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd en in de bouwregels en in de specifieke gebruiksregels wordt e.e.a. nadere gespecificeerd. Naast wonen (hindergevoelige functie) worden functies mogelijk gemaakt die wat potentiële hinderaspecten betreft, in het plangebied met wonen gecombineerd kunnen worden, zijnde lichte bedrijvigheid, kantoren, maatschappelijke dienstverlening en horeca. In de regels zijn maxima voor de te realiseren functies opgenomen binnen de gehele bestemming en in de te onderscheiden ontwikkelseenheden die daarvoor specifiek op de verbeelding zijn aangeduid. Daarmee wordt onder meer de mix van wonen en niet-wonen verzekerd, waarbij het zwaartepunt bij wonen ligt. Binnen dit uitwerkingsplan kan maximaal 51.100 m² bruto vloeroppervlakte tot ontwikkeling komen voor wonen, bedrijven, kantoren, horeca en maatschappelijke voorzieningen, waarvan maximaal 8.100 m² bruto vloeroppervlakte voor de niet-wonenfuncties.

De opzet van de bebouwing is over het hele bestemmingsvlak aan de straatzijde een aaneengesloten plint/sokkel van 8 meter hoog. De plint/sokkel bestaat uit maximaal twee bouwlagen, waarvan de eerste bouwlaag minimaal 4 meter is. Bovenop de plint/sokkel komen opbouwen die verschillen in omvang en hoogte. De plint/sokkel en de opbouwen worden in beginsel op de bestemmingsgrens gebouwd. Afwijking hierop is onder voorwaarden mogelijk.

Parkeren dient inpandig te worden opgelost. Dat kan zowel verdiept, halfverdiept of in de plint/sokkel. Uitzondering hierop is dat in de meest noordelijke blokken verdiept of halfverdiept parkeren niet is

toegestaan vanwege de daar aanwezige bodemverontreiniging (in de regels en op de verbeelding weergegeven met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - 1'). Aan de insteekhaven is het daarentegen niet wenselijk om in de plint/sokkel van ontwikkel eenheid 11A, 11B en 11C (op de verbeelding en in de regels aangeduid met de aanduiding specifieke vorm van gemengd - 9, specifieke bouwaanduiding - 10 en specifieke bouwaanduiding - 11) te parkeren vanwege de beperkte diepte van deze blokken in deze ontwikkel eenheden en het feit dat deze tweezijdig georiënteerd zijn naar de straat en de insteekhaven. Indien halfverdiept of in de plint/sokkel wordt geparkeerd dient deze 7,5 meter terug te liggen van de bestemmingsgrens. Onder voorwaarden kan hier een uitzondering op worden gemaakt als gebruik gemaakt wordt van mechanisch parkeren. De locaties waar in- en uitritten van de parkeergarages zijn toegestaan zijn op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1'. Onder voorwaarden kan hiervan worden afgeweken.

Daarnaast zijn er nog een aantal specifieke bouwaanduidingen op de verbeelding opgenomen. Het binnenterrein van het grootste blok (blok 9) binnen het plangebied dient minimaal 1.500 m² onverhard te zijn, vanwege de verhouding verhard/onverhard van de nieuwe ontwikkeling (in de regels en op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 3'). In datzelfde blok wordt het ook mogelijk gemaakt een doorgang te realiseren voor voetgangers om zo een doorgang te kunnen creëren van het binnenterrein naar de H.J.E. Wenckebachweg en de Weespertrekvaart (in de regels en op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'specifiek bouwaanduiding - 2').

Het woonprogramma dient ingevuld te worden conform het Amsterdams woonbeleid. Dat betekent dat van het aantal te realiseren woningen 40% als sociale huurwoning en 40% als geliberaliseerde woning voor middenhuur gerealiseerd dient te worden. Dit betekent ook dat maximaal 20% beschikbaar is voor andere woningcategorieën. Binnen het plangebied worden in beginsel alleen zelfstandige woonruimten mogelijk gemaakt.

Er is een grote mate van vrijheid waar welke functies worden gerealiseerd, met een paar uitzonderingen. Horeca is alleen toegestaan aan de insteekhaven om daar een levendige (ontmoetings)plaats van te maken. Aan de Weespertrekvaart is alleen wonen toegestaan vanwege de ligging aan het water. Op twee locaties aan de H.J.E. Wenckebachweg wordt een minimale omvang voor bedrijven voorgeschreven, om te garanderen dat er ruimte voor bedrijven behouden blijft binnen het plangebied. Aan de H.J.E. Wenckebachweg is geen wonen toegestaan in de eerste bouwlaag van de plint/sokkel; deze ruimte is gereserveerd voor niet-woon functies.

Iedere ontwikkel eenheid (zie o.a. afbeelding in paragraaf 4.3) heeft een eigen aanduiding gekregen op de verbeelding (aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 1' voor ontwikkel eenheid 6, 'specifieke vorm van gemengd - 2' voor ontwikkel eenheid 7, 'specifieke vorm van gemengd - 3' voor ontwikkel eenheid 8, etc). Iedere ontwikkel eenheid heeft namelijk een ander maximaal bouwprogramma voor wonen enerzijds en niet-wonen anderzijds. Ook is daarbij aangegeven welke functie waar mogelijk is.

Bovenop het maximale programma per bouwblok kan via een afwijkingsbevoegdheid extra programma aan een bouwblok worden toegevoegd. Dit kan ten behoeve van wonen, mits dat gecombineerd wordt met het realiseren van een substantiële omvang aan gemeenschappelijk gebruik van daktuinen. Ook kan het extra programma worden aangewend voor niet-woonfuncties. De bovengrens is het maximale programma dat is opgenomen in de algemene gebruiksregels (artikel 3.4.1). Het maximum extra programma voor alle bouwblokken tezamen is in totaal 4.200 m² bruto vloeroppervlakte.

Daarnaast is het onder voorwaarden mogelijk via een afwijking detailhandel in eerste levensmiddelen te vestigen tot in totaal 500 m² bruto vloeroppervlakte.

Artikel 4 Verkeer

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

Artikel 5 Water -1

Onderdeel van het uitwerkingsplan is de kop van de insteekhaven. Dit krijgt een openbare functie en wordt een verblijfplaats aan het water. Om die reden zijn ligplaatsen niet toegestaan. Binnen deze bestemming zijn natuurlijke oevers en oeverbeschoeiingen mogelijk evenals andere voorzieningen voor de waterhuishouding, waterafvoer en waterberging.

Artikel 6 Leiding - Gas

Het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) stelt algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. De ligging van de bestaande gasleiding en het nieuwe deel van de gasleiding is met de bij de leiding behorende belemmeringstrook op de verbeelding weergegeven met de dubbelbestemming Leiding - Gas. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen.

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

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

Artikelen 7 Waarde-Archeologie

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

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

Artikel 8 Waterstaat-Waterkering

In het plangebied ligt langs de Weespertrekvaart een waterkering. De waterkering is een verholen waterkering met de status van een directe secundaire waterkering. In dit uitwerkingsplan is er voor gekozen om in aansluiting op bestemmingsplannen elders in de gemeente, de ligging van de beschermingszones van de waterkering op de verbeelding weer te geven met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Op en in deze gronden mogen werkzaamheden worden uitgevoerd en mag worden gebouwd als daarvoor (voor zover noodzakelijk) een vergunning door het Waterschap is

uitgevoegd.

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

Binnen een zone van 80 meter vanuit de hart van de gasleiding zijn functies ten behoeve van minder zelfredzame personen niet toegestaan vanwege de externe veiligheidsrisico's. Onder voorwaarde kan hiervan worden afgeweken.

Artikel 10 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 11 Algemene bouwregels

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

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

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

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 14 Overgangsrecht

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

Artikel 15 Slotregel

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

Hoofdstuk 17 Economische uitvoerbaarheid

17.1 Investerings en opbrengsten

Op 19 december 2018 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam haar goedkeuring gegeven aan het Investeringsbesluit Weespertrekvaart Oost met bijbehorende grondexploitatie. In de grondexploitatie zijn de kosten en opbrengsten in het gebied Weespertrekvaart Oost geraamd volgens de binnen de gemeente geldende systematiek. In deze exploitatiebegroting is rekening gehouden met alle relevante kosten en opbrengsten, waaronder: verwerkingen, sloop van de gebouwen, bouwrijpmaken, planvoorbereidingskosten, inrichting openbare ruimte, gronduitgiften. Met het investeringsbesluit is ook een uitvoeringskrediet vastgesteld in verband met de uitvoerbaarheid van het plan.

De periode waarin de kosten en opbrengsten worden gerealiseerd bedraagt 10 jaar. De noodzakelijke voorinvesteringen worden gedekt uit het Vereveningsfonds. Uit de reserve van het Vereveningsfonds is een reservering opgenomen als extra zekerheid bij voorgenomen verwerving van gronden en opstallen.

17.2 Grondexploitatiewet

Ruimtelijke ontwikkelingen gaan in de regel gepaard met gemeentelijke investeringen in gemeenschappelijk te gebruiken voorzieningen, zoals ontsluitingswegen, waarvan de gemeente de kosten kan en mag verhalen op de ontwikkelaar(s). Alhoewel er reeds lange tijd gemeentelijke instrumenten bestaan voor kostenverhaal, bleken deze telkens tekort te schieten, waardoor gemeenten uiteindelijk bleven zitten met gemaakte kosten die niet meer te verhalen waren. Een nieuw instrument, de Grondexploitatiewet (GreX), dient om het risico van grondexploitatie voor gemeenten te verkleinen.

De GreX is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in hoofdstuk 6 van de Wro en is daarmee sinds 1 juli 2008 van kracht. In de GreX wordt de verdeling van kosten en opbrengsten bij de ontwikkeling van een bouwlocatie geregeld, voor het geval dat de gemeente niet de ontwikkelende partij is. In de fase van de bouwplantoetsing zal de aanvraag omgevingsvergunning ook moeten worden getoetst aan een op grond van de GreX opgesteld exploitatieplan, tenminste: als het noodzakelijk was een exploitatieplan op te stellen.

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

In dit geval is de gemeente niet eigenaar van alle gronden en is het kostenverhaal niet anderszins verzekerd. Bij het moederplan is reeds een exploitatieplan opgesteld. Bij dit uitwerkingsplan zal het exploitatieplan (gewijzigd) worden vastgesteld.

Hoofdstuk 18 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Het voorontwerp bestemmingsplan is voor overleg verzonden aan formele artikel 3.1.1 Bro instanties (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Rijkswaterstaat, Inspectie Leefomgeving en Transport, ProRail, Provincie Noord-Holland, Waternet, Gemeente Ouder-amstel, Gemeente Diemen) en aan informele overlegpartners (regionale diensten en gemeentelijke diensten: Vervoerregio Amsterdam, Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied, Gemeentelijk Vervoersbedrijf GVB, Metro en Tram en Brandweer) en kabels en leidingen bedrijven. De resultaten van het overleg met formele en informele overlegpartners zijn aldus:

Waternet

Waternet geeft aan nauw betrokken te zijn geweest bij het totstandkomen van de waterparagraaf en geen nadere aanvullingen/opmerkingen te hebben.

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

TenneT

TenneT geeft aan binnen de grenzen van dit plan (na een eerste beoordeling) noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer. Zij hebben dan ook geen opmerkingen op genoemd plan.

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Metro en Tram

Door Metro en Tram is aangegeven dat het geluidsonderzoek een gedegen indruk geeft. Het geluidsonderzoek is onder andere gebaseerd op door Metro en Tram geleverde informatie. De huidige en toekomstige metrocapaciteit en frequentie van de Amsterdamse metro, de onderhoudsvoorzieningen en het emplacement (opstel terrein/wasstraat) aan de Spaklerweg zijn bekend en een gegeven ten tijde van de planvorming met betrekking tot en de verdere ontwikkeling en uitwerking van het plangebied Weespertrekvaart –Oost. Dit betekent dat het treffen van alle mitigerende maatregelen in relatie tot de aanwezigheid van de metro en –voorzieningen in (de directe nabijheid van) het plangebied Weespertrekvaart –Oost, inclusief alle bijbehorende risico's, die de planontwikkeling en gewenste invulling van bestemmingen/functies mogelijk kunnen/moeten maken voor rekening en risico zijn van de partij die de gewenste ontwikkeling wenst. Voor het overige gaf het uitwerkingsplan geen aanleiding voor het maken van opmerkingen.

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Overige overlegpartners

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

NB Liander en ProRail hebben per mail aangegeven geen opmerkingen te hebben. Deze twee laat ik vallen onder de overige overlegpartners zonder opmerkingen.

18.2 Zienswijzen

Het ontwerp uitwerkingsplan 'Weespertrekvaart Oost, 1e uitwerking' wordt ingevolge artikel 3.9a Wro 6 weken ter inzage gelegd vanaf [datum] tot en met [datum]. Belanghebbenden worden in deze periode in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. De eventuele zienswijzen, de beantwoording van de zienswijzen en de eventuele aanpassingen die als gevolg van de zienswijzen worden doorgevoerd, worden te zijner tijd in een 'Nota van beantwoording zienswijzen' behandeld.

18.3 Ambtshalve wijzigingen

PM