

Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier

uitwerkingsplan

gemeente Amsterdam

vastgesteld 20 april 2021

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Bevoegdheden	6
1.3 Crisis en herstelwet	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Plankader	7
2.1 Beschrijving en ligging van het plangebied	7
2.2 Geldend planologisch kader	8
Hoofdstuk 3 Beleidskader	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	10
3.3 Regionaal beleid	11
3.4 Gemeentelijk beleid	11
Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader	17
4.1 Inleiding	17
4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten	18
4.3 Stedenbouwkundige aspecten	18
4.4 Verkeer en parkeren	27
4.5 Behoeft	29
Hoofdstuk 5 M.e.r. / (mer-beoordeling)splcht	31
Hoofdstuk 6 Geluid	32
6.1 Regelgeving	32
6.2 Onderzoek	34
6.3 Advies TAVGA	46
Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit	47
7.1 Algemeen	47
7.2 Regelgeving	47
7.3 Overamstel en het NSL	48
Hoofdstuk 8 Externe veiligheid	49
8.1 Algemeen	49
8.2 Beleid en regelgeving	49
8.3 Resultaten onderzoeken	52
8.4 Groepsrisicoverantwoording	52
Hoofdstuk 9 Milieuhinder bedrijvigheid	53
9.1 Algemeen	53
9.2 Situatie plangebied	53
9.3 Resultaten onderzoeken	53
9.4 Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied	56
Hoofdstuk 10 Bodem	57
10.1 Algemeen	57
10.2 Situatie plangebied	57
Hoofdstuk 11 Water	58
11.1 Algemeen	58
11.2 Beleid en regelgeving	58

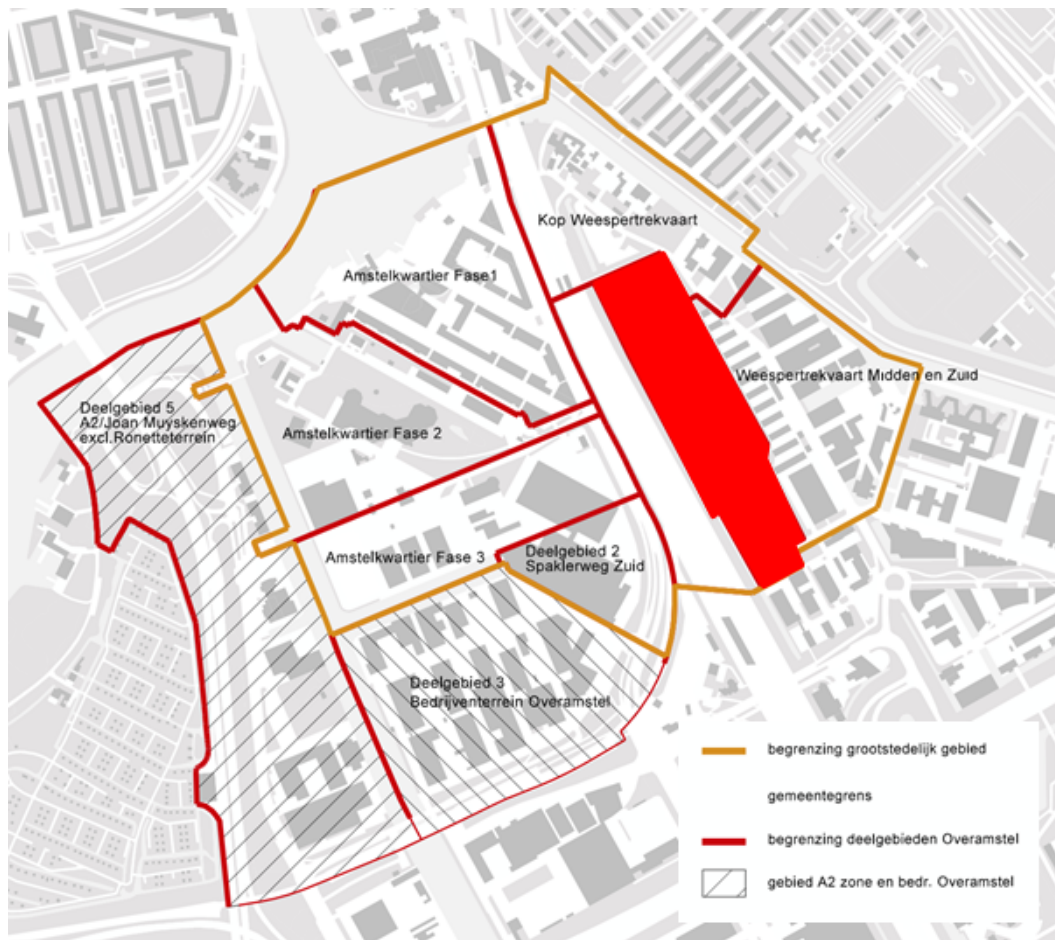
11.3	Situatie plangebied	61
Hoofdstuk 12	Luchthavenindelingbesluit	65
Hoofdstuk 13	Trilling railverkeer	66
13.1	Algemeen	66
13.2	Situatie plangebied	66
Hoofdstuk 14	Windhinder en bezonning	68
14.1	Windhinder	68
14.2	Bezonning	69
Hoofdstuk 15	Cultuurhistorie en archeologie	71
15.1	Cultuurhistorie	71
15.2	Archeologie	72
Hoofdstuk 16	Natuur en landschap	73
16.1	Algemeen	73
16.2	Wet- en regelgeving	73
16.3	Situatie plangebied	74
Hoofdstuk 17	Duurzaamheid	77
17.1	Algemeen	77
17.2	Situatie plangebied	77
Hoofdstuk 18	Juridische planbeschrijving	80
18.1	Algemeen	80
18.2	Planvorm	80
18.3	Artikelgewijze toelichting	80
Hoofdstuk 19	Economische uitvoerbaarheid	89
19.1	Het uitwerkingsplan en de Grex	89
Hoofdstuk 20	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	90
20.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	90
20.2	Behandeling van zienswijzen	90

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het gebied Overamstel, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Dit vindt zijn basis in de Structuurvisie Amsterdam 2040. Deze transformatie is een complex proces dat niet in één keer gerealiseerd kan worden, zodat het gebied Overamstel is opgedeeld in deelgebieden. De ontwikkeling van meerdere deelgebieden, zoals Amstelkwartier fase 1 en 2 en Kop Weespertrekvaart, is in uitvoering en deels al gereed.



Afbeelding: overzicht deelgebieden Overamstel (plangebied met rood weergegeven)

Binnen het op voorgaande afbeelding weergegeven deelgebied Weespertrekvaart Midden bevond zich de Penitentiaire Inrichting Over-Amstel (PIOA), beter bekend als Bijlmerbajes. Dit gevangeniscomplex is door de rijksoverheid per 1 juli 2016 gesloten. Het complex is door het Rijksvastgoedbedrijf verkocht, waardoor het mogelijk is geworden om dit complex bij te laten dragen aan de gebiedsontwikkeling. Daartoe zijn voorwaarden gesteld om het gebied te transformeren van PIOA tot een gemengd stedelijk gebied met wonen, werken, cultuur en maatschappelijke voorzieningen voor alle Amsterdammers. De voorwaarden voor de herontwikkeling van het gebied zijn vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten PIOA Amsterdam Penitentiaire Inrichting Over-Amstel (Bijlmerbajes).

Het uitgangspunt voor het plangebied is een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. De inzet is een totaalprogramma met een omvang van 135.000 m² bvo voorzien voor een plangebied van circa 7,5 hectare. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad op 14 juli 2016 is deze vertaald in het

bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' dat is vastgesteld op 29 november 2017 en op 30 januari 2019 onherroepelijk geworden.

Voor de tot ontwikkeling te brengen gronden is een uit te werken bestemming 'Gemengd - uit te werken' opgenomen. Dat wil zeggen dat er een bouwverbod geldt totdat een (ontwerp) uitwerkingsplan is opgesteld. Het nu voorliggende plan is de uitwerking opdat de voor de ontwikkeling benodigde omgevingsvergunningen kunnen worden verleend.

1.2 Bevoegdheden

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

1.3 Crisis en herstelwet

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 tijdelijke wijzigingen in de ruimtelijke procedures (bijvoorbeeld het bestemmingsplan) van toepassing verklaard op verschillende soorten projecten. Zo zijn bijvoorbeeld de behandelingstermijnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State verkort en is het belanghebbende begrip aangepast. De projecten waarvoor dit geldt, zijn opgenomen in bijlage I en II van de Crisis- en herstelwet. De Crisis en herstelwet is van toepassing omdat het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied en de herstructurering van woon- en werkgebieden. Daarom is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de wet van toepassing. Dit heeft gevolgen voor de procesregels die op een eventuele beroepsprocedure van toepassing zijn. In de Crisis- en herstelwet staan andere procesregels voor de behandeling van dergelijke beroepszaken dan gebruikelijk, wat leidt tot versnelde behandeling bij de Raad van State.

1.4 Leeswijzer

Het uitwerkingsplan 'Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier' bestaat uit de verbeelding (plankaart) en planregels met de daarbij behorende toelichting. Op de verbeelding is de beoogde bestemming in het plangebied weergegeven. Deze bestemming is gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de planregeling zoals deze door het college van B en W wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de planregeling. Bij de toelichting is er voor gekozen om niet alles te herhalen wat al eerder in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' is opgenomen. Dit bestemmingsplan en alle onderzoeken zijn te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl. Op deze manier worden vooral de relevante aspecten voor het uitwerkingsplan belicht.

In de hoofdstukken 2 en 3 van deze toelichting worden respectievelijk het plankader en het algemeen beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. In de hoofdstukken 5 tot en met 17 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 20 tot slot op de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dat laatste hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop vooroverlegpartners, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving en ligging van het plangebied

Bajes Kwartier ligt in stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam, tegen het grondgebied van de gemeente Ouderamstel. Het is een onderdeel van het plangebied Overamstel. Het gebied is gunstig gelegen binnen de ring en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het Centrumgebied Zuidoost. Dicht bij de stad, maar ook dicht bij het groene buitengebied van de Amstelscheg. Daarnaast vormt het een overgang van de stad naar het Amstelbusinesspark en Amstel III.

Het uitwerkingsplan heeft betrekking op de gronden die in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' zijn bestemd als 'Gemengd - uit te werken'. Alleen de kavel in de zuidwesthoek waar een school zal worden gebouwd maakt geen deel uit van het uitwerkingsplan, daarvoor is een afzonderlijke procedure doorlopen.



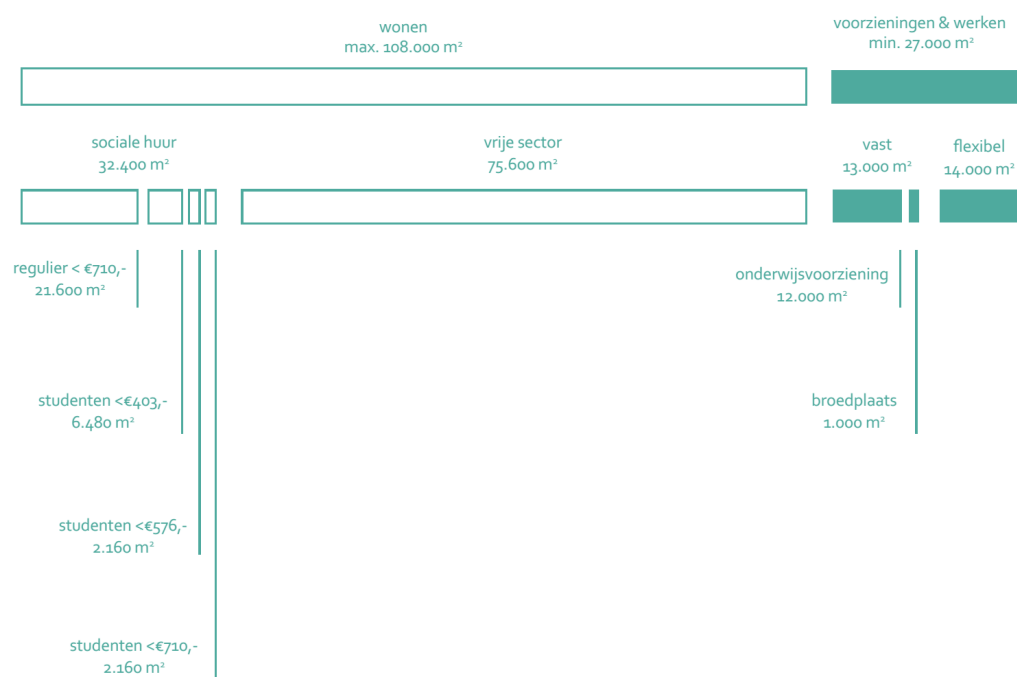
Afbeelding: begrenzing uitwerkingsplan (rood omlijnd), exclusief schoolkavel (grijs)

2.2 Geldend planologisch kader

Onderhavig uitwerkingsplan is de uitwerking van de uit te werken bestemming 'gemengd - uit te werken' van bestemmingsplan 'Weesperrekvaart West'. Dit plan is op 29 november 2017 vastgesteld. In artikel 5 van het moederplan zijn de regels opgenomen waarbinnen de bestemming dient te worden uitgewerkt. Deze regels moeten bij de uitwerking van dit bestemmingsplan in acht worden genomen. De uitwerkingsregels bepalen dat het uitwerkingsplan een totaal bruto oppervlak van 135.000 m² mogelijk kan maken, waarvan maximaal 108.000 m² bvo wonen en maximum 40.500 m² niet-woonfuncties.

In de gebruiksregels van de uit te werken bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd, door het opnemen van minima en maxima voor de te realiseren functies. Daarmee wordt verzekerd dat de woonfunctie de overhand heeft en dat de realisatie van een onderwijsinstelling en broedplaats is geborgd. De basis hiervoor is gelegd in de Nota van Uitgangspunten, waarin de menging schematisch als volgt is weergegeven.

maximaal bruto vloeroppervlak : 135.000 m²



Minimaal 30% van het bruto vloeroppervlak voor wonen wordt door of ten behoeve van een toegelaten instelling in de sociale huur gerealiseerd. Dat betekent ook dat het vloeroppervlak in het middeldure of dure segment niet meer dan 70% bedraagt.

Het niet-woon programma omvat een vast en een flexibel invulbaar deel.

Het vaste deel heeft een omvang van circa 13.000 m² bvo en bestaat uit twee functies. De eerste functie is de -door de gemeente te realiseren- onderwijsvoorziening van 12.000 m². De tweede functie is betaalbare werk- en experimenteerruimte conform het gemeentelijk broedplaatsenbeleid; deze heeft een omvang van 1.000 m² bvo. Om te voorkomen dat het niet-woon programma geheel kan worden ingevuld door andere functies dan onderwijs en broedplaats is in artikel 5.2.2 bepaald dat minimaal 12.000 m² bruto vloeroppervlak is gereserveerd voor onderwijs en minimaal 1.000 m² bruto vloeroppervlak voor broedplaats. Er kunnen uitwerkingen worden opgesteld / vastgesteld zonder dat daarin onderwijs en broedplaats wordt opgenomen, zolang binnen het totale niet-woon programma maar de ruimte blijft voor 12.000 m² bvo onderwijs en 1.000 m² bvo broedplaats.

De omvang van het flexibel invulbare programma varieert. Voert het wonen de boventoon, dan is minimaal 14.000 m² bvo beschikbaar. Wordt vol ingezet op voorzieningen & werken, dan kan dat oplopen tot 27.500 m² bvo.

Het in de uitwerking(en) toe te laten brutovloeroppervlak voor horeca van de categorieën 1 t/m 4, sportschool / fitness en cultuur en ontspanning wordt bij uitwerking onderzoek gedaan naar de behoefte. Ten behoeve van vaststelling van dit bestemmingsplan is al onderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er behoefte is aan deze functies, bij uitwerking wordt definitief bepaald in welke omvang dat op dat moment kan zijn.

De planregels in dit artikel borgen voorts een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ten aanzien van de aspecten geluid en externe veiligheid, naar aanleiding van de in de nabijheid van het plangebied gesitueerde bronnen van geluidhinder en risico. Op deze wijze wordt voldaan aan de Wet geluidhinder, de wetgeving omtrent Externe Veiligheid en het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam. Voor wat betreft de bouwmogelijkheden binnen de 100% letaliteitscontour van de hoge druk aardgasleidingen en binnen 100 meter van de spoorroute voor gevaarlijke stoffen is aansluiting gezocht bij de definitie van (zeer) kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1 onder b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

De in het Besluit ruimtelijke ordening geboden mogelijkheid voor een dynamische verwijzing naar beleidsregels is toegepast ten aanzien van de parkeernormering. Daarmee is geregeld dat nu en in de toekomst wordt voldaan aan de actuele beleidsinzichten voor dit onderwerp.

Het groen en water dat het plangebied omzoomd is betrokken binnen de uit te werken bestemming, maar is tegen dempen en bebouwen beschermd door de specifieke aanduidingen 'groen' en 'water'. Binnen die aanduidingen mogen wel uitkragingen aan de in het plangebied te realiseren hoofdgebouwen worden gebouwd, maar het aangeduide groen en water dient behouden te blijven. Er is dan ook een minimum vrije hoogte voor de uitkragingen geregeld. Uitsluitend ondersteuningsconstructies zijn toegelaten.

Tenslotte is bepaald dat het minimum onverhard oppervlak binnen het bestemmingsvlak, exclusief de gronden aangeduid als 'groen' en 'water', een omvang van minimaal 9.150 m² dient te behouden. Dit oppervlak is gelijk aan het bestaande onverharde oppervlak.

Weespertrekvaart West 1e herziening

Na vaststelling van dit bestemmingsplan is gebleken dat binnen de bestemming 'Gemengd - uit te werken' horeca categorie van 4 (restaurant) niet is opgenomen. Het gevolg hiervan is dat binnen het uitwerkingsplan horeca van categorie 4 niet is toegestaan, terwijl wel was beoogd om horeca categorie 4 binnen de uit te werken bestemming toe te staan. Om deze omissie die gekwalificeerd kan worden als een kennelijke verschrijving te herstellen, was het noodzakelijk om een herstelbesluit te nemen in de vorm van een eerste herziening van het bestemmingsplan Weespertrekvaart West. Deze is vastgesteld door de gemeenteraad bij besluit van 27 juni 2018.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid staat uitgebreid beschreven in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West'. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Voor het Rijksbeleid wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

Sinds vaststelling van het geldende bestemmingsplan in 2017, waarvan dit een uitwerking is, heeft de provincie op enkele beleidsterreinen nieuw beleid vastgesteld. Daarop wordt hierna ingegaan.

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

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

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

De provinciale visie ten aanzien van Amsterdam en de metropool rond Amsterdam is opgenomen in de Omgevingsvisie. De metropool rond Amsterdam is een stedelijk systeem van grotere en kleinere kernen, met Amsterdam als 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 horen de mobiliteitsinvesteringen, nieuwe woningen zo dicht mogelijk bij de grote werkconcentraties te realiseren, waar mogelijk in gemengde woonwerkmilieus.

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

3.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland

De belangrijkste onderwerpen uit de op 19 november 2018 vastgestelde Omgevingsvisie worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Op donderdag 22 oktober 2020 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020 en vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving.

De Omgevingsverordening richt zich meer op kwalitatieve normen in plaats van kwantitatieve. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn daarvoor de eerste stappen gezet, die vooral terug te vinden zijn in de instructieregels die zich richten op bestemmingsplannen van de gemeenten. In deze regels wordt meer ruimte geboden voor maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte.

Voor dit bestemmingsplan is van belang dat in artikel 6.3 is geregeld dat een ruimtelijk plan uitsluitend kan voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Aan deze bepaling wordt voldaan, zodat het

Uitwerkingsplan in overeenstemming is met de Omgevingsverordening.

3.3 Regionaal beleid

Het regionale beleid staat uitgebreid beschreven in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West'. Dit plan betreft het uitwerkingsplan op basis van de uit te werken bestemming die hierin is opgenomen. Voor het provinciale beleid wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

Sinds vaststelling van het geldende bestemmingsplan in 2017, waarvan dit een uitwerking is, heeft de gemeente op enkele beleidsterreinen nieuw beleid vastgesteld. Daarop wordt hierna ingegaan. Voor overige ongewijzigde beleidsdocumenten (zoals de Structuurvisie Amsterdam 2040, Koers 2025, het Overnachtingsbeleid) wordt verwezen naar het bestemmingsplan.

3.4.1 Woonagenda 2025 (2017)

De Woonagenda 2025 is op 20 juli 2017 door de Gemeenteraad vastgesteld. In de Woonagenda zijn stedelijke uitgangspunten en acties voor woningbouwprogrammering opgenomen. De Woonagenda heeft als uitgangspunt voldoende, betaalbare en goede woningen in 2025. Aan de acties die zijn opgenomen in de Woonagenda liggen prognoses ten grondslag over de woningvoorraad als er geen actie wordt ondernomen. Uit de prognose van de woningbehoefte en de woningvoorraad die ten grondslag ligt aan de Woonagenda 2025 blijkt dat er tekorten ontstaan in het aanbod van bepaalde woningmarktsegmenten in de woningvoorraad. Volgens deze prognose zit in 2025 het grootste tekort in de gereguleerde huurvoorraad: een voorraad van 39% terwijl 49% van de huishoudens behoefte heeft aan deze woningen. Anders dan de huidige voorraad gereguleerde huurwoningen, was er in 2016/2017 al een tekort aan middeldure huurwoningen. De voorraad middeldure huur groeit volgens de prognose van 6% naar 9% in 2025. Door de groei komt de voorraad middeldure huur meer in de buurt van de behoefte (11%). Deze groei is het gevolg van de bouw van middeldure huurwoningen en het liberaliseren van gereguleerde huurwoningen. Het liberaliseren van huurwoningen gaat echter ten kosten van de gereguleerde voorraad die in verwachting na 2019 al met een tekort kampt. Ook in het dure deel van de koopsector wordt een tekort voorzien, maar anders dan de huishoudens die een voorkeur hebben voor de goedkope huur en middeldure huur, kunnen huishoudens die duur willen kopen uitwijken naar middensegment koop of goedkope koop. Er zijn ook delen van de woningvoorraad waar de voorraad groter wordt dan de behoefte. Dit geldt voor (delen van) de koopsector, maar met name voor de voorraad dure huurwoningen (4% behoefte ten opzichte van 14% voorraad in 2025). Dit betekent niet dat deze woningen in 2025 leeg staan. Ondanks een groot bouwprogramma blijft schaarste bestaan op de Amsterdamse woningmarkt. In absolute zin is er meer vraag dan aanbod in elk segment. Volgens de Primos prognose zijn er in 2025 in de Metropoolregio Amsterdam 60.645 woningen tekort. Het groeiende dure huursegment wordt dus makkelijk verhuurd aan huishoudens die hier willen wonen. Met het programma Koers 2025 zet de gemeente in op een bouwprogramma van 50.000 woningen tot 2025. De ambitie van de gemeente is om de woningvoorraad en woningbehoefte in 2025 beter op elkaar te laten aansluiten. Voor de acties die daarvoor in de Woonagenda 2025 benoemd zijn, geldt als stedelijk uitgangspunt voor de programmering in woningbouwprojecten 40% gereguleerde huur, 40% middelduur (huur en koop) en 20% dure huur en koop. In de Woonagenda is aangegeven dat per plangebied aan de hand van spelregels wordt bepaald welk programma wordt gerealiseerd.

Consequenties voor dit uitwerkingsplan

De Woonagenda is vastgesteld nadat de Nota van Uitgangspunten voor de planontwikkeling door de raad was vastgesteld. De Nota van Uitgangspunten vormde de basis voor de tenderprocedure en daarin waren ook uitgangspunten voor de woningsegmentering opgenomen.

In spelregel 3 van de Woonagenda 2025 is bepaald dat het uitgangspunt 40-40-20 niet van toepassing is op locaties waarvoor de gemeente al contractuele verplichtingen is aangegaan met een marktpartij. In het gebied worden ongeveer 1.350 woningen mogelijk gemaakt. Tussen de gemeente en de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt dat minimaal 30% van het bruto vloeroppervlak voor wonen is bedoeld voor sociale huur en maximaal 70% voor (middel)dure huur of koopwoningen.

3.4.2 Huisvestingsverordening

Verkamering en bed & breakfast

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

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

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

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

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

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

De regels over woonruimtevoorraad als vastgelegd in de Huisvestingsverordening 2020 hebben

betrekking op de bestaande woonruimtevoorraad. Wanneer in geval van nieuwbouw of transformatie direct voor kamerverhuur wordt opgericht of woonruimte wordt vergund en gerealiseerd met het oog op exploitatie als bed & breakfast, is dit toegestaan zonder omzettings- respectievelijk onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. In dat geval worden de ontwikkelingen niet in mindering gebracht op de op basis van de Huisvestingsverordening vastgelegde wijkquota. Hierdoor neemt de grip op de samenstelling van de woonruimtevoorraad en sturing op leefbaarheid af. Door in de regels van het uitwerkingsplan alleen de zelfstandige woonruimte als rechtstreeks recht toe te staan, wordt dit tegengegaan. Realiseren van onzelfstandige woonruimte en woonruimte met faciliteiten voor bed & breakfast zijn geen directe rechten.

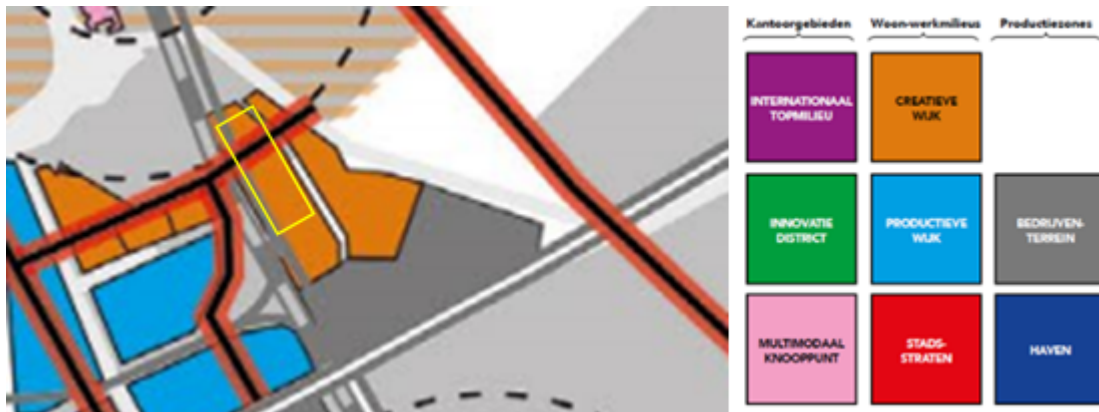
Short stay

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

3.4.3 Ruimte voor de Economie van Morgen (2017)

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

De opgave is om bij de nieuwe groei van Amsterdam aan te sluiten bij de vestigingsbehoefte van de groeiende kennis- en innovatie economie. Deze vraagt om specifieke gemengde stedelijke werkmilieus. De economische potentie van nieuwe wijken en de mate waarin economische menging succesvol kan zijn, is afhankelijk van de netwerkverbondenheid, dichtheid, de aanwezigheid van economische dynamiek, bereikbaarheid voor werknemers en logistiek en de woon-werkbalans. Voorliggend plangebied is onderdeel van gebied waar in het gemeentelijk beleid al langere tijd (o.a. Structuurvisie Amsterdam 2040) wordt ingezet op transformatie van bedrijventerrein in woon-werkgebied. In Ruimte voor de economie is voor "woon-werkgebieden" onderscheid gemaakt in verschillende vestigingsmilieus, namelijk "woonwijken", "creatieve wijken", "productiewijken" en "stadstraten". Het voorliggende plangebied is onderdeel van Weespertrekvaart dat in Ruimte voor de Economie van morgen aangemerkt als "creatieve wijk" en "stadstraat" (verlengde Amstelstroomlaan). Creatieve wijken zijn woon-werkwijken die door menging met kleine zelfstandige kantoorruimtes voorzien in de behoefte aan nieuw stedelijk werkmilieu. Het zijn wijken die in economisch opzicht aansluiten op het bestaande Amsterdamse centrummilieu binnen de ring A10. Een stadsstraat is een economisch functielint, met een duidelijke verkeersfunctie, maar ook een nadrukkelijke verblijfsfunctie. Stadsstraten gelden als geleiders van stedelijkheid. Voorzieningen (winkels, bedrijven, kantoren, horeca) in de straat verhogen de woonaantrekkelijkheid in de aangrenzende buurten en vergroten ook de mogelijkheden tot interactie. Stadsstraten hebben, naast een sociale functie, ook een belangrijke economische betekenis voor buurt en stad. In Ruimte voor de Economie van Morgen wordt voor stadstraten een economische ruimte aangehouden van circa 40 tot 80% van de begane grond van gebouwen langs de stadstraat.



Uitsnede Afbeelding kansenkaart 'Ruimte voor de economie van Morgen'

Consequentie voor voorliggend uitwerkingsplan

In aansluiting op de eerdere Structuurvisie Amsterdam 2040 en in navolging van Ruimte voor de Economie van Morgen wordt in voorliggend bestemmingsplan niet alleen woningbouw mogelijk gemaakt, maar ook ruimte voor bedrijvigheid en kleine zelfstandige kantoorruimtes. Dit met als doel om een woon-werkgebied te realiseren.

Daartoe wordt de Amstelstroomlaan een stadstraat waar de niet-woonfuncties zijn voorzien in de plint. Ook onder gebouw A aan de zuidoostzijde van het plangebied komen plintfuncties en komt er in het hoofdgebouw ruimte voor kantoor- en bedrijfsfuncties. Tenslotte wordt een broedplaats in het plangebied gerealiseerd.

3.4.4 Kantorenstrategie (2017)

Op 14 juli 2011 is de "Kantorenstrategie Amsterdam" door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De inzet in 2011 was: terugdringen van de kantorenleegstand door beperking van de nieuwbouw, meer transformeren en herontwikkelen van leegstaande kantoren. De strategie was erop gericht om samen met de regio te komen tot een blijvend gezonde en toekomstbestendige kantorenmarkt. Die inzet is succesvol gebleken: de leegstand daalde van 18% naar 12,8% per 1 januari 2017. Sinds die tijd is de dynamiek op de kantorenmarkt sterk toegenomen. Een meerderheid van de Britten stemde voor een Brexit. De economie bloeit, de vraag naar kantoorruimte groeit, er vestigen zich veel kantoorachtige bedrijven in de stad. Dit was aanleiding om te onderzoeken of de huidige strategie nog doelmatig is. Dit heeft geleid tot een actualisering van de kantorenstrategie 2017 'Het juiste kantoor op de juiste plek'.

Uit onderzoek blijkt dat er steeds meer behoefte is aan kantoren op gemengde en goed verbonden locaties, ook al op korte termijn (tot 2020). Deze behoefte betreft vooral een kwalitatieve vraag. Ook is er veel behoefte aan kantoorruimte voor kleine ICT, communicatie en zakelijke dienstverlening bedrijven en ruimte voor innovatieve kantoorconcepten op meer informele plekken in de stad. Er is nog steeds behoefte aan transformatie en leegstandsaanpak op monofunctionele kantoorlocaties.

Voor de korte termijn is er voldoende planvoorraad om in de uitbreidingsvraag (inclusief Brexit) te voorzien maar die voorraad ligt niet altijd op de juiste locaties.

In het geactualiseerde kantorenstrategie 2017 is het volgende opgenomen:

- a. 1. De huidige planvoorraad van 970.000 m² flexibel inzetten waar op korte termijn (tot en met 2020) nieuwe kantoren zijn gewenst te weten Zuidas, Arenapoort, Amstelstation, Lelylaan, Houthaven, Oostenburg en Noordelijke IJever.
- b. 2. Amsterdam gaat door met de transformatie van de monofunctionele kantoorlocaties Amstel III, Riekerpolder en Sloterdijk naar aantrekkelijke, gemengde woon- werkgebieden in de stad. Sloterdijk Centrum en I zijn onderdeel van de gebiedsontwikkeling van Haven Stad.
- c. 3. Amsterdam verkent waar vanaf 2020 nieuwe, gemengde gebiedsontwikkeling mogelijk is. De verwachting is dat de leegstand van kantoren, door de vele geplande transformaties en herontwikkelingen, in 2019 is gedaald naar de frictieleegstand van 8%.
- d. 4. Bij alle grote gebiedsontwikkelingen zoals Sluisbuurt, CAN gebied en Centrumeiland wordt een

gemengd woon-werkmilieu gecreëerd met ruimte voor voorzieningen waaronder kantoren. Die ruimte is flexibel zodat die eventueel tijdelijk kan worden gebruikt voor andere functies afhankelijk van de vraag.

Dit uitwerkingsplan sluit hierop aan. Er wordt een gemengd woon-werkmilieu gerealiseerd waarbij kantoorfuncties deel uitmaken van de gewenste mix.

3.4.5 Detailhandelsbeleid 2018-2022

Op 21 december 2017 is het detailhandelsbeleid Amsterdam 2018-2022 vastgesteld door de gemeenteraad van Amsterdam. Met het nieuwe beleid wordt ingesteld op het veranderende consumentengedrag, waardoor er minder behoefte is aan winkels, en tegelijkertijd groei van inwoners en bezoeks aan de orde is. Het detailhandelsbeleid kent twee algemene doelstellingen:

1. boodschappen dichtbij voor bewoners: met dit beleid wil Amsterdam in de eerste plaats dat bewoners op redelijke afstand van de woning (750 meter loopafstand) dagelijkse boodschappen kunnen doen;
2. meerdere aantrekkelijke winkelgebieden, ook buiten de binnenstad. Amsterdam heeft als ambitie om meerdere aantrekkelijke winkelgebieden te hebben, voor de niet-dagelijkse goederen.

Net als in het voorgaande beleid is het uitgangspunt dat het winkelaanbod in Amsterdam geclusterd wordt in winkelgebieden en dat nieuwe losse winkelvestigingen in beginsel zijn uitgesloten. Clustering van winkels heeft voordelen voor ondernemers en consumenten. In winkelconcentraties kunnen ondernemers profiteren van elkaars bezoekersstromen en kunnen de voor de winkels benodigde voorzieningen (parkeren, laden/lossen) zo efficiënt mogelijk worden gerealiseerd.

In het beleid is een overzicht opgenomen met winkelgebieden in Amsterdam. Het plangebied is geen winkelgebied.

3.4.6 Parkeerbeleid

In de uitwerkingsregels is bepaald dat bij uitwerking voldaan moet worden aan de normen in het besluit "Nota van Uitgangspunten en selectiecriteria verkoop Penitentiare Inrichting Overamstel" zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 14 juli 2016 of - indien de beleidsregels ten aanzien van parkeernormen gedurende de planperiode worden gewijzigd - aan het nieuwe beleid. 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.

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

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

ruimte.

In Bijlage 4 is de notitie opgenomen waarin omschreven staat wat het mobiliteitsconcept betekent voor parkeren en wat logische uitgangspunten zijn voor het parkeren van auto's, fietsen en scooters in het Bajes Kwartier. De uitgangspunten voldoen minimaal aan de gestelde eisen en normen voor autoparkeren en fiets- en scooterparkeren van de Gemeente Amsterdam. De notitie voorziet in de cijfermatige onderbouwing van het benodigde parkeeraanbod voor auto-, fiets- en scooterparkeren.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Inleiding

Voorliggend uitwerkingsplan ziet toe op een deel van de transformatie van het gebied Weespertrekvaart West (Bajes Kwartier). 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. Daartoe wordt de barrièrewerking opgeheven door de onderdoorgang onder het spoor en het verlengen Amstelstroomlaan het plangebied in.

De Weespertrekvaartbuurt bestaat uit vier deelgebieden:

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



Afbeelding: te onderscheiden deelgebieden in 'Weespertrekvaartbuurt', Bajes Kwartier rood omlijnd

In 2016 is het Strategiebesluit genomen om de deelgebieden Weespertrekvaart Midden (Strook) en Oost te transformeren naar een hoogstedelijk woon/werkgebied. Dat Strategiebesluit betreft de vaststelling van de Strategienota Weespertrekvaart Midden-Zuid (versie d.d. 23 juni 2016) waarin de opgave voor de herontwikkeling van Midden (Strook) en Oost is opgenomen. De op 14 juli 2016 vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor het Bajeskwartier legt de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling van het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan vast.

Deze kaders zijn per deelgebied nader geconcretiseerd in stedenbouwkundige plannen. De hoofdstukken 1 t/m 4 van het Masterplan voor Weespertrekvaart West en het Beeldkwaliteitsplan zijn het kader voor voorliggend uitwerkingsplan.

4.2 Ruimtelijk-functionele aspecten

Het uitwerkingsplan ligt in het transformatiegebied Weespertrekvaart waarin meerdere deelgebieden worden onderscheiden waaronder Weespertrekvaart West en Weespertrekvaart Strook en Oost. Het bestemmingsplan Weespertrekvaart West voorziet voor vrijwel het gehele plangebied Weespertrekvaart West in een Gemengde bestemming met uitwerkingsplicht.

De uitwerkingsregels bepalen dat het uitwerkingsplan een totaal bruto oppervlak van 135.000 m² mogelijk kan maken, waarvan maximaal 108.000 m² bwo wonen en maximaal 40.500 m² niet-woonfuncties. In de gebruiksregels van de uit te werken bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd, door het opnemen van minima en maxima voor de te realiseren functies. Daarmee wordt verzekerd dat de woonfunctie de overhand heeft en dat de realisatie van een onderwijsinstelling en broedplaats is geborgd.

Het uitwerkingsplan omvat niet het gehele gebied waarvoor de uitwerkingsplicht geldt: de schoollocatie wordt door middel van een afzonderlijke procedure ontwikkeld. Op het toegelaten programma binnen dit uitwerkingsplan is daarom 12.000 m² (niet-wonen) in mindering gebracht. Binnen dit uitwerkingsplan kan daarom maximaal 123.000 m² tot ontwikkeling komen, waarvan maximaal 28.500 m² niet-woonfuncties.

4.3 Stedenbouwkundige aspecten

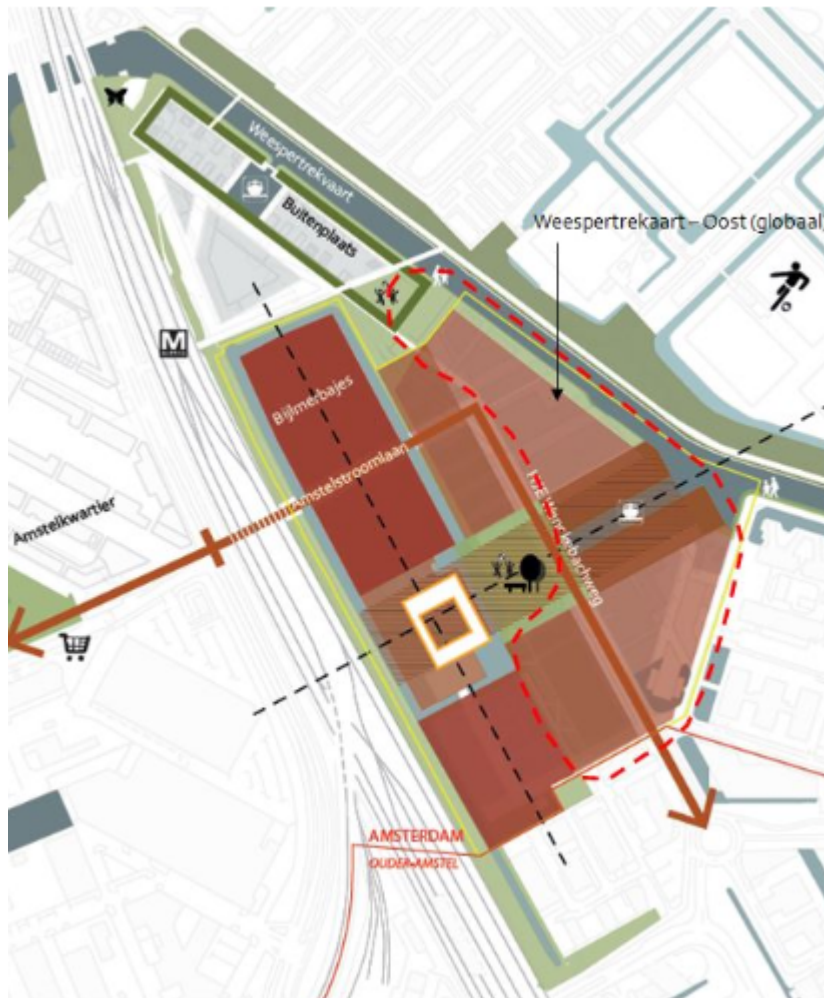
4.3.1 Opgave - Ruimtelijk raamwerk Omgeving

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

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

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

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



Afbeelding: Ruimtelijk raamwerk voor hoogstedelijk woon-/werkgebied

Binnen de kaders van het ruimtelijk raamwerk voor de Weespertrekvaartbuurt is voor het deelgebied Weespertrekvaart West (Bajes Kwartier) op 14 juli 2016 de Nota van Uitgangspunten vastgesteld en dat is vertaald in de inzending en daarna in een Masterplan. De NVU, de inzendingen, H1 tot en met H4 van het Masterplan en het beeldkwaliteitsplan Bajeskwartier vormen samen het kader voor het uitwerkingsplan.

4.3.2 Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten voor de locatie legt de uitgangspunten en randvoorwaarden voor de herontwikkeling vast.

Het huidige bruto vloeroppervlak op de locatie (circa 85.000 m² bvo) is tevens het minimum in de nieuwe situatie. Dat kan toenemen tot maximaal 135.000 m² bvo, exclusief verdiept en halfverdiept parkeren. Het aandeel wonen varieert tussen 94.500 en 108.000 m² bvo. Minimaal 30% van het bruto vloeroppervlak voor wonen wordt door of ten behoeve van een toegelaten instelling in de sociale huur gerealiseerd. Het vloeroppervlak in de vrije sector bedraagt niet meer dan 70%.

Eenderde van het sociale programma is voor studenten bestemd; voor hen gelden aangescherpte leeftijds- en huurgrenzen. De bouw van sociale huurwoningen, waaronder studentenhuusvesting, dient gelijke tred met die van vrije sector woningen te houden.

Het niet-woon programma omvat een vast en een flexibel invulbaar deel. Het vaste deel heeft een omvang van ca. 13.000 m² bvo en bestaat uit twee functies. De eerste functie is een -door de gemeente te ontwikkelen- onderwijsvoorziening van 12.000 m² (bvo). De gemeente zal daartoe een deel van PIOA

rechtstreeks van het Rijksvastgoedbedrijf kopen. De tweede functie betreft betaalbare werken experimenteerruimte; deze heeft een omvang van 1.000 m² (bvo). Een dergelijke broedplaats kan in de voormalige dienst- of cipierswoningen of op een andere plek binnen het plangebied worden gerealiseerd.

Er is ruimte voor een breed scala aan stedelijke functies die bij de uitrol van het centrum horen: voorzieningen (cultuur, zorg, onderwijs, horeca, detailhandel in units van max. 100 m² bvo tot een totaal maximum van 1.000 m² bvo, sport en werken (kantoren, bedrijven in milieucategorie 1 en 2 in units van max. 500 m² bvo, ook als onderdeel van een cluster c.q. verzamelgebouw tot 5.000 m² bvo / vrijstellingsbevoegdheid voor units van max. 2.500 m² bvo mits voor eindgebruikers uit een economische topsector, het totaal bruto vloeroppervlak aan werkfuncties mag niet meer dan 10.000 m² bvo bedragen).

Binnen de bouwvelden kan een ruimtelijke compositie van middelhoge en hoge bouwvolumes worden gecreëerd. De bouwvelden geven de maximale rooilijn van de bebouwing aan. De maximale bouwhoogte bedraagt 60 meter vanaf NAP conform het luchthavenindelingsbesluit (LIB). Hoge bebouwing dient terug te liggen ten opzichte van de rooilijn conform de plankaart. Aan de oostzijde van het plangebied bedraagt de maximale bouwhoogte 25 meter.

De NVU voorziet in een ruimtelijk raamwerk voor de openbare ruimte. Deze vormt een belangrijke identiteitsdrager.

Het plangebied wordt vanaf de H.J.E. Wenckebachweg ontsloten. De eerste ontsluiting volgt de bestaande route richting entreegebied. De tweede ontsluiting loopt via het nieuwe tracé van de verlengde Amstelstroomlaan door middel van een de onderdoorgang, brug en verkeersverbinding.

In de Nota van Uitgangspunten zijn de volgende parkeernormen vastgesteld:

- maximaal 1,1 pp/woning vrije sector
- 0,5 pp/ woning sociale huur
- 0,125 pp/woning bezoekers
- 1,0 pp/125 m² bvo voorzieningen en werken

Deze normen zijn indicatief en kunnen worden gewijzigd aan de hand van het nieuw vast te stellen gemeentelijke parkeerbeleid. De nieuwe normen vormden het kader vormen voor het vastgestelde bestemmingsplan.

4.3.3 Prijsvraag

Het Rijksvastgoedbedrijf heeft in 2017 een prijsvraag (tender) uitgeschreven voor de verkoop van de Bijlmerbajes. Vijf consortia hebben een plan ingediend en een bod uitgebracht. In de beoordeling telde de kwaliteit van de plannen even zwaar mee als de hoogte van de biedingen. Het consortium van AM, AT capital en Cairn kwam met een ontwerp van OMA, FABRICations en Lola Landscape Architects als winnaar uit de bus. Het winnende plan bevatte ongeveer 1.350 woningen, van dure koop tot studentenwoningen. In totaal 97.500 m² wonen en 37.500 m² voorzieningen en werkruimte. Vooral op het gebied van duurzaamheid is het plan zeer ambitieus. Alle gebouwen worden energieneutraal door het gebruik van zonnepanelen, ingebouwde windturbines in de daken en door een lokaal warmtenet, aan te leggen tussen een datacenter in de buurt en de nieuwe wijk. Bovendien wordt liefst 98 procent van de bestaande materialen hergebruikt.

De jury prees het plan vooral vanwege de balans in het plan: het Bajes Kwartier blijft met een eilandachtig karakter conceptueel een geheel, maar legt tegelijkertijd duidelijke verbindingen met de omgeving, onder meer door extra bruggen voor langzaam verkeer in het plan voor de autoluwe wijk op te nemen. Alleen op de nieuwe doorgaande weg rijdt straks gemotoriseerd verkeer, verder zijn die niet toegestaan en moeten auto's terecht in verschillende parkeergarages aan de rand van het gebied. Het afgesloten terrein van de Bijlmerbajes, lange tijd een gebied aan de rand van de stad, is in de afgelopen jaren door de groei van Amsterdam, steeds meer een barrière gaan vormen. De transformatie naar het Bajes Kwartier maakt het mogelijk om delen van Oost en Zuid beter met elkaar te verbinden.

De locatie van 7,5 hectare wordt nu nog gekenmerkt door de zes onderling verbonden gevangnistorens.

Van de zes gesloten, betonnen cellentorens blijft een toren fysiek echt behouden en herbestemd tot de publieke Groene Toren met een verticaal park. De oorspronkelijke gevel wordt deels opengemaakt waardoor delen van het skelet zichtbaar worden. Er wordt één toren teruggebouwd op de locatie van de vroeger geplande - maar nooit gebouwde - toren. De geschiedenis komt daarnaast ook terug door

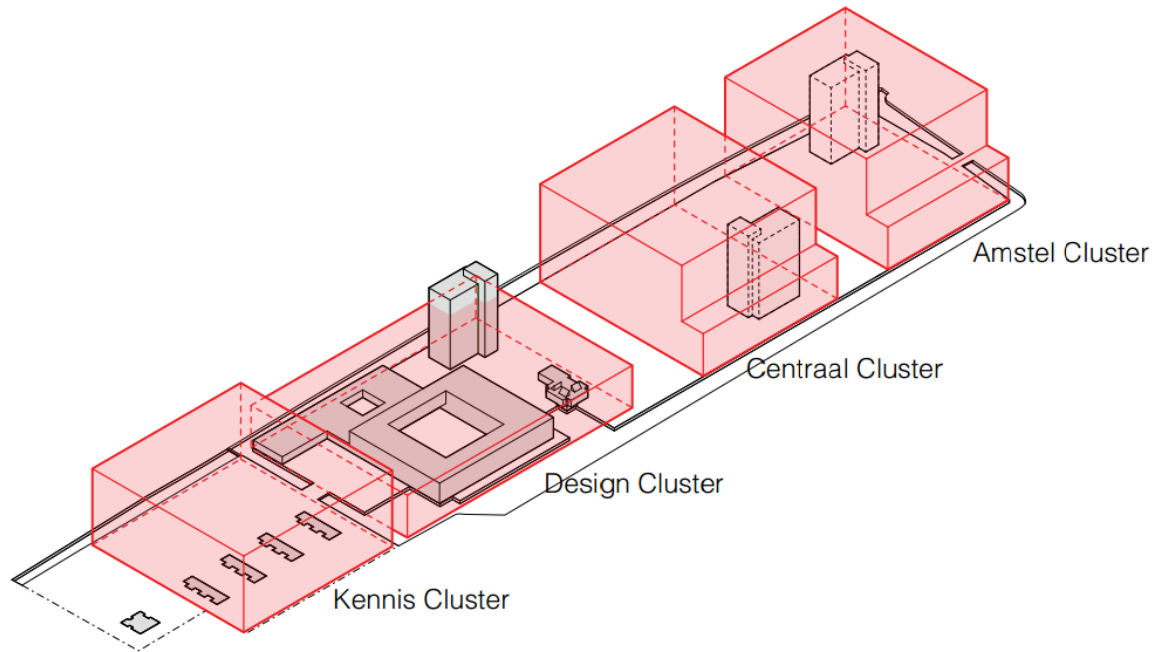
hergebruik van accessoires als tralies en celdeuren, maar ook door de 'Kalverstraat' als centrale as te behouden, door elementen van de gevangenis muur terug te laten komen in de openbare ruimte, door de kerk op het terrein her te gebruiken als expositieruimte en het hoofdgebouw van de voormalige Bijlmerbajes met binnenplaats tot een centrale plek in het gebied te maken. De inzet is om 98 procent van het materiaal te hergebruiken. Het besloten, eilandachtige karakter wordt conceptueel behouden. Hierin verbinden diverse fiets en loopbruggen het Bijlmerkwartier met de omgeving en wordt de muur op verschillende plekken verwijderd of verlaagd. Het voormalige hoofdgebouw van de gevangenis wordt opengebroken waardoor het toegankelijker wordt, en er komen ateliers en woningen voor kunstenaars.

De voormalige cipierswoningen van Bajesdorp worden wel gesloopt en vervangen door een school en studentenwoningen. De fundamenten van enkele cipierswoningen – tussen de school en de studentenwoningen – zullen als omkadering gebruikt worden voor enkele van de in totaal 67 tuinen die in het masterplan opgenomen zijn. Zo komen er tuinen voor stadslandbouw en tuinen voor verschillende sporten. Daarnaast zijn watertuinen met riet en waterlelies voorzien. In het plan zijn vier groene pleinen voorzien, die verbonden worden door de doorgetrokken 'Kalverstraat' die als promenade voor wandelaars en fietsers zal dienen. Met de vele tuinen wordt niet alleen ingespeeld op de behoefte aan groene en duurzame wijken, maar ook gerefereerd aan de buitenplaatsen van rijke Amsterdammers die eeuwen geleden in dit gebied gestaan hebben. Op enige afstand van de stad konden zij ontkomen aan de stank van de stad en genieten van het frisse buitenleven. Door het vele groen en door stadslandbouw zichtbaar de wijk in te brengen, komt ook de geschiedenis van de Lindenhoven op deze plek terug. Dat in combinatie met behoud van een deel van de gevangenis historie en het verdichten van het gebied met nieuwe, voornamelijk woongebouwen, levert een bijzondere mix van oud en nieuw.

4.3.4 Bajes Kwartier Amsterdam Masterplan en Beeldkwaliteitsplan

Nadat de prijsvraag was gewonnen is het plan verder uitgewerkt in het Bajes Kwartier Amsterdam Masterplan, dat in april 2018 werd afgerond. Het Masterplan bevat de stedenbouwkundige visie voor de toekomstige stedenbouwkundige opzet van het plangebied, de programmatische invulling van het gebied, de technische uitwerking en de ontwikkelingsstrategie. De hoofdstukken 1 t/m 4 van het Masterplan en het Beeldkwaliteitsplan zijn als Bijlage 1 en Bijlage 2 bijgevoegd. Voor de volledige planbeschrijving wordt verwezen naar het Masterplan in de bijlage. Hieruit is onder meer het volgende op te maken:

Het Masterplan beschrijft het Bajes Kwartier als een nieuwe woonwijk in Amsterdam waar groen, gezond en duurzaam gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. Er is een onderverdeling gemaakt in een viertal clusters. Elk cluster refereert naar de historie van de Bijlmerbajes. De clusters worden door het landschap en de openbare ruimte samengebracht. Elk cluster heeft een eigen karakter, programmering en uitstraling. Van zuid naar noord vind je hier straks het Kennis Cluster, waar scholing en experiment centraal staan, het Design Cluster, het kloppende culturele hart van de wijk, het Centraal Cluster, waar Bajes Kwartier nadrukkelijk verbonden wordt met de stad en het Amstel Cluster, dat een visuele verbinding aangaat met het Amstelkwartier.



Afbeelding: de vier clusters

Het hele masterplan is gefundeerd op een aantal gemeenschappelijke waarden die zowel in de gebouwen als in de publieke ruimte terugkomen: referentie naar het verleden, architectonisch karakter, duurzaamheid en hergebruik van materialen. Deze onderdelen vormen de essentie van het plan.

Behouden, herbouwen of voltooien

Veel van het bestaande complex wordt behouden om de oorspronkelijke opzet te kunnen blijven lezen. Tegelijkertijd wordt er ruimte gecreëerd om het terrein te transformeren tot een gemengd stuk stad. Hierbij is het belangrijk te realiseren dat het complex dat in 1978 haar deuren opende een onvolledige uitvoering is van het oorspronkelijke ontwerp. Van de zeven geplande torens werden er slechts zes gebouwd. De Bijlmerbajes zoals we haar kennen is een onvoltooide compositie.

In elk cluster wordt altijd een deel van de geschiedenis behouden, dit kan gebeuren op meerdere manieren: Gebouwen en infrastructuren kunnen in zijn geheel behouden blijven; oude façades of structurele elementen kunnen behouden blijven maar een nieuwe locatie krijgen; gebouwen kunnen herbouwd worden naar historisch beeld maar volgens de hedendaagse standaarden; of de geschiedenis kan voltooid worden, bijvoorbeeld door de nooit gebouwde zevende toren alsnog te realiseren.



Afbeelding: voorbeelduitwerking Stedenbouwkundig Plan

Eigen identiteit

De Bijlmerbajes wordt gekenmerkt door zijn massieve rechthoekige bouwvolumes en orthogonale compositie. Deze vormtaal is ook als uitgangspunt genomen voor de 7^e toren, maar ook voor alle nieuwe gebouwen. Met het kleine verschil dat deze juist een licht karakter dienen te hebben als contrast met de volumes die direct naar het verleden refereren. Zo ontstaat een stedelijk eiland dat zich verenigt in rechthoekige volumetrische vormen, maar met verschil in de materialiteit en transparantie.

De ruimtes tussen torens werd gekenmerkt door een patroon van rechthoekige binnenplaatsen. Het patroon van binnenplaatsen van de Bijlmerbajes vormt een sterke inspiratie voor een nieuwe ruimtelijke opbouw van het landschap: rechthoekige buitenruimten met elk hun eigen functie, die tegelijk een robuust netwerk vormen voor recreatie, sport, ecologie en water.

Gemengd programma

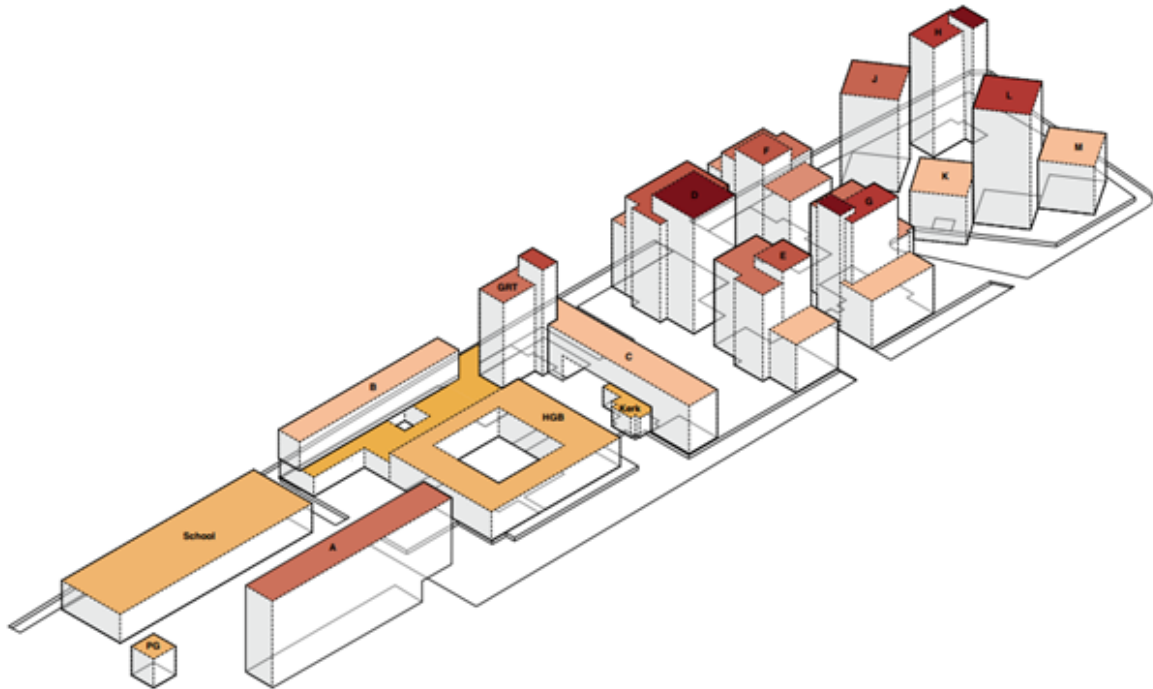
Het Bajes Kwartier is een gemengd stuk stad en biedt een divers pallet aan woningtypes en voorzieningen. Het gevarieerd woningprogramma trekt verschillende doelgroepen aan, van Young Professionals, expats tot gezinnen en stellen zonder kinderen. Verspreid over de gehele wijk komen er verschillende publieke functies in de plint van de gebouwen aan de Kalverstraat of de Amstelstroomlaan.

Het Masterplan laat een totaal van 135.000 m² toe voor het gehele plangebied (waarvan 123.000 m² in dit uitwerkingsplan en 12.000 m² op de schoollocatie), zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. Binnen het Masterplan is per gebouw een BVO gegeven. De bouwenveloppen van het masterplan laten echter een totaal BVO van 148.500 m² toe. Dit totale BVO bevat 10% extra ten opzichte van het maximum dat is toegestaan binnen het bestemmingsplan. Wanneer er in een cluster meer BVO wordt gerealiseerd dient er op andere locaties binnen het plangebied dus recht evenredig minder BVO te worden gerealiseerd, om het totale toegestane maximum BVO niet te overschrijden. Dit systeem geeft het Masterplan een bepaalde flexibiliteit en tegelijkertijd waarborgt het de kwaliteit van het oorspronkelijke masterplan ontwerp en de beoogde stedenbouwkundige dichtheid. In het voorliggende uitwerkingsplan is dit vertaald door niet alle BVO's op gebouwniveau vast te leggen - alleen wanneer de goede ruimtelijke ordening daar aanleiding toe geeft worden beperkingen aan de ontwikkeling gesteld.

De grootste concentratie van niet-woonfuncties bevindt zich in het Design Cluster. Daar worden in totaal 10.000 m² kantoren en bedrijven en 4.500 m² culturele en maatschappelijke functies gevestigd. Aan de Amstelstroomlaan en onder gebouw A wordt een levendige plint gerealiseerd.

Naast de limieten die worden gesteld aan de hoeveelheid BVO, stelt het Masterplan restricties op voor totale bouwhoogte door middel van bouwenveloppen. Binnen deze bouwenveloppen en rekening houdend met de regels voor het BVO is in dit masterplan een voorbeelduitwerking van 135.000 m² gemaakt.

Het gegeven BVO is uitgezonderd van ondergrondse parkeerruimtes. De gebouwenveloppen zijn zodanig gedimensioneerd dat buitenruimten, die niet kwalificeren als BVO, wel binnen de gebouwenveloppen passen.



Afbeelding: programma Bajes Kwartier

Duurzaam

Het Bajes Kwartier wordt ook op het gebied van duurzaamheid een samenhangend geheel, onder andere op het gebied van ecologische duurzaamheid, energieopwekking en waterverbruik werkt de hele wijk straks samen en samen met de omgeving. Maar ook in de letterlijke betekenis van het woord, is duurzaamheid een van de belangrijkste pijlers van het toekomstige Bajes Kwartier.

Interventies in de stad of nieuwe stukken stad moeten lang meegaan. Dit betekent niet dat stad altijd in de meest letterlijke vorm moeten blijven bestaan, maar eerder dat ze in staat zijn zich aan te passen aan verandering. Soms betekent dit nieuwe functies voor oude gebouwen, soms gedeeltelijke verbouwingen met al dan niet grote consequenties voor de verschijning. Soms sloop met hergebruik van materialen of elementen. Voor de Bijlmerbajes geldt dat het complex niet is opgevat als een monument dat al dan niet behouden moet worden, maar als een stuk infrastructuur dat juist strategisch gebruikt kan worden voor nieuwe vormen van gebruik.

Landschap

Het landschap is een belangrijk onderdeel van Bajes Kwartier: de functie en inrichting van de buitenruimte speelt een grote rol in de realisatie van een duurzame leefomgeving op deze plek. Het is meer dan alleen de groene aankleding van de buitenruimte: het ontwerp van het landschap van Bajes Kwartier is gestoeld op een integrale landschap architectonische benadering van een stadslandschap in een stedelijke context. Het verenigt de verschillende gebouwen binnen de vier clusters.

In de beeldkwaliteit van het landschap speelt de natuurlijke uitstraling een belangrijke rol. Het beeld van “vrije natuur in een vast raamwerk” is een leidend principe voor het ontwerp en de uitstraling van het landschap. Binnen een raamwerk van goedverzorgde en hoogwaardige straten, pleinen en (keer-)muren, kan de beplanting behoorlijk vrij groeien en bloeien. Hoge grassen, weelderige oevers en niet opgekreunde bomen. Soortkeuze en op deze beeldkwaliteit gericht beheer zijn belangrijk om dit

natuurlijke beeld van Bajes Kwartier te bereiken en te behouden.

Van enkele luchtplaatsen tussen de cellentorens naar een rijk van tuinen vol keuzevrijheid. De luchtplaatsen zijn de inspiratie geweest om tussen de nieuwe en bestaande gebouwen een grote verscheidenheid van tuinen en pleinen te maken. In totaal zijn er meer dan 60 verschillende tuinen. Het Amsterdamse waterlandschap van polders, dijken en rietlanden kenmerkt zich door kleine hoogteverschillen. Door ook in Bajes Kwartier hoogteverschillen met terrassen te maken zijn veel verschillende tuinen mogelijk: tuinen om groenten en fruit te telen, maar ook sporttuinen om te ballen, klimmen of bewegen, en natuurlijke watertuinen met riet en waterlelies.

De Kalverstraat is een prachtig gegeven. Het vormde ooit de functionele ader van de gevangenis en gaat nu als de ruggengraat van Bajes Kwartier fungeren. Door het huidige gebouw te transformeren tot een straat wordt een verbindende lijn van noord naar zuid gemaakt. De Kalverstraat vormt hiermee een blijvende herinnering aan de voormalige gevangenis: die van een beperking van bewegingsvrijheid (de galerij) juist een verruiming van bewegingsvrijheid mogelijk maakt.

De gevangensmuur vormt een tweede herinnering aan het verleden. Waar wenselijk blijft de muur behouden, als een relict van het verleden, maar met een nieuw gebruik. In de nieuwe woonwijk fungeert het dan als een klimwand of als openlucht filmscherm. Waar het raakt aan de publieke tuinen wordt het getransformeerd tot een muur waartegen groente en fruit wordt opgeleid; waar het landschap tegen de muur wordt opgehoogd, kunnen uitkijkpunten naar de omgeving worden gemaakt.

Het eiland met de 'slotgracht' is een essentieel en herkenbaar element in de structuur van het gebied. Dit 'afgesloten karakter' kan gezien worden als een kernwaarde die aan de plek een bijzondere identiteit verleent. Aanvullende ontsluitingen kunnen worden toegevoegd, terwijl het eilandkarakter in stand blijft.

Toen de bajes nog operationeel was vormde de zuidelijke entree, ofwel dam met duiker, bij het hoofdgebouw de enige toegang tot het eiland. Om de bajes te bereiken of te verlaten moesten eerst de woningen van de bewakers en de commandant worden gepasseerd. De dam bij het hoofdgebouw is een vlakke, betonnen, no-nonsense verbinding die past bij de uitstraling van de bajes. De verbinding blijft in zijn huidige vorm bewaard als onderdeel van het erfgoed, inclusief de poort.

De verlengde Amstelstroomlaan komt via twee bruggen het Bajes Kwartier in en uit. De brug bestaat eigenlijk uit drie losse bruggen; één centrale verkeersbrug en aan weerszijde een lichter uitgevoerde voetgangersbrug.

Een aantal van de bruggen van Bajes Kwartier liggen in het verlengde van de Kalverstraat. Waar de Bajes Promenade ('Kalverstraat') aantakt op de omgeving, worden bruggen gemaakt die het betonnen karakter van de bajes en de gevangensmuur weerspiegelen.

De Parkbrug is de natuurlijkste van alle bruggen van Bajes Kwartier. Met een smal profiel is het in hoofdzaak bedoeld voor voetgangers en staat zo in verbinding met de groene omgeving rondom Bajes Kwartier.



Afbeelding: de buitenruimte als groene contramal

De pleinen in Bajes Kwartier dienen ruimte te bieden voor toegang naar de gebouwen en verkeer, zoals fietsparkeren en bezorg- en nooddiensten. Daarnaast dienen de pleinen een hoogwaardige en aangename verblijfsplek te zijn met een uitnodigend karakter. De pleinen hebben een menselijke maat. De materialisatie komt voor uit het beschikbare materiaal van de voormalige gevangenis. De betonnen gevelelementen worden gebruikt als elementverharding, maar ook als zitelementen. Binnen dit gegeven heeft ieder plein een eigen karakter. Het plein in het Amstelcluster heeft sportelementen, terwijl het plein tussen het Centraal Cluster en het Design Cluster meer in het teken staat van urban farming, en circulariteit. Een aantal pleinen hebben een extra eigenschap: het zijn waterpleinen. Het overtollige regenwater van de daken van de gebouwen en de pleinen zelf kan op deze pleinen afgekoppeld worden. Het water dient zichtbaar te zijn. De pleinen kunnen delen hebben die vollopen, of ondiepe, brede lijngoten hebben waar het regenwater doorheen stroomt.

Toegankelijkheid

Voetganger

In deze autoluwe buurt staat de voetganger centraal. In de centraal gelegen hoofdinfrastructuur, de Kalverstraat, is een breed voetpad opgenomen dat als rode draad voor voetgangers door alle clusters in het masterplan ligt. In het noorden buigt de Kalverstraat af richting de spoorlijn, waardoor het een goede verbinden met de metrostation Spaklerweg maakt. Tijdens schooldagen zullen scholieren gebruikmaken van de Kalverstraat om van het metrostation naar de school in het Kennis Cluster te gaan. Het autoluwe gebied realiseert een groot voetgangersvriendelijk landschap.

Fiets

Naast het feit dat het autoluwe masterplan de voetganger centraal stelt, stimuleert Bajes Kwartier het gebruik van de fiets. De Kalverstraat is de belangrijkste langzaamverkeersroute binnen Bajes Kwartier, en sluit op een logische wijze aan op doorgaande routes buiten Bajes Kwartier. Hiermee fungeert het plangebied tevens als een belangrijk fietsknooppunt voor de Oost-West route, de fietsroute vanuit Ouderkerk naar het Science Park.

Auto

Bajes Kwartier is grotendeels autovrij. Voor de auto zijn er twee ontsluitingsmogelijkheden: via de openbare weg in het Kennis Cluster en via de Amstelstroomlaan. In dit autoluwe gebied zijn de voetgangers en fietsers primair en de overige voertuigen secundair. In geval van nood zijn alle gebouwen binnen het Bajes Kwartier te bereiken voor noodvoertuigen.

Noodvoertuigen

Het masterplan behoudt een geïntegreerd infrastructureel plan voor noodvoertuigen om de ingang van ieder bouwvolume te bereiken. De Kalverstraat is alleen toegankelijk voor langzaam verkeer, maar in geval van nood wordt de Kalverstraat gebruikt als hoofdinfrastructuur voor noodvoertuigen. Met de centrale ligging van de Kalverstraat biedt deze als een snelle verbinding naar ieder bouwvolume. De 8 meter breedte van de Kalverstraat biedt genoeg ruimte voor noodvoertuigen.

Ontwikkelingsstrategie

De ontwikkelingsstrategie van Bajes Kwartier biedt zoveel mogelijk flexibiliteit met betrekking tot de fasering. Het omvat een proces van asbestsanering, waarna de sloop van niet behouden bestaande gebouvvolumes of het strippen van te hergebruikte gebouvvolumes. Hierna is het bouwveld klaar voor de opslag van materiaal, de constructie van voorzieningen en het realiseren van nieuwbouw, waarna het proces eindigt met realisatie. De 'basisfasering' geeft de verwijzing om voornamelijk van noord naar zuid te faseren. Bij de ontwikkelingsstrategie wordt geanticipeerd op flexibiliteit voor de realisatie van de spoortunnel. Met kavel F als laatste fase, wordt er maximale ruimte vrijgehouden als bouwplaats voor de onderdoorgang.

Beeldkwaliteit

In het Beeldkwaliteitsplan (maart 2020) wordt de beoogde beeldkwaliteit voor de verdere uitwerking van Bajes Kwartier aangegeven. Binnen het plan vormt de integratie tussen het ontwerp van de openbare ruimte en de verschillende gebouwen hierbinnen een essentie. Vandaar dat eerst de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en de bruggen worden beschreven, vervolgens de beeldkwaliteit op hoofdlijnen voor de architectuur. Tot slot wordt de beeldkwaliteit van een aantal bijzondere elementen binnen het plan beschreven. Beeldkwaliteit en welstandcriteria vormen het kader voor Welstand om de bouwplannen voor de individuele gebouwen te beoordelen en de integraliteit van het plan als geheel te waarborgen.

4.4 Verkeer en parkeren

4.4.1 Verkeer

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

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

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

deze toelichting gevoegd.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeerseffecten van de ruimtelijke ontwikkeling van alle bestemmingsplannen in Overamstel de grootste intensiteitstoenames laten zien op de Utrechtsebrug, Amstelstroomlaan, Wenkebachweg en Johannes Blookerweg. Het verkeer verplaatst zich over de Wenkebachweg en de Johannes Blookerweg van en naar de aansluiting met A10, waarbij het grootste gedeelte uit westelijke richting komt. De intensiteitstoenames liggen op de genoemde wegvakken op 1.460 motorvoertuigen per etmaal of hoger op doorsnedeniveau.

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

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

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

4.4.2 Parkeren

Zoals in paragraaf 3.4.6 is aangegeven, heeft de gemeenteraad op 7 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Hierin staan beleidsregels en parkeernormen voor nieuwbouw- en transformatieplannen. De nota is op 29 november 2017 door de gemeenteraad gewijzigd. Verder is de op 14 maart 2018 vastgestelde Nota 'Parkeernormen Fiets en Scooter' van belang.

Er bevinden zich twee zoeklocaties voor gebouwde parkeergarages binnen Bajes Kwartier. Eén parkeergarage is voorzien onder gebouw A en een grote collectieve parkeergarage die grotendeels loopt onder het centrale cluster met een ontsluiting aan de Amstelstroomlaan.

Goudappel Coffeng BV heeft geadviseerd over de uitgangspunten die gehanteerd worden voor het parkeren van auto's, fietsen en scooters in het Bajes Kwartier. In Bijlage 4 is de notitie opgenomen waarin omschreven staat wat het mobiliteitsconcept betekent voor parkeren en wat logische uitgangspunten zijn voor het parkeren van auto's, fietsen en scooters in het Bajes Kwartier. De uitgangspunten voldoen minimaal aan de gestelde eisen en normen voor autoparkeren en fiets- en scooterparkeren van de Gemeente Amsterdam. De notitie voorziet in de cijfermatige onderbouwing van het benodigde parkeeraanbod voor auto-, fiets- en scooterparkeren.

Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt via de regels in het uitwerkingsplan getoetst aan de Nota Parkeernormen Auto en de nota parkeernormen scooter en fiets. Voor de beoordeling van de invulling van de parkeernorm wordt rekening gehouden met de onderbouwing en de gehanteerde uitgangspunten zoals beschreven in de notitie van Goudappel Coffeng. Om gebruik te kunnen maken van de verlaagde parkeernorm bij deelconcepten is het van belang dat de ontwikkelaar aantoont dat het geleverde deelconcept toekomstvast is. Dit kan bijvoorbeeld door een contract met een aanbieder van deelauto's bij te sluiten. Bij koopappartementen dient de ontwikkelaar duidelijk te maken wat de beoogde eigendomssituatie wordt van de parkeerplaatsen voor deelauto's. Bij de toetsing wordt gekeken naar de uitgangspunten vs. de parkeerbalans.

De wens is om de verplaatsingen van, naar en binnen het Bajes Kwartier zo veel mogelijk te laten gebeuren met vervoersmiddelen die minder ruimte innemen dan de auto. De gunstige ligging ten opzichte van het metrostation Spaklerweg biedt onder meer een kans om dit te stimuleren.

Het Bajes Kwartier wordt zodoende ontwikkeld als een autoluwe wijk. Een autoluwe wijk kenmerkt zich doordat het hier over het algemeen aantrekkelijker is om op een andere manier te verplaatsen dan met de auto. Dit kan enerzijds door lopen, fietsen, OV of scootergebruik aantrekkelijker te maken en anderzijds door autogebruik te bemoeilijken. Het mobiliteitsconcept van het Bajes Kwartier schrijft voor dat het mogelijk wordt gemaakt dat verschillende vervoersmiddelen voor één reis kunnen worden gebruikt; de zogenaamde ketenmobiliteit. Parkeervoorzieningen zijn intrinsiek onderdeel van deze ketens. De locatie en het type parkeervoorzieningen hebben invloed op de vervoerskeuzes die mensen maken. Parkeervoorzieningen bepalen namelijk hoeveel tijd gebruikers kwijt zijn voor het voor- en natransport (van de OV-halte naar huis of van de parkeerplek naar het kantoor). Zo kan het plaatsen van

een fietsenstalling bij een bushalte het gebruik van de bus (en fiets) aantrekkelijker maken.

Mobiliteitshub

Uitgangspunt voor het Bajes Kwartier is dat lopen, de fiets en de scooter aantrekkelijker zijn voor korte afstanden. Auto's kunnen niet voor de deur geparkeerd worden en zijn voornamelijk aantrekkelijk voor langere reizen naar locaties die een matige OVAansluiting hebben. Next Urban Mobility is gevraagd een MobiliteitsHub (HUUB) te realiseren in het Bajes Kwartier, waar een breed aanbod aan deelfoertuigen (e-bike, bakfiets, e-scooter en e-auto) wordt aangeboden. Gebruikers betalen voor het gebruik van deze deelfoertuigen, in plaats van voor het bezit.

Collectieve parkeeroplossing

Het zeer diverse functieprogramma voor de Bajes Kwartier maakt het mogelijk om meerdere doelgroepen te bedienen met dezelfde parkeervoorzieningen, waarbij parkeerplaatsen op verschillende momenten van de dag door verschillende doelgroepen worden gebruikt (dubbelgebruik). Parkeren gebeurt daarom in centrale openbare parkeergarages waar door bewoners en bezoekers geparkeerd kan worden. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte (op straat) is beperkt. Hier is enkel ruimte voor het parkeren van bijzondere doelgroepen, zoals invalidenparkeren.

Fiets- en scooterparkeren

Het gebruik van fietsen en scooters moet laagdrempelig zijn om het gebruik te stimuleren. Er dienen voldoende parkeervoorzieningen dichtbij de functies te worden gerealiseerd die kwalitatief hoogwaardig zijn.

Duidelijke communicatie naar toekomstige bewoners en gebruikers

Om te waarborgen dat het mobiliteitsconcept in praktijk gaat werken, en daarmee dat het benodigde parkeeraanbod passend is, is het van belang dat toekomstige bewoners en gebruikers weten welke spelregels er voor het gebied gelden. Dit betekent dat de corporaties en de ontwikkelaars actief moeten communiceren dat:

- bewoners alleen kunnen parkeren in de collectieve parkeergarage en dus geen parkeervergunning kunnen aanvragen om op straat te parkeren;
- bezoekers van de woningen alleen in de collectieve parkeergarage kunnen parkeren (niet op straat) en dat bewoners dus geen bezoekersvergunning kunnen aanvragen om bezoekers tegen gereduceerd tarief op straat te laten parkeren;
- bedrijven geen abonnement kunnen aanschaffen om in de collectieve parkeergarage te parkeren en geen parkeervergunning kunnen aanvragen om op straat te parkeren, werknemers kunnen dus niet met de auto naar het gebied komen;
- bezoekers van de bedrijven alleen in de collectieve parkeergarage kunnen parkeren en dus niet op straat.

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 onderbouwd.

Niet-woonfuncties

Ten behoeve van vaststelling het bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd waarin is vastgesteld dat er behoefte is aan deze functies. Adviesbureau BRO heeft het rapport 'Toets ladder voor duurzame verstedelijking niet-woonprogramma Bp Weespertrekvaart West' d.d. 16 maart 2017 opgesteld (zie Bijlage 2 bij het bestemmingsplan). De onderzoeksvraag luidde: "Kan het planinitiatief voor de transformatie van de voormalige Penitentiaire Inrichting OverAmstel (PIOA) de ladder voor duurzame verstedelijking op een positieve wijze doorlopen, doordat het invulling geeft aan de actuele regionale behoefte?"

In dit rapport is de ruimte voor voorzieningen (niet-wonen) getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Uit de analyses in dit rapport volgt de volgende behoefte aan voorzieningen voor de PIOA.

	Behoefte
Niet-woonprogramma, waarvan:	
- Kantoren en bedrijf (inclusief broedplaats)	12.000 m ² bvo
- Detailhandel	1.200 - 1.700 m ² bvo
- Horeca	205 - 810 m ² bvo
- Onderwijs	16.000 m ² bvo
- Maatschappelijke dienstverlening	3.620 - 4.610 m ² bvo
- Cultuur & Ontspanning	3.000 - 5.000 m ² bvo

Het in de uitwerking(en) toe te laten brutovloeroppervlak voor horeca van de categorieën 1 t/m 4, sportschool / fitness en cultuur en ontspanning dient bij uitwerking van het bestemmingsplan onderzoek te worden gedaan naar de behoefte.

Adviesbureau Stec heeft in navolging daarvan deze toets uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage van d.d. 30 september 2019. Deze rapportage is als Bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd. Uit de analyses in dit rapport volgt de conclusie dat er voldoende behoefte is aan nieuwe vestigingen in de functies cultuur en ontspanning, horecagelegenheden en sportvoorzieningen. In de planregels worden deze functies gemaximeerd tot de volgende oppervlaktes:

- cultuur en ontspanning: 3.650 m²
- horecagelegenheden: 2.235 m²
- sportvoorzieningen: 1.000 m²

Het programma dat met deze beperkingen mogelijk wordt gemaakt overstijgt de genoemde oppervlaktes niet en valt dan ook binnen de bandbreedtes van de resultaten van het onderzoek.

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

Het doel van milieueffectrapportage is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijker nadelige gevolgen voor milieu.

Het plangebied van het voorliggende uitwerkingsplan en het plangebied van het hieraan ten grondslag liggende 'moederplan' Weespertrekvaart West liggen in het gebied Overamstel. De gemeente wil Overamstel, zoals dat eerder is aangegeven in onder meer de structuurvisie "Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam" (2011), herontwikkelen tot een hoogwaardig grootstedelijk gebied. Een belangrijk ingrediënt om te komen tot een economisch sterke en duurzame stad is verdichting van een aantal gebieden, waaronder Overamstel, tot sterke stedelijke woon- en werkgebieden.

In het kader van het bestemmingsplan 'Amstelkwartier 2e fase' is een gecombineerde plan-/project-MER opgesteld voor de gehele voorziene activiteiten in Overamstel. Daardoor is de m.e.r.-plicht voor het vervolg van het planproces voor Overamstel uitgewerkt en behoeft voor de na het bestemmingsplan 'Amstelkwartier 2e fase' op te stellen bestemmingsplannen en voor de uitwerkingen/wijzigingen van bestemmingsplannen geen m.e.r. voor plannen en/of besluiten of een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Besluiten over de ontwikkeling van overige deelgebieden kunnen op grond van ditzelfde MER worden genomen, wanneer de ontwikkelingen nog passen binnen de onderzochte bandbreedte. Op 27 november 2013 is het MER Overamstel door de gemeenteraad van Amsterdam aanvaard.

Ten tijde van het opstellen van het mer was het nog onduidelijk wat er zou gaan gebeuren met de Penitentiaire inrichting, maar in de planvarianten werd al wel rekening gehouden met een herontwikkeling naar gemengd stedelijk gebied. Het programma dat in het voorliggende uitwerkingsplan mogelijk wordt gemaakt is daarmee in overeenstemming en past binnen de reikwijdte van het mer.

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. De uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen, die deze planontwikkeling mogelijk maken, zijn met het MER "Overamstel" afdoende vastgesteld.

Dit betekent dat voor het aspect 'milieueffectrapportage' voor het voorliggende uitwerkingsplan verwezen wordt naar de MER Overamstel. Zoals hiervoor is aangegeven, is uit dat MER op te maken dat geen significante negatieve effecten worden verwacht. Aanvullend daarop kan voorts worden verwezen naar de onderscheidenlijke navolgende milieu gerelateerde hoofdstukken en -paragrafen (hoofdstuk 6 t/m 16). 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 Regelgeving

6.1.1 Wet geluidhinder

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afwegingen voor voorliggend bestemmingsplan is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï en industrielawaai. Op grond van de Wgh gelden in bepaalde situaties zones rond (spoor)wegen en industrieterreinen. Voor vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot dergelijke zones stelt de Wgh eisen aan de geluidsbelasting op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige functies. Middels akoestisch onderzoek wordt getoetst aan de geluidsnormen van de Wgh. Indien de zogenaamde "hoogste toelaatbare geluidsbelasting" (ook wel voorkeursgrenswaarde of voorkeurswaarde genoemd) wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting, ook wel hogere grenswaarde genoemd) worden vastgesteld door het bevoegd gezag. Hiervoor heeft de gemeente geluidbeleid vastgesteld (zie 6.1.3).

In onderstaande tabel is het beoordelingskader per geluidsbron samengevat.

Geluidsbron	Voorkeurswaarde	Maximaal toegestane waarde	Aftrek artikel 110g Wet geluidhinder
Doorgaand spoor (railverkeer)	55 dB	68 dB	--
Metro (wegverkeer)	48 dB	63 dB	2 dB
H.J.E. Wenckebachweg	48 dB	63 dB	5 dB
Spaklerweg	48 dB	63 dB	5 dB
Amstelstroomlaan (30 km/uur)	Niet van toepassing	--	5 dB
Rijksweg A10	48 dB	53 dB	2, 3 of 4 dB

Voor de 30 km/uur-wegen bestaan geen wettelijke normen voor het toetsen van de geluidsbelasting. In dit onderzoek is deze toekomstige weg (Amstelstroomlaan) wel betrokken voor de afweging van een goed woon- en leefklimaat.

De wettelijke geluidzone van de Rijksweg A10 is 600 meter (Wet geluidhinder, artikel 74). Alleen de geluidgevoelige gebouwen A, C en het poortgebouw (PG) liggen binnen deze zone. Voor de overige geluidgevoelige gebouwen brengen we de geluidsbelasting van de Rijksweg A10 wel in beeld, maar toetsen deze niet aan de Wet geluidhinder.

6.1.2 Activiteitenbesluit milieubeheer

In het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn grenswaarden opgenomen voor het geluid van het opstel terrein Amstel. Deze zijn in onderstaande tabel gepresenteerd.

Beoordeling	Dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	Avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	Nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
Maximale geluidsniveaus L_{Amax}	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Met maatwerkvoorschriften kunnen andere dan deze waarden door de gemeente worden toegestaan. De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van het Ministerie van VROM, 1998 (hierna: de Handreiking) vormt hierbij een afwegingskader.

6.1.3 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid (2019)

Het Amsterdams geluidbeleid is van toepassing als er woningen of andere geluidgevoelige objecten op locaties met een hoge(re) geluidbelasting worden ontwikkeld.

Op 5 maart 2019 is het geactualiseerde Amsterdamse beleid ten aanzien van hogere grenswaarden vastgesteld door het college van B&W. De actualisering was wenselijk omdat het bestaande beleid de uitvoeringsafspraken hierover niet altijd voldoende duidelijk waren, zodat er discussie kon ontstaan over de interpretatie van regelgeving. Daarnaast bood het bestaande 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 bouwveloppen neergelegde interpretatie van geluidregelgeving. De knelpunten zijn geïnterviewd 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 2019 voegt het Amsterdams beleid “Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder”, en de verschillende uitvoeringsregels en –afspraken samen en heeft die vervangen.

Het doel van het geluidbeleid is het borgen van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij het bouwen van woningen (inclusief plaatsen voor woonwagens/woonschepen) en andere geluidgevoelige functies op geluidbelaste locaties. Geluidbelaste locaties zijn locaties waar een geluidbelasting heerst, hoger dan de voorkeursgrenswaarde vanwege bronnen als genoemd in de Wet geluidhinder (wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, industriëlelawaai) als ook lawaai vanwege andere bronnen (Activiteitenbesluit).

Uitgangspunt van het Amsterdams geluidbeleid is dus dat iedere woning een stille zijde heeft. Dit uitgangspunt geldt alleen voor een woonfunctie, niet voor andere functies. Een stille of geluidluwe zijde (de termen zijn synoniem) is een (deel van een) gevel waar de geluidbelasting gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde of lager. De voorkeursgrenswaarde is de geluidsbelasting die altijd toelaatbaar is op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. 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 in principe te beschikken over een stille zijde. Van dit principe mag slechts worden afgeweken als het realiseren van een stille zijde overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (criteria opgenomen in artikel 110a, vijfde lid, Wgh).

Een woning die moet worden uitgevoerd met een dove gevel (kort gezegd, een 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 Amsterdams geluidbeleid richt zich op het realiseren van geluidgevoelige functies binnen de zones zoals genoemd in de Wet geluidhinder. Ondanks dat de stedelijke omgeving van Amsterdam met zich meebrengt dat op veel plaatsen een hoge geluidbelasting aanwezig is, moeten ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blijven. Een hogere waarde kan niet altijd vermeden worden en zelfs een stille zijde is niet altijd mogelijk, maar wel blijft de bescherming van het woon- en leefklimaat van belang. Bij het ontwerpen van een bouwplan dient dat al te worden meegenomen. Als dat redelijkerwijs niet haalbaar is, is een goede motivering van groot belang, des te meer naarmate de geluidbelasting hoger is.

Het Amsterdams geluidbeleid biedt de basis en het gereedschap voor het maken van een evenwichtige 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 Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) is in het kader van de planvorming om advies gevraagd.

6.2 Onderzoek

Ingenieursbureau DGMR heeft ten behoeve van de geplande transformatie van het gebied een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder uitgevoerd voor dit uitwerkingsplan. In het onderzoek is ten behoeve van dit deelgebied de geluidbelasting ten gevolge van weg, metro- en railverkeer beoordeeld. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 17 april 2020, die als Bijlage 6 bij deze toelichting is gevoegd.

Voor de ligging en hoogte van de nieuwe bebouwing in het Bajes Kwartier is uitgegaan van het voorlopig ontwerp van 31 januari 2020 van de ontwikkelaar. Dit is een waarschijnlijke uitwerking van het Stedenbouwkundig Plan zoals opgenomen in het Masterplan (zie ook paragraaf 4.3.4). De hoogte van de bebouwing is minimaal 14 meter en maximaal 60 meter. De school wordt 16,5 meter hoog. Het voorliggende uitwerkingsplan maakt mogelijk dat dit voorlopig ontwerp wordt gerealiseerd, maar biedt ook flexibiliteit. Door het voorlopig ontwerp te gebruiken als basis voor het akoestisch onderzoek wordt aangetoond dat binnen de kaders die het uitwerkingsplan stelt een uitvoerbaar plan kan worden gerealiseerd. Variatie daarop is mogelijk binnen de flexibiliteitsbepalingen, waartoe bij het indienen van een omgevingsvergunningaanvraag door middel van op die aanvraag toegesneden akoestisch onderzoek moet worden aangetoond dat ook dan aan de randvoorwaarden van geluid voldaan wordt.

Het akoestisch onderzoek gaat in op wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, metrolawaai en het opstelterrein Amstel. Het opstelterrein valt niet onder de Wet geluidhinder en wordt daarom afzonderlijk behandeld.

6.2.1 Geluidsmaatregelen

Ter hoogte van de Kop Weespertrekvaart is reeds een geluidsschermbaan met een hoogte van 2.6 meter ten opzichte van bovenkant spoorstaaf (+BS) aanwezig. Dit scherm is in het rekenmodel verwerkt.

Voor de vaststelling van het bestemmingsplan "Weespertrekvaart West" zijn geluidsmaatregelen afgewogen. Deze afwegingen zijn hieronder samengevat:

- Bronmaatregelen voor het wegverkeer zijn beknopt afgewogen, maar lijken niet doelmatig. Bij de realisatie van de Amstelstroomlaan (30 km/uur) is een geluidreducerend wegdek vanwege een goede ruimtelijke ordening een maatregel die de geluidsbelasting zal verlagen.
- Bronmaatregelen voor het spoor ondervinden technische bezwaren gezien het lange traject dat moet worden voorzien van bronmaatregelen.
- Voor de rijkswegen is het niet effectief om extra geluidreducerend asfalt toe te passen, aangezien al geluidreducerend asfalt aanwezig is. Het toepassen van extra geluidreducerend asfalt levert te weinig geluidsreductie op.
- Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidsschermen langs de meeste wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien niet wenselijk zijn.
- Een geluidsschermbaan langs het spoor of metro is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel mogelijk.
- Voor de rijksweg zal gezien de situering van het scherm de geluidsbelasting niet voldoende doeltreffend zijn om de geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te verlagen.

6.2.2 Samenvatting resultaten

De resultaten zijn in hoofdstuk 5 van het onderzoeksrapport per gebouw beschreven. Hieruit blijkt dat bij alle gebouwen door één of meerdere geluidsbronnen de voorkeurswaarde wordt overschreden. Een samenvatting is in onderstaande tabel opgenomen, waarbij in de laatste kolom de hoogste gecumuleerde geluidsbelasting opgenomen is. Deze gecumuleerde geluidsbelasting is berekend volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zonder de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder.

Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier

Gebouw	Overschrijding door	Overschrijding maximale grenswaarde?	Overschrijding bedrijfsactiviteiten opstelterrein?	Gecumuleerde geluidsbelasting
A	Spoor, metro, rijksweg, opstelterrein	Ja, rijksweg bij kopgevel	Ja	66
C	Spoor, metro, wegverkeer gemeentelijk, rijksweg, opstelterrein	Nee	Ja	67
D	Spoor, metro, wegverkeer gemeentelijk, opstelterrein	Nee	Ja	67
E	Spoor, metro, opstelterrein	Nee	Ja	60
F	Spoor, metro, wegverkeer gemeentelijk, opstelterrein	Nee	Ja	66
G	Spoor, metro, opstelterrein	Nee	Ja	60
H	Spoor, metro, wegverkeer gemeentelijk, opstelterrein	Nee	Nee	64
J	Spoor, metro, wegverkeer gemeentelijk, opstelterrein	Nee	Ja	65
K	Spoor, metro	Nee	Nee	57
L	Spoor, metro	Nee	Nee	60
M	Spoor, metro	Nee	Nee	55
PG	Spoor, metro, rijksweg, opstelterrein	Ja, rijksweg	Ja	68
B	Niet geluidsgevoelig	--	--	--
GRT	Niet geluidsgevoelig	--	--	--
Code/HGB	Niet geluidsgevoelig	--	--	--

In bijlage 6 van het onderzoeksrapport zijn de resultaten samengevat waarbij ook per gebouw een indicatie van het aantal woningen is opgenomen zoals nu bekend is. De berekende geluidsbelastingen die hierin staan zijn gelijk aan of lager dan de waarden uit het akoestisch onderzoek voor het vigerende bestemmingsplan "Weespertrekvaart West". Voor alle gebouwen is een hogere waarden vanwege een of meerdere geluidbronnen noodzakelijk.

De gecumuleerde geluidsbelasting is in het plangebied maximaal 68 dB bij de geluidsgevoelige bebouwing. Volgens het Amsterdamse geluidbeleid is deze waarde als aanvaardbaar te beschouwen.

Uit de berekende geluidsbelasting als gevolg van de bedrijfsactiviteiten bij het opstelterrein Amstel ter plaatse van de geluidsgevoelige gebouwen volgt dat de geluidsniveaus in de nachtperiode bepalend zijn voor de etmaalwaarde van het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.

De maximale geluidsniveaus zoals in de volgende paragrafen zijn beschreven zijn representatief voor de dag-, avond- en nachtperiode. Gedurende de nachtperiode is de overschrijding van de grenswaarden voor het maximale geluidsniveau uit het Activiteitenbesluit milieubeheer ter plaatse van de geluidsgevoelige gebouwen het grootst.

6.2.3 Resultaten onderzoek per geluidbron Wet geluidhinder

Hieronder zijn de rekenresultaten van de toetsing aan de Wet geluidhinder weergegeven.

Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier

Samenvatting resultaten per gebouw							
			Metro				30 km/uur
	Indicatie	Spoor	raildempers	Rijksweg A10	Spaklerweg	H.J.E. Wenckebachweg	Amstelstroomlaan
Omschrijving	aantal woningen	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]
Gebouw A	283	65	61	56	46	45	36
Gebouw C	109	64	63	52	50	43	42
Gebouw D	204	65	63	53	51	38	57
Gebouw E	88	58	56	52	43	41	57
Gebouw F	140	65	62	52	51	31	57
Gebouw G	143	57	54	51	45	40	57
Gebouw H	132	64	59	51	51	35	37
Gebouw J	33	63	61	50	51	32	39
Gebouw K	105	57	53	47	42	37	40
Gebouw L		59	55	50	47	39	38
Gebouw M		56	50	43	42	43	34
Poortgebouw	onbekend	68	63	56	46	42	33
Gebouw B	Dagperiode	65	64	51	49	13	38
Gebouw GRT	--	66	64	53	50	40	41
Gebouw GRT1	--	65	63	53	50	38	42
Gebouw Code	--	64	60	52	42	31	35

Rijksweg A10

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A10 op de gevels van de gebouwen K en M is lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Op de gevels van de gebouwen A, C, D, E, F, G, H, J, L, het Poortgebouw, gebouw B, gebouw Groene Toren, gebouw Groen Toren 1 en het gebouw CoDe is de geluidbelasting hoger (49-53dB).

Alleen op de gebouwen A en het Poortgebouw is de geluidbelasting 56 dB en daarom hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 53 dB voor een snelweg.

Voor de rijksweg A10 dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

Spaklerweg

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Spaklerweg op de gevels van de gebouwen A, E, G, K, L, M, het Poortgebouw en het gebouw CoDe is lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Op de gevels van de gebouwen C, D, F, H en J gebouw B, gebouw Groene Toren en gebouw Groene Toren 1 is de geluidbelasting hoger (49-51dB).

Op geen van de gebouwen is de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor een binnenstedelijke weg.

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

H.J.E. Wenckebachweg

Op geen van de gebouwen is de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de H.J.E. Wenckebachweg hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de H.J.E. Wenckebachweg hoeven geen maatregelen te worden afgewogen en zijn hogere waarden niet noodzakelijk.

(Verlengde) Amstelstroomlaan

Het betreft hier een weg waar 30 km/u wordt gereden. Dergelijke wegen vallen buiten de Wet geluidhinder, maar vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn de geluidseffecten alsnog

onderzocht. De geluidbelasting op de gevels van de gebouwen D, E, F en G zijn maximaal 57 dB ten gevolge van het verkeer op de Amstelstroomlaan. Op de overige gebouwen is geluidbelasting lager dan 48 dB. De Verlengde Amstelstroomlaan betreft een gedezoneerde weg, waardoor de geluidbelasting niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder.

Metroverkeerslawaaai

De geluidbelasting ten gevolge van het metroverkeer op geen van de gebouwen is lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Op de gevels van alle gebouwen is de geluidbelasting hoger (49-63dB).

Na het toepassen van raildempers is op geen van de gebouwen de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor metroverkeer.

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

Spoorwegverkeerslawaaai

De geluidbelasting ten gevolge van het spoorwegverkeer op geen van de gebouwen is lager dan of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Op de gevels van alle gebouwen is de geluidbelasting hoger (49-68dB).

Op geen van de gebouwen is de geluidbelasting hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB voor spoorwegverkeer.

Voor het spoor dienen maatregelen te worden afgewogen. Indien maatregelen niet doelmatig zijn, zijn hogere waarden noodzakelijk.

6.2.3.1 Samenvatting resultaten

Uit de resultaten volgt dat zonder maatregelen de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Rijksweg A10, Spaklerweg, metro- en spoorweg hoger is dan de voorkeurswaarde. De maximale ontheffingswaarden worden ten gevolge van de Rijksweg overschreden. Voor deze wegen dienen maatregelen te worden afgewogen en indien niet doelmatig zijn hogere waarden noodzakelijk. De geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de gedezoneerde Verlengde Amstelstroomlaan is op vier gebouwen 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.

6.2.3.2 Te overwegen maatregelen

Voor de uitwerking van het Bajes Kwartier zijn geluidsmaatregelen onderzocht en afgewogen. Daarbij is onder meer gekeken naar bronmaatregelen en het plaatsen van een geluidsscherm langs de sporen. In deze afweging is het doel gehanteerd, dat zo min mogelijk woningen een geluidsbelasting ondervinden welke hoger is dan de maximaal toelaatbare grenswaarde van een bepaalde geluidsbron en daardoor alleen met een dove gevel kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is rekening gehouden met de situering van de woningen/geluidsgevoelige functies binnen het plan.

Uit de afweging zijn de onderstaande geluidsmaatregelen gekomen die zullen worden gerealiseerd.

- Een scherm van 2.5 meter +BS hoog met een lengte van 330 meter (scherm reflecterend 20%).
- Een bronmaatregel voor het spoor: op het meest oostelijke doorgaande spoor worden raildempers geplaatst over een lengte van 330 meter.
- Een bronmaatregel voor het metrospoor: op verschillende exploitatiesporen worden raildempers geplaatst met een totale lengte van 870 meter. Opgemerkt wordt dat voor de raildempers bij de metro geldt dat er nog geen volledige zekerheid is of deze allemaal kunnen worden toegepast.

Met het scherm en de raildempers wordt bereikt dat het geluid van het doorgaande spoor en het doorgaande metrospoor in het Bajes Kwartier voldoet aan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

Ophoging van het scherm heeft weinig tot geen effect voor het geluid door de metro's op de hogere bouwlagen in het plan. Doortrekking van het scherm in zuidelijke richting is niet (kosten)effectief omdat dan hoofdzakelijk gebouwen met een niet geluidsgevoelige bestemming afgeschermd worden (gebouwen B en Groene Toren).

Met het toepassen van een geluidreducerend wegdektype (type ZSA-SD) op de Verlengde Amstelstroomlaan en Spaklerweg, kan een reductie van 2 tot maximaal 5 dB worden gerealiseerd.

Deze reductie betekent echter dat de voorkeurswaarde nog steeds wordt overschreden.

Dit wegdek moet dan op de Spaklerweg over een lengte van circa 500 meter worden toegepast waarin ook een aantal kruisingen aanwezig is. Daarnaast is van belang dat het gebied een gemengd woon/werk gebied wordt met de daarbij behorende (zware) verkeersbewegingen. Dat betekent dat het wegdek zwaarder belast wordt dan in een reguliere woonwijk. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Spaklerweg is daardoor in verband met het beheer en onderhoud niet wenselijk. Vanuit stedenbouwkundig opzicht hebben klinkers op de Amstelstroomlaan de voorkeur.

Voor de rijksweg A10 is het niet effectief om extra geluidreducerend asfalt toe te passen, aangezien er al geluidreducerend asfalt aanwezig is. Het toepassen van extra geluidreducerend asfalt levert te weinig geluidreductie op. Een geluidsscherm zou een beperking kunnen opleveren van geluidswaarden. Het plangebied ligt echter op grotere afstand van de A10 en tussen het plangebied en de A10 bevinden zich bestaande gebouwen en is nieuwe bebouwing gepland. Deze bebouwing neemt al een deel van het geluid weg. Deze afname wordt groter naarmate er meer bebouwing ontwikkeld wordt in het tussenliggende gebied.

Een geluidsscherm langs een rijksweg is een zeer kostbare voorziening. Het treffen van deze maatregelen kan de aanwezige geluidswaarden verlagen maar is niet financieerbaar vanuit de ontwikkeling van dit deelgebied. Voor het gehele gebied Overamstel dat wordt getransformeerd naar geluidsgevoelige bestemmingen zou dit anders kunnen zijn. Voor het eventueel realiseren van een geluidsscherm van 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 bestemmingsplan en de vast te stellen hogere waarden wordt daarom uitgegaan van een situatie zonder de geluidsschermen. Omdat het nu alleen deelgebied Bajes Kwartier betreft, is het treffen van noodzakelijke hoge én lange geluidsschermen langs de A10 financieel niet doelmatig.

6.2.3.3 Conclusie

Op basis van het bovenstaande zijn er onvoldoende mogelijkheden om de geluidswaarden terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Er worden dan ook hogere geluidswaarden vastgesteld voor de woningen.

Daarbij wordt uitgegaan van de berekende geluidswaarde op de gevel en de gecumuleerde geluidsbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 68 dB exclusief de aftrek van artikel 110g Wgh. Deze geluidbelasting voldoet aan het Amsterdamse beleid (maximale toelaatbare cumulatieve geluidbelasting=71 dB).

Uit de geluidbelasting op geplande bebouwing zoals in het voorlopig ontwerp volgt wel dat de woontorens aan meerdere zijde geluidbelast zijn. Dit betekent dat woningen in de torens niet zonder meer een geluidluwe gevel hebben als ze een tweezijdig georiënteerde woning hebben. Dit betekent dat voor een deel van de woningen geluidluwe gevels moeten worden gecreëerd. Om dit te borgen is in de regels opgenomen dat woningen een geluidluwe gevel moeten hebben. Daarmee wordt voldaan aan het Amsterdamse beleid.

6.2.3.4 Aan te vragen hogere waarden

Gezien het voorgaande wordt geconcludeerd dat verdergaande geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van verkeerskundige, stedenbouwkundige of financiële aard met zich brengen. In verband met de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dienen er hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder te worden vastgesteld.

In het uitwerkingsplan is geborgd dat het bouwen van woonruimten en andere geluidgevoelige gebouwen uitsluitend is toegestaan als de gevels met een dove gevel zijn uitgevoerd, tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarden of de vastgestelde hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting als bedoeld in de Wet geluidhinder. Verder is in de planregels geborgd dat woonruimten met een dove gevel of waarvoor een hogere waarden is vastgesteld moet worden voorzien van het realiseren van minimaal één stille zijde, zodat het realiseren van een stille zijde ook juridisch- planologisch is geborgd.

Ten behoeve van het uitwerkingsplan worden de volgende hogere waarden vastgesteld:

Functie	Spaklerweg	Rijksweg A10	Metro	Spoor
Woningen en geluidgevoelige functies	51 dB	53 dB	63 dB	68 dB

Deze hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld op de gevels van de woningen en geluidgevoelige voorzieningen zoals geprojecteerd in het uitwerkingsplan Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier.

Feitelijk zal steeds slechts een deel van de woningen een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï respectievelijk metrolawaaï ondervinden. Omdat de verdeling van de woningen en geluidgevoelige functies over de gebouwen nog niet bekend is, is de vaststelling van de hogere waarden in algemene termen vervat.

Overschrijdingen maximaal toelaatbare waarden

In onderstaande afbeelding zijn de gevels met rode lijnen aangegeven waar de geluidsbelasting op de hoger gelegen bouwlagen door de rijksweg hoger is dan de betreffende maximaal toelaatbare waarde (gebouwen A en Poortgebouw).



Afbeelding: Gevels met geluidsbelasting door rijksweg hoger dan maximaal toelaatbare waarde = rode lijnen

6.2.4 Geluidseffecten Opstelsterrein Amstel

Het plangebied ligt op korte afstand van het Opstelsterrein Amstel van het GVB voor de metro van Amsterdam. Door DGMR is in het hiervoor al beschreven rapport akoestisch onderzoek verricht naar de geluidsemissie ten gevolge van de activiteiten van de representatieve bedrijfsvoering op het voorlopig ontwerp. Op basis van het onderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

Samenvatting resultaten							
Omschrijving	Opstelsterrein LArLT				Opstelsterrein LAmx		
	[dag dB(A)]	[avond dB(A)]	[nacht dB(A)]	[etm dB(A)]	[dag dB(A)]	[avond dB(A)]	[nacht dB(A)]
Gebouw A	42	45	42	52	70	70	70
Gebouw C	45	48	44	54	75	75	75
Gebouw D	43	46	43	53	72	72	72
Gebouw E	37	40	37	47	69	69	69
Gebouw F	38	41	38	48	66	66	66
Gebouw G	32	35	32	42	60	60	60
Gebouw H	34	37	34	44	60	60	60
Gebouw J	35	38	35	45	62	62	62
Gebouw K	27	30	27	37	51	51	51
Gebouw L	27	30	29	39	49	49	49
Gebouw M	20	23	20	30	39	39	39
Poortgebouw	44	46	43	53	72	72	72

6.2.4.1 Langtijdgemiddelde geluidsniveaus

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de hoogst berekende geluidbelastingen ten gevolge van de aangehouden activiteiten worden berekend ter plaatse van gebouw C.

Op alle gebouwen wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A) voor de dagperiode.

In de avondperiode wordt de grenswaarde van 45 dB(A) overschreden op de gebouwen C, D en het Poortgebouw. Op de overige gebouwen wordt voldaan.

In de nachtperiode wordt de grenswaarde van 40 dB(A) overschreden op de gebouwen A, C, D en het Poortgebouw. Op de overige gebouwen wordt voldaan.

Voor de gebouwen A, C, D en het Poortgebouw wordt dan ook niet voldaan aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit.

6.2.4.2 Maximale geluidsniveaus

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de hoogst berekende maximale geluidsniveaus de maximale grenswaarde overschrijden. De berekende resultaten zijn als volgt:

In de dagperiode wordt de grenswaarde van 70 dB(A) overschreden op de gebouwen C en D. Op de overige gebouwen wordt voldaan.

In de avondperiode wordt de grenswaarde van 65 dB(A) overschreden op de gebouwen A, C, D, E, F en het Poortgebouw. Op de overige gebouwen wordt voldaan.

In de nachtperiode wordt de grenswaarde van 60 dB(A) overschreden op de gebouwen A, C, D, E, F, J en het Poortgebouw. Op de overige gebouwen wordt voldaan.

Voor de gebouwen A, C, D, E, F, J en het Poortgebouw wordt dan ook niet voldaan aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit.

6.2.4.3

Afwegingen ten aanzien van de geconstateerde overschrijding

Er worden diverse maatregelen genomen om de geluidsbelasting terug te dringen. Zo zijn reeds maatwerkvoorschriften gesteld voor het opstel terrein Amstel die een smeersysteem voorschrijven waardoor de aanwezige geluidswaarden afnemen. Het gebruik van de tyfoon, een toeter die gebruikt wordt als waarschuwingssignaal bij het rangeren, wordt voor augustus 2021 afgeschaft en uitsluitend nog incidentele gebruikt voor het afwenden van gevaar. Door deze maatregelen wordt het geluidsniveau al verlaagd.

Het verhogen en doortrekken van het scherm in zuidelijke richting is niet (kosten)effectief omdat uit de berekeningen blijkt dat de doortrekking van het scherm weinig tot geen effect heeft op het geluid van het opstel terrein (langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en maximale geluidsniveaus) en geen effect heeft voor de hoger gelegen bouwlagen. Bij het doortrekken worden hoofdzakelijk gebouwen waarin geen geluidgevoelige functie mogelijk gemaakt afgeschermd.

Bij bestaande bedrijven kan op basis van een bestuurlijke afweging, een verruiming van de grenswaarde worden verleend. Om ter plaatse van het plangebied geluidgevoelige gebouwen te kunnen realiseren en tegelijkertijd de bedrijfsactiviteiten van het opstel terrein te borgen wordt maatwerk aangevraagd waarmee een hogere geluidbelasting wordt toegestaan. Het aanvragen van het maatwerk is afgestemd met de ontwikkelaar, GVB en Metro en Tram. Daarbij is rekening gehouden met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen en dat verdergaande maatregelen niet mogelijk zijn.

Met het aan te vragen maatwerk wordt een verhoging van de grenswaarden voor het maximale geluidsniveau van 5 en 10 dB(A) gedurende respectievelijk de avond- en nachtperiode aangevraagd en overschrijding van 3 en 4 dB(A) voor het langtijdgemiddeld niveau voor de avond- en nachtperiode.

De overschrijding van het langtijdgemiddeld geluidsniveau blijft dit binnen de bandbreedte van +5 dB gedurende de avond- en nachtperiode. Voor het toestaan van een overschrijding van het maximale geluidsniveau wordt in dit geval aansluiting gezocht bij de door de wetgever aanvaardbaar geachte norm van 70 dB(A) uit het Activiteitenbesluit die geldt gedurende de dagperiode voor piekgeluid.

In dit geval wordt het aansluiten bij de norm voor de dagperiode aanvaardbaar geacht omdat er een gemengde woonwijk wordt gerealiseerd in de directe nabijheid van een bestaand (metro)spoor en een metro opstel terrein, waarbij activiteiten zowel in de dag als in de avond en nacht plaatsvinden. Uit geluidmetingen volgt dat vergelijkbare piekniveaus ter plaatse van het plangebied ook optreden vanwege het doorgaande metro- en treinverkeer, zodat dit aansluit bij het heersende omgevingsniveau.

Verder zijn in de wijk voldoende geluidsluwe openbare ruimte aanwezig waar de bewoners kunnen recreëren.

In het uitwerkingsplan is geregeld dat de woningen die zo zijn gelegen dat niet kan worden voldaan aan de hogere geluidnorm moeten worden voorzien van een dove gevel en een stille zijde. Daarnaast is in de regels geborgd dat, wanneer maatwerk is vastgesteld, conform het Activiteitenbesluit het geluid binnen de woning moet voldoen aan de wettelijke eisen van 35 dB(A) (binnenwaarde). In aanvulling daarop is met de ontwikkelaar afgesproken dat het binnenniveau voor het maximale geluidsniveau niet meer zal bedragen dan 40 dB(A) en de toekomstige gebruikers via de koop- en huurcontracten worden geïnformeerd en bewust worden gemaakt dat zij in een gebied gaan wonen waar een hogere geluidbelasting aanvaardbaar wordt geacht.

Maatwerkvoorschriften

Het resultaat uit het voorgaande paragraaf betekent, dat de invulling van het Bajes Kwartier niet uitkomt met de voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Maatwerkvoorschriften zijn dan ook benodigd om de invulling mogelijk te maken en te zorgen dat het opstel terrein Amstel niet in haar activiteiten belemmerd wordt.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen) is een maatwerkvoorschrift van maximaal 54

dB(A)-etmaalwaarde voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau nodig, een verhoging van 4 dB(A) ten opzichte van de voorschriften uit het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Maximaal geluidsniveau

In de volgende figuur zijn de gevels met lijnen aangegeven waar het maximaal geluidsniveau hoger is dan de streefwaarde van 60 dB(A) in de nachtperiode:

- de gele lijnen zijn niveaus tot en met 65 dB(A)
- de oranje lijnen zijn niveaus tot en met 70 dB(A)
- de rode lijnen geven een maximaal geluidsniveau aan die hoger is dan 70 dB(A) in de nachtperiode.

Deze lijnen geven de hoogst berekende waarde op de betreffende gevel weer. Oorzaak van de overschrijding van het maximale geluidsniveau is het booggeluid in de wissels. De overschrijdingen vinden in de dag-, avond- en nachtperiode plaats.



Afbeelding: Gevels met maximaal geluidsniveau hoger dan 60 dB(A) in de nachtperiode

Voor het Bajes Kwartier is een maatwerk nodig waarin maximale geluidsniveaus vanwege de activiteiten op het opstel terrein op de gevel van geluidgevoelige bestemmingen in zowel de dag-, avond-, als nachtperiode tot maximaal 70 dB(A) zijn toegestaan. Bij de gebouwen C, D en het poortgebouw zijn gebouwgebonden maatregelen voor het maximaal geluidsniveau dan nog wel nodig.

6.2.5 Gebouwmaatregelen

In paragraaf 5.19 van het onderzoeksrapport zijn oplossingen beschreven voor het maken van een stille zijde welke doorgaans door DGMR worden gehanteerd. Met deze oplossingen kunnen stille zijden gemaakt worden. In het Bajes Kwartier zijn echter meerdere ontwikkelaars werkzaam, die wellicht voor andere oplossingen kiezen om een stille zijde te maken.

Afhankelijk van het definitief ontwerp van de gebouwen en de berekende geluidsbelasting op de gevels volgens dit definitief ontwerp, past de ontwikkelaar voor de woningen gebouwmaatregelen toe om een stille zijde te maken. Hierbij is de oriëntatie van de woningen (enkelzijdig of meerdere gevels) en het spuien een belangrijk onderdeel. Bij de aanvraag tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden de gebouwmaatregelen gespecificeerd.

Zo nodig wordt een beroep gedaan om van het geluidbeleid af te wijken en een verhoging van 3 dB ten opzichte van de voorkeurswaarde toe te staan. Een gedegen onderbouwing voor dit beroep wordt dan toegevoegd.

6.2.6 Stille zijden

Geluidsmaatregelen zijn niet toereikend om de geluidsbelasting door de verschillende bronnen te verminderen tot de voorkeurswaarde. Bij het vaststellen van hogere waarden stelt het Amsterdams geluidbeleid voorwaarden voor een stille zijde.

Bij het ontwerp van de gebouwen tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten voor het creëren van een stille zijde de gebouw- en gevelmaatregelen per gebouw/woning nader gespecificeerd worden. Het geluid door de metro's is bepalend voor deze gebouwmaatregelen.

In de onderstaande tabel zijn de benodigde reducties voor het geluid van de metro's (inclusief raildempers) per gebouw opgenomen om te voldoen aan de voorkeurswaarde van 48 dB en het geluid door het spoor met voorkeurswaarde 55 dB. De geluidsbelastingen zijn op basis van de bouwblokken conform het voorlopig ontwerp van 31 januari 2020.

Gebouw	Spoor		Metro's inclusief aftrek	
	Geluidsbelasting	Benodigde reductie	Geluidsbelasting	Benodigde reductie
A	65	10	61	13
C	64	9	63	15
D	65	10	63	15
E	58	3	56	8
F	65	10	62	14
G	57	2	54	6
H	64	9	59	11
J	63	8	61	13
K	57	2	53	5
L	59	4	55	7
M	56	1	50	2
Poortgebouw	68	13	63	15

Tabel: reductie voor stille zijde (bouwblokken conform Masterplan)

Uit de tabel blijkt dat het geluid door de metro's bepalend is voor de gebouwmaatregelen. Een indicatie van mogelijke oplossingen wordt in bijlage 7 van het akoestisch onderzoek getoond:

- Afscherming door balkon, reductie circa 3 tot 5 dB.
- Afgeschermd gevel (open), reductie circa 5 tot 10 dB.
- Afsluitbaar balkon/loggia, reductie tot circa 13 dB.
- Afgeschermd gevel (gesloten, bijvoorbeeld vliesgevel): reductie tot circa 18 dB.

Bij de uitwerking van de gebouwen tot een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moeten de gebouw- en gevelmaatregelen per woning nader gespecificeerd worden. Hierbij wordt dan de voorwaarde 'stille zijde' nader beschouwd. Voor een deel van de gebouwen is voor het realiseren van een stille zijde per woning nodig gebouwmaatregelen te treffen. Dit is als voorwaarde in de planregels van dit uitwerkingsplan opgenomen.

6.2.7 Afweging woon- en leefklimaat

Het akoestisch onderzoek concludeert dat de geluidssituatie in het plangebied een uitdaging vormt voor de nieuwbouw. Hoge(re) geluidsbelastingen zijn berekend voor het wegverkeer, het doorgaande spoor en de metro's.

Om het Bajeskwartier te kunnen ontwikkelen, zijn hogere waarden en maatwerkvoorschriften nodig. Deze zijn nodig voor de gevels waar de voorkeurswaarde van een bepaalde bron wordt overschreden en waar de geluidsbelasting niet hoger is dan de maximaal toelaatbare waarde of grenswaarde.

Wet geluidhinder

Voor de geluidsbronnen spoor, metro, gemeentelijk wegverkeer en rijksweg zijn hogere waarden nodig. De vaststelling van hogere waarden wordt verantwoord geacht om de volgende redenen:

- d. Langs het spoor wordt een geluidsscherm opgenomen dat zowel het geluid van het doorgaand spoor als van de metro's (aanzienlijk) reduceert.
- e. Op een traject van 330 meter worden raildempers toegepast om het geluid door het doorgaand spoor verder te verlagen, waardoor de geluidsbelasting van het spoor aan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde voldoet.
- f. Ook voor de metro's zal naar verwachting een bronmaatregel (raildempers, totale lengte 870 meter) worden toegepast, waardoor de geluidsbelasting van deze geluidbron ook aan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde voldoet. Deze maatregel heeft effect voor het Bajes Kwartier maar ook voor de bestaande bebouwing aan de westzijde van het spoortalud.
- g. De geluidssituatie in het plangebied Bajes Kwartier wordt bepaald door verschillende geluidsbronnen. De gecumuleerde geluidsbelasting is minder dan 3 dB boven de maximaal vast te stellen hogere waarde (68 dB voor railverkeerslawaai) en voldoet daarmee aan het geluidbeleid van de gemeente.
- h. In de wijk van de woningen zijn geluidsluwe openbare ruimten aanwezig, waar de bewoners kunnen recreëren (zie bijlage 6 behorende bij het akoestisch onderzoek voor een geluidscontour op de begane grond).
- i. De woningen worden zodanig geïsoleerd dat het binnenniveau maximaal 33 dB is.

Activiteitenbesluit milieubeheer

Uit de berekeningsresultaten volgt dat bij de geluidsgevoelige gebouwen A, C, D, E, F en het poortgebouw een aanzienlijke overschrijding van de maximale geluidsgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit milieubeheer als gevolg van de bedrijfsactiviteiten bij het opstel terrein Amstel.

Om in deze gebouwen geluidsgevoelige functies mogelijk te kunnen maken en tegelijkertijd de bedrijfsactiviteiten van het opstel terrein Amstel te borgen wordt maatwerk aangevraagd.

Bij de beoordeling of maatwerkvoorschriften verantwoord wordt geacht en daarbij sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt rekening gehouden met de volgende omstandigheden:

1. De nieuwe woonwijk Bajes Kwartier ligt in een gemengd gebied. Uit eerder geluidsonderzoek is gebleken dat de tyfoon en het booggeluid een aanzienlijke overschrijding van de geluidgrenswaarden veroorzaken. Om deze geluidsbelasting te beperken is reeds in een maatwerkvoorschrift vastgelegd dat de bronmaatregelen (het afschaffen van de tyfoon voor augustus 2021 en het gebruik van een smeerinstallatie) worden doorgevoerd bij het opstel terrein waardoor de geluidsbelasting is gereduceerd.
2. Ruimere geluidsnormen kunnen alleen worden gesteld als het niet mogelijk is, of alleen tegen hoge kosten, om aanvullende bron- en/of overdrachtsmaatregelen te treffen. Een overdrachtsmaatregel direct langs het spoor is onderzocht (doortrekken/opheffen van het scherm voor het doorgaande spoor) maar is niet wenselijk uit het oogpunt van veiligheid en is niet effectief voor de hogere bouwlagen.
3. Passerende doorgaande treinen veroorzaken piekgeluidsniveaus die in hoogte vergelijkbaar zijn met de niveaus afkomstig van het opstel terrein. Vanwege dit omgevingsniveau door passerende treinen kan een hogere geluidsbelasting door het opstel terrein aanvaardbaar zijn.

4. In de wijk van de woningen zijn geluidsluwe openbare ruimten aanwezig, waar de bewoners kunnen recreëren (zie bijlage 6 behorende bij het akoestisch onderzoek voor een geluidscontour op de begane grond door het spoor en de metro's).
5. Het is gewenst om de toepassing van dove gevels zoveel als mogelijk te voorkomen, omdat dergelijke gevels leiden tot een verminderd gebruiksgemak (geen te openen ramen en/of deuren).
6. Het is belangrijk om slaapverstoring van de toekomstige bewoners te voorkomen. De initiatiefnemer zorgt ervoor dat het binnen de woningen, door het toepassen van een verhoogde geluidwering van de gevels, extra stil is. Dit geeft de toekomstige bewoners keuzevrijheid: een bewoner heeft de keuze om met een gesloten raam te slapen in een extra stille slaapkamer of met een geopend raam te slapen, waarbij het geluidsniveau in de slaapkamer hoger is.

6.3 Advies TAVGA

Het project is behandeld in de vergadering van het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) van 20 augustus 2019. Het verslag van de vergadering is bijgevoegd als Bijlage 7. Geconcludeerd en geadviseerd werd:

- a. In het akoestisch rapport opnemen de maatregelen die getroffen worden;
- b. In de uitwerkingsregels opnemen dat woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld en woningen met een dove gevel, beschikken over een stille gevel. Van de verplichte dove gevel kan worden afgeweken als akoestisch onderzoek aantoont dat de geluidbelasting op de gevel niet hoger is dan de maximale ontheffingswaarde;
- c. Bij het uitwerkingsplan en akoestisch rapport gemotiveerd aangegeven het aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van de piekgeluiden van het Opstelterrein;
- d. TAVGA is, met inachtneming van het bovenstaande, akkoord.

Aan de punten a, b en c is voldaan.

Hoofdstuk 7 Luchtkwaliteit

7.1 Algemeen

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

7.2 Regelgeving

Wettelijk kader

Luchtkwaliteitsaspecten zijn verankerd in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2) en betreffen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit, waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM10 (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. De wet voorziet onder meer het rijksprogramma het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), het begrip "in betekenende mate" (ibm) en gebiedssaldering. De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en Besluit NIBM

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland nog niet overal voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Voorts bestaat in het wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit de mogelijkheid van projectsaldering. Saldering is de mogelijkheid om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden, aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit een maximaal toegestane verslechtering van 1,2 µg/m³.

Besluit gevoelige bestemmingen

Gevoelige bestemmingen zoals scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het "Besluit gevoelige bestemmingen" extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Beleidskader - Amsterdam

Actieplan luchtkwaliteit

In het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam zijn diverse maatregelen opgenomen om de kwaliteit van de lucht in zijn geheel te verbeteren. Omdat dit met alleen specifieke maatregelen niet lukt, bevat het plan daarnaast ook generieke maatregelen. Daardoor wordt een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in

de gehele stad bewerkstelligd. Op grond van het Actieplan Luchtkwaliteit moet in het ruimtelijke ordeningsbeleid meer rekening gehouden worden dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst of dat er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is.

Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

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

7.3 Overamstel en het NSL

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

Per brief van 19 juni 2018 is een melding tot wijziging verzonden in verband met vijf NSL-projecten binnen Amsterdam. Het Overamstelgebied, waar het plangebied van dit bestemmingsplan 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 van het in gevaar brengen van het halen van de grenswaarden. Aan het criterium van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wm dat de maatregel of het project moet passen binnen het NSL, wordt daarmee voldaan.

Op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer. De ontwikkelingen in dit bestemmingsplan maken deel uit van de (gewijzigde) aanmelding in het kader van het NSL. Verder ligt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan op meer dan 50 meter van een provinciale weg/drukke stadsweg en meer dan 300 meter van een Rijksweg. Derhalve wordt zowel voldaan aan Besluit gevoelige bestemmingen en het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 8 Externe veiligheid

8.1 Algemeen

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

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Inleiding

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

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

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

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

8.2.2 Risicovolle inrichtingen

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

Situatie plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan 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.

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

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

Het plangebied is niet gelegen in het invloedsgebied van een transportroute gevaarlijke stoffen over de weg of het water. Wel ligt het plangebied in het invloedsgebied van het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort, dat onderdeel uit maakt van het Basisnet Spoor. De effecten van het transport van gevaarlijke stoffen is dan ook onderzocht.

8.2.4 Buisleidingen

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

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

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

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

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

Situatie plangebied

Binnen het gebied 'Weespertrekvaart West' liggen de gastransportleidingen 3683_leiding-W-534-01-deel-1 (406 mm, 40 bar) en de leiding 3679_leiding-W-534-20-deel-1 (168,3 mm, 40 bar). Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied en binnen de 100% letaliteitszone van enkele delen van gasleidingen.

8.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.3 Resultaten onderzoeken

Het plangebied is gelegen in het invloedsgebied van een hoge druk aardgasleiding en transport routes voor gevaarlijke stoffen over het spoor. Bij vaststelling van het bestemmingsplan Weespertrekvaart West is de invloed van de aardgasleiding en het transport over het spoor al onderzocht en het groepsrisico al is verantwoord. Via de uit te werken bestemming wordt hier een nieuwe woonwijk ontwikkeld. In het kader van het uitwerkingsplan wordt het bestaande onderzoek geactualiseerd. In het onderzoek van de Omgevingsdienst (zie Bijlage 8) worden de externe veiligheidsrisico's van deze aspecten behandeld.

Hoge druk aardgasleiding

Plaatsgebonden risicocontour

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 wordt niet overschreden. Het groepsrisico bedraagt maximaal 0,49 maal de oriëntatiewaarde (uitgewerkte bestemmingsplan). Het leidingdeel met het hoogste groepsrisico ligt in het plangebied. De ruimtelijke ontwikkeling van het gebied Bijlmerbajes heeft invloed op de hoogte van het groepsrisico. De toename van het groepsrisico is kleiner dan 10% (toename van 0,44 naar 0,49 maal de oriëntatiewaarde voor leiding W-534-01-deel-1). Omdat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet overschreden wordt, en de toename van het groepsrisico kleiner is dan 10% is de minder uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 12 van het Bevb.

Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor

Plaatsgebonden risicocontour

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

Het groepsrisico ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. De toename van het groepsrisico bedraagt ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkelingen meer dan 10% (uitwerkingsplan). Omdat het groepsrisico groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde en de toename van het groepsrisico meer dan 10% bedraagt (het groepsrisico neemt toe van 0,18 naar 0,29 maal de oriëntatiewaarde) is een volledige verantwoording van het groepsrisico nodig, zoals opgenomen in Artikel 8 van het Bevt.

Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam

De ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied betreffen mogelijk objecten specifiek voor minder-zelfredzame personen. Om te kunnen voldoen aan het Uitvoeringsbeleid Externe Veiligheid Amsterdam moeten deze objecten buiten de 100% letaliteitscontour van de hoge druk aardgasleidingen en buiten 100 m van de spoorroute voor gevaarlijke stoffen gerealiseerd worden.

8.4 Groepsrisicoverantwoording

In paragraaf 11.4.1 van het bestemmingsplan Weespertrekvaart West heeft de verantwoording al plaatsgevonden. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek passen daarbinnen en vergen geen heroverweging.

Hoofdstuk 9 Milieuhinder bedrijvigheid

9.1 Algemeen

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

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

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

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

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

9.2 Situatie plangebied

Aan de oost- en zuidzijde zijn bedrijven gesitueerd. Het gebied Weespertrekvaart betreft een bedrijventerrein met een mix van bedrijven en kantoren. De bedrijven vallen onder milieucategorie gelijk of lager dan 3.2.

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van de opstелеplacement Amstel (metro). Dit opstel terrein is al in beschouwing genomen in Hoofdstuk 6.

9.3 Resultaten onderzoeken

Ingenieursbureau DGMR heeft een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de bedrijvigheid in de omgeving van het Bajeskwartier. De omliggende bedrijvigheid, waaronder Erdem, zijn beschouwd en ter plaatse van de gevoelige bestemmingen wordt voldaan aan de VNG-richtafstanden. Er hoeven geen belemmeringen voor deze bedrijvigheid verwacht te worden als gevolg van de gevoelige bestemmingen in het plangebied. Er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een uitzondering vormt Omegam, waarvoor nader onderzoek is uitgevoerd.

Omegam is gevestigd aan de Wenckebachweg 120 in Amsterdam. Het bedrijf voert onderzoek uit naar onder meer food, farma en milieu. Daarvoor heeft het bedrijf een groot aantal zuurkasten. Deze worden via het dak afgezogen. Daarnaast voert het bedrijf diverse activiteiten uit die geluidstraling naar de omgeving tot gevolg hebben.

Aanleiding voor het onderzoek is herbestemming van het poortgebouw naar 'wonen' en het toelaten van woningen in gebouw A. Bijlage 9 beschrijft het akoestisch onderzoek naar Omegam.

Resultaten langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten weergegeven. De resultaten worden getoetst aan de

normstelling voor gemengd gebied uit stap 2 van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering, 50, 45 en 40 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode.

Omschrijving	Hoogte	Berekend	L _{Ar,LT} in dB(A) gedurende de dag-/avond-/nachtperiode			
			Normstelling Stap 2	Voldoet? Stap 2	Normstelling Stap 3	Voldoet? Stap 3
Poortgebouw	24 m	55/48/48	50/45/40	Nee	55/50/45	Nee
Gebouw A	20 m en hoger	55/48/48	50/45/40	Nee	55/50/45	Nee
Gebouw C	24 m	33/31/31	50/45/40	Ja		

Tabel: rekenresultaten en toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in dB(A)

Uit de resultaten blijkt dat bij het Poortgebouw en gebouw A niet wordt voldaan aan de streefwaarden uit stap 2. Gemotiveerd kan worden uitgeweken naar de normstelling uit stap 3, die 5 dB ruimer is.

Bij toetsing aan deze waarden blijkt dat ook hieraan niet kan worden voldaan. In de nachtperiode is sprake van niveaus die 3 dB hoger zijn dan de streefwaarden. Maatgevend zijn hier het grote aantal afzuigingen van de zuurkasten bovenop de gebouwen die continu in werking moeten zijn.

Maatregelen

Om de geluidsemissie en overdracht te beperken, zijn maatregelen overwogen. Vanwege het grote aantal afzuigers op het dak, die bedoeld zijn om zuurkasten af te zuigen, zijn bronmaatregelen zeer kostbaar.

Niet alleen betreft het een groot aantal installaties, maar vanwege de diverse stoffen die daar afgezogen kunnen worden moeten dempers aan zeer strenge eisen voldoen. Daarnaast is het de vraag of daarmee nog voldoende luchtstroom door de afzuigingen gerealiseerd kan worden.

Daarom is voor deze bronnen enkel een schermmaatregel overwogen. Daarbij is een maatgevende bron de afzuiging van de asbestafdeling. Deze kan wel van een demper worden voorzien. Dit leidt tot het volgende mogelijke maatregelenpakket:

- Bronmaatregel aan de afzuiging van de asbestafdeling, -10 dB.
- Schermmaatregel op het dak van de laboratoria: langs de noordwest-/zuidwestrand een scherm van 2,5 meter hoog, zodat de ventilatoren van de afzuigingen afgeschermd worden ten opzichte van het plangebied.

In onderstaande tabel zijn de resultaten voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ op de maatgevende toetspunten weergegeven na het treffen van bovenstaande maatregelen. De resultaten worden getoetst aan de normstelling uit stap 2 van de VNG-publicatie, te weten 50, 45 en 40 dB(A) in de dag-, avonden nachtperiode.

Omschrijving	Hoogte	Berekend	L _{Ar,LT} in dB(A) gedurende de dag-/avond-/nachtperiode			
			Normstelling Stap 2	Voldoet? Stap 2	Normstelling Stap 3	Voldoet? Stap 3
Poortgebouw	24 m	55/48/48	50/45/40	Nee	55/50/45	Nee
Gebouw A	20 m en hoger	55/48/48	50/45/40	Nee	55/50/45	Nee
Gebouw C	24 m	33/31/31	50/45/40	Ja		

Tabel: resultaten en toetsing langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) in dB(A) - na maatregelen

Uit de resultaten volgt dat op de maatgevende gebouwen niet aan de normstelling uit stap 2 wordt voldaan. Wel zijn de waarden op nagenoeg de gehele gevel lager dan 55, 50 en 45 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. Hiermee wordt voldaan aan de normstelling uit stap 3.

Motivering

Afwijken naar stap 3 is gemotiveerd mogelijk. In dit geval liggen de nieuwe gevoelige bestemmingen in een zeer drukke omgeving. Nabij het gebied liggen de rijksweg A10 en een drukke spoorlijn waar intercity-treinen, sprinters en metro's passeren. Verdergaande maatregelen zijn niet goed mogelijk. Het bedrijf moet de ventilatie 24 uur per dag in bedrijf houden. Terugschakelen in duur of vermogen leidt tot onveilige situaties voor het personeel. Gezien het grote aantal bronnen met een gelijkwaardige

geluidsuitstraling zijn maatregelen daaraan economisch niet verantwoord.

Om de gewenste woningbouwontwikkeling Bajes Kwartier mogelijk te maken, is het daarom noodzakelijk om uit te wijken naar de toetswaarden uit stap 3.

Het is mogelijk om de bedrijfsvoering van Omegam zeker te stellen door maatwerkvoorschriften op te stellen. Hierbij is het nodig per maatwerk een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 55 dB(A)-etmaalwaarde toe te staan bij gevoelige bestemmingen.

Maximale geluidsniveaus

In onderstaande tabel worden de resultaten voor de maximale geluidsniveaus L_{Amax} op de maatgevende punten weergegeven. Meegenomen zijn alle bronnen, inclusief de laad- en losactiviteiten. In de bijlage zijn de resultaten op alle toetspunten opgenomen.

Omschrijving L_{Amax}	L_{Amax} in dB(A) gedurende de dag-avond/nachtperiode		
	Berekend	Normstelling	Voldoet?
Poortgebouw	68/56/46	70/65/60	Ja
Gebouw A	70/54/46	70/65/60	Ja

Tabel: rekenresultaten en toetsing maximale geluidsniveau (L_{Amax}) in dB(A)

Uit de resultaten volgt dat inclusief laad-/losactiviteiten in de dagperiode, op alle toetspunten aan de normstelling wordt voldaan.

Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking beschouwt het rijden van het verkeer van en naar de inrichting, voor zover het nog niet is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Voor Omegam ligt de westelijke uitrit tegenover een kruising en rijdt het verkeer direct een kruising op. Hiermee is het verkeer direct opgenomen in het heersende verkeersbeeld doordat het qua snelheid, rij-, rem- en stopgedrag niet meer te onderscheiden is van het overige verkeer. Zodoende is hier geen sprake van relevante indirecte hinder.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat bij het Poortgebouw en gebouw A enkel voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau niet wordt voldaan aan de streefwaarden uit stap 2 en stap 3. Daarom zijn geluidsmaatregelen overwogen. Met het treffen van een maatregelpakket (bronmaatregel aan de afzuiging van de asbestafdeling en een scherm van 2,5 meter hoog op het dak) kan de geluidsbelasting op deze gebouwen worden gereduceerd tot stap 3. In paragraaf 6.1 van het onderzoek (en hiervoor weergegeven) is een motivatie opgenomen waarom verdergaande maatregelen niet goed mogelijk zijn.

Voor het maximale geluidsniveau en de geluidsniveaus als gevolg van de verkeersaantrekkende werking wordt wel voldaan aan de streefwaarden uit stap 2. Op basis van deze analyse en de geleverde motivatie blijkt dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de nieuwe woningen.

In de planregels is geborgd dat woningen moeten worden voorzien van een dove gevel of een vliesgevel als via maatwerk geen hogere geluidbelasting wordt vastgesteld voor Omegam. Als een maatwerkvoorschrift wordt vastgesteld voor Omegam, hoeven de woningen geen dove gevel te krijgen, maar wordt wel voorkomen dat dit bedrijf wordt beperkt in de bedrijfsvoering. Ter plaatse van deze geluidgevoelige gebouwen is dan wel sprake van een hogere geluidbelasting dan de normstelling uit het Activiteitenbesluit. In dit geval gaat het om een nieuwe woonwijk in een gemengd woon- en werkgebied. De woonwijk ligt in de nabijheid van het spoor, de metro en bedrijven. Dit brengt een bepaalde dynamiek in de wijk en de omgeving die een hogere geluidbelasting bij woningen en geluidgevoelige gebouwen in dit geval aanvaardbaar maken. Via de planregels is geborgd dat wanneer er maatwerk wordt vastgesteld er in de woningen aan een binnenwaarde van 35 dB(A) moet worden voldaan. Wanneer er maatwerk wordt vastgesteld moeten de nieuw te bouwen woningen hier aan voldoen. De initiatiefnemer zorgt ervoor dat het binnen de woningen, door het toepassen van een verhoogde geluidwering van de gevels, extra stil is. Dit geeft de toekomstige bewoners keuzevrijheid: een bewoner heeft de keuze om het ruim te sluiten of te openen, waarbij het geluidsniveau in de ruimte hoger is.

9.4 Nieuwe bedrijvigheid in het plangebied

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

Categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen. Betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan woningen kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

Categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen. Betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanige milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies dienen plaats te vinden.

Categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg. Betreft activiteiten zoals genoemd onder B, waarbij vanwege de relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

De VNG-lijst voor functiemenging is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van het aan het uitwerkingsplan ten grondslag liggende bestemmingsplan. De Staat is ook aan dit uitwerkingsplan gekoppeld. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn afhankelijk van aanpandigheid of bouwkundig afgescheiden, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, bedrijven toegestaan met activiteiten van categorie A en B.

Het college is bevoegd, in afwijking van voorgaande, om andere bedrijven toe te staan mits deze een vergelijkbare milieuhinder veroorzaken als bedrijven in categorie A en B. De wijze van uitvoering van de Waste Transformers is nog onderwerp van studie. Daarmee is nog niet zeker of deze voorziening kan worden gekwalificeerd als bedrijf in categorie B. Mocht dit niet zo zijn, dan wordt voor de Waste Transformers een afwijkingsprocedure gestart.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijk ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is of geschikt is te maken voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmings- of uitwerkingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmings- of uitwerkingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

10.2 Situatie plangebied

Voor het plangebied zijn de onderzoeken 'Verkennd bodemonderzoek H.J.E. Wenckebachweg 4-50 te Amsterdam' (Tauw, 24 mei 2016) en 'Verkennd waterbodemonderzoek PI Overamstel Amsterdam' (Tauw, 13 juli 2016) uitgevoerd. Blijkens deze onderzoeken vormen de bodemkwaliteit en waterbodemkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen. Nader onderzoek is niet nodig voor de bestemmingsplanprocedure.

Hoofdstuk 11 Water

11.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. In deze waterparagraaf is het resultaat weergegeven van de watertoets waarbij ingegaan wordt op het waterbeleid, de bestaande waterhuishoudkundige situatie, een beoordeling van de effecten op de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de maatregelen die genomen (moeten) worden voor het waarborgen van een goede waterhuishouding

11.2 Beleid en regelgeving

Wet- en regelgeving

Besluit op de ruimtelijke ordening

Besluit op de ruimtelijke ordening Artikel 3.1.6, eerste lid, onder b, van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) verplicht bij de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving op te nemen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn water (KRW) is een Europese richtlijn gericht op de verbetering van de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater. De KRW maakt het mogelijk om verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater internationaal en stroomgebiedsgericht aan te pakken. De Kaderrichtlijn water moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in drie tranches met maatregelen op orde wordt gebracht. De laatste tranche dient in 2027 afgerond te zijn. Dan moet het oppervlaktewater voldoen aan de gestelde waterkwaliteitseisen, die afhankelijk zijn van onder meer het type water. De uit de KRW voortkomende milieudoelstellingen en maatregelen zijn verwerkt in de waterbeheerplannen van de waterschappen.

Waterwet

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd.

Keur

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (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:

1. Voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste;
2. Beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen;
3. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. Op 1 november 2017 is de meest recente Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) inclusief Beleidsregels keurvergunningen en het Keurbesluit vrijstellingen in werking getreden.

De Keur kent 'verboden' en 'geboden' voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en oppervlaktewateren, waar door het waterschap onder bepaalde voorwaarden ontheffing op kan worden verleend. De Keur is een belangrijk instrument voor het waterschap om activiteiten in en rond het watersysteem in goede banen te leiden en te zorgen dat ze geen gevaar op kunnen leveren voor het watersysteem.

De legger is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

Hierin wordt weergegeven aan welke eisen de wateren, waterkeringen en kunstwerken moeten voldoen.

Beleid

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Als bijlage bij het ontwerp Nationaal Waterplan zijn beleidsnota's toegevoegd over waterveiligheid. Deze beleidsnota's vormen een nadere uitwerking en onderbouwing van de keuzes die in de hoofdtekst staan van het Nationaal Waterplan en dienen in samenhang ermee te worden gelezen. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo gelijk blijft of toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Het voorliggende bestemmingsplan gaat uit van behoud van het bestaand groen en water. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die een toename van verharding mogelijk zou maken.

Het oorspronkelijke waterplan is in december 2014 tussentijds gewijzigd voor de implementatie van het rijksbeleid en de daarvoor benodigde Rijksacties die volgen uit het voorstel voor deltabeslissingen en voorkeursstrategieën in het Deltaprogramma 2015.

Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21ste eeuw Dit kabinetsstandpunt geeft de overkoepelende visie van het Rijk weer op de aanpak van veiligheid en wateroverlast. In dit beleidsstuk wordt de watertoets geïntroduceerd om te voorkomen dat de bestaande ruimte voor water geleidelijk afneemt, door bijvoorbeeld landinrichting, de aanleg van infrastructuur of woningbouw.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In mei 2011 sloten het Rijk, de provincies, het Samenwerkingsverband Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen en de vereniging van waterbedrijven Nederland het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord Water. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam, klimaatbestendig en doelmatiger te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water. Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2020 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021

Het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam (GRPA) 2016-2021 bevat de visie van de gemeente op het gewenste waterbeleid voor de komende jaren. De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen. In dit beleidsrapport staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld.

Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting, zoals die in de Wet milieubeheer

(artikel 4.22) is opgenomen. Dit plan biedt tevens een kans om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals het veranderende klimaat.

- Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater

Stedelijk afvalwater is huishoudelijk afvalwater of een mengsel daarvan met bedrijfsafvalwater, afmoeiend hemelwater, grondwater of ander afvalwater. Dit afvalwater wordt ingezameld en getransporteerd naar een rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). De gemeente is verantwoordelijk voor het verzamelen en transporteren van afvalwater. Bij de zorg voor stedelijk afvalwater wordt gekeken naar het systeem als geheel, eventueel over de stadsgrenzen heen.

- Inzamelen en verwerken van afmoeiend hemelwater

De gemeente is verantwoordelijk voor een doelmatige inzameling en verwerking van afmoeiend hemelwater. Daarbij gaat het niet alleen om het buizenstelsel in de grond, maar in toenemende mate ook om de openbare ruimte waarin hemelwater wordt opgevangen en zodoende wateroverlast wordt beperkt. De gemeente stemt af met waterschappen, is aanspreekpunt voor de burger en behandelt hemelwatermeldingen.

Naast de officiële zorgplicht heeft de Gemeente Amsterdam in het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam de ambitie geuit dat de stad een bui van 60 mm per uur kan verwerken zonder schade aan huizen en vitale infrastructuur. Deze ambitie komt voort uit programma Amsterdam Rainproof, met als uitgangspunt dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad klimaatbestendiger en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken.

- Grondwaterzorgplicht

In de stad komen situaties voor waarbij het gewenste gebruik en de aanwezigheid van grondwater elkaar hinderen, en grondwater voor overlast zorgt. Zo kan een te hoog grondwaterpeil leiden tot problemen, bijvoorbeeld in de vorm van water in kelders en andere vochtproblemen. Daarentegen kunnen er ook problemen ontstaan als gevolg van een te lage grondwaterstand: dit kan leiden tot verrotting van houten funderingen, met het risico op verzakking of instorting van gebouwen. Het is de zorgplicht van de gemeente om, voor zover doelmatig, maatregelen in openbaar gebied te treffen om structurele nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Daarnaast is de gemeente aanspreekpunt voor de burger en behandelt de gemeente grondwatermeldingen.

Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het AGV zorgt voor schoon water op het juiste peil en voor droge voeten in het beheergebied. In dit Waterbeheerplan staat welke doelen AGV de komende zes jaren nastreeft en op welke manier het waterschap die doelen wil bereiken. Het Waterbeheerplan (WBP) is een regionale doorvertaling van het provinciale waterbeleid. De drie provincies waar AGV binnen valt (Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland) toetsen het WBP en verlenen goedkeuring. De essentie van dit nieuwe WBP is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het garanderen van voldoende waterstaatkundige veiligheid voor mensen, dieren en goederen, voldoende water en schoon water.

Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen

Om het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg mogelijk is, is in 2004 de beleidsnotitie "Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam" door het College vastgesteld. In 2008 is verder invulling gegeven aan de doelstellingen door in het Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen de doorvaartprofielen te koppelen aan vaarwegen. In dit uitwerkingsbesluit wordt aangegeven welke soorten schepen (lengte, breedte, diepgang) van welke vaarweg gebruik mogen maken. Dienst Binnenwaterbeheer is namens B&W verantwoordelijk voor het nautisch vaarwegbeheer op het binnenwater.

11.3 Situatie plangebied

In Bijlage 10 is de volledige waterparagraaf opgenomen, in de bijlage 1 daarvan zijn de uitgangspunten voor de modellering van het wateronderzoek beschreven. In de navolgende paragraaf wordt de belangrijkste informatie uit de waterparagraaf weergegeven.

Waterbeheerder

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

Grondwater

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

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

Voor de ontwikkeling van het Bajes Kwartier is een grondwatermodel opgezet voor het gehele plangebied (Rapportage "Toetsing Ontwateringsdiepte Bajes Kwartier Amsterdam, Modelberekening verwachte ontwateringsdiepte" d.d. 06-05-2020) om te toetsen of een ontwatering van 1m -mv gehaald kan worden, zonder het aanleggen van actieve vorm van drainage. Het volledige grondwatermodel is stationair doorgerekend met 2,2mm/dag en 3,3mm/dag (nattere wintersituatie) grondwateraanvulling. De nattere wintersituatie is doorgerekend om grip te krijgen op een veranderd klimaat (klimaatadaptatie).

Voor de referentiesituatie geldt dat dit de situatie is na sloopwerkzaamheden. Voor het eiland geldt dat de bebouwing en kelders van het voormalige hoofdgebouw en gebouw 700 aanwezig zijn, daar deze behouden blijven in de toekomstige situatie. De overige bebouwing, zowel eiland als Learning Quarter, zijn gesloopt.

In de toekomstige situatie wordt op het eiland een parkeergarage aangebracht. Deze parkeergarage komt niet tot het maaiveld, maar krijgt een minimale gronddekking van 1 meter met een mogelijke grondwaterstroming in dit pakket. Ter plaatse van de gebouwen E en G reikt de kern van de bebouwing wel tot in de parkeergarage en is er geen grondwaterstroming aan de bovenzijde mogelijk.

In de toekomstige situatie wordt het maaiveld verhoogd. Als basis van het grondwatermodel zijn de volgende toekomstige maaiveldhoogtes aangenomen:

- Eiland Bajes Kwartier: NAP -0,6 m
- Zuidelijke toegangsweg, Learning Quarter NAP -0,8 m (het parkje ter hoogte van het Learning Quarter heeft een gemiddeld toekomstig maaiveldhoogte - NAP -0,6 m)

Eiland Bajes Kwartier

Er is overwegend voldoende ontwateringsdiepte in de maatgevende situatie, indien de kademuur voldoende waterdoorlatend is. Bij een weerstand van 100 dagen, is de ontwateringsdiepte plaatselijk kleiner dan 1,0 m -mv.

Er is vanuit de toekomstige ontwatering geen belemmering voor de aanleg van eerste orde bomen op het eiland (gelet op de situering van de bomen) en de toekomstige functie wegen en bebouwing worden voldoende ontwaterd, ook zonder een hemelwaterafvoer in de vorm van een riool voor de wegen. Hierbij is in principe geen actieve vorm van ontwatering benodigd.

Ook de klimaatrobustheid (nattere situatie) van het systeem is voldoende. Uit de berekeningen voor een nattere wintersituatie blijkt dat, mits de kademuur voldoende waterdoorlatend is, er voldoende ontwatering is (>1,0 m -mv).

De watergang rondom het plangebied vormt een waterscheiding, waardoor eventuele effecten niet buiten het plangebied optreden. Dit wordt bevestigd door de modelberekeningen.

Zuidelijke toegangsweg / Learning Quarter

In de referentiesituatie (toekomstige situatie zonder kelders) reikt de grondwaterstand ter plaatse van de zuidelijke toegangsweg tot een hoogte van maximaal NAP -1,6 m (ter plaatse van zuidzijde toekomstig Hotel Jansen 'not for tourists'). De ontwateringsdiepte bedraagt dan circa 0,8 m - mv.

In de toekomstige situatie, inclusief kelders, is de grondwaterstand ter plaatse van de zuidelijke toegangsweg circa NAP -1,5 m. Bij een toekomstige hoogte van de weg op NAP -0,8 m, is de ontwateringsdiepte 0,7 m -mv. Dit is voldoende voor de functie wegen.

Rekening houdend met de klimaatrobustheid (nattere wintersituatie), is de grondwaterstand in de toekomstige situatie tot een hoogte van circa NAP -1,4 m. In deze situatie is de ontwateringsdiepte op het meest kritieke punt niet voldoende (circa 0,6 m -mv).

De realisatie van de parkeerkelder ter hoogte van gebouw A en de kelder ter hoogte van de school heeft een negatief effect op de ontwatering van de zuidelijke toegangsweg, inclusief park. Hier dient ter plekke van het uitgeefbare kavel van gebouw A en de school een maatregel te worden genomen om de grondwaterstroming minder te beïnvloeden.

Gedacht kan worden aan een grondverbetering (drainkoffer) rondom de parkeerkelder van goed doorlatend zand.

Ter plaatse van het toekomstig park in het Learning Quarter is het grondwaterverhang relatief groot. In de toekomstige maatgevende situatie zal, als gevolg van de ondergrondse kelders, een stijging van de grondwaterstand plaatsvinden ter plaatse van het park tot een hoogte van NAP -1,5 m (ontwateringsdiepte 0,9 m -mv).

Rekening houdend met de klimaatrobustheid (nattere wintersituatie), blijkt de grondwaterstand in de toekomstige situatie ter plaatse van het park te stijgen tot een hoogte van NAP -1,3 m (ontwateringsdiepte 0,7 m -mv) .

Maatregel

Door opstuwing van grondwater rondom de kelders voldoet de ontwateringsdiepte niet ter plaatse van het park van het Learning Quarter voor het toepassen van 1^e orde bomen.

Toepassing van ontwateringsdrains is niet toegestaan. Door drainzand (uitgaande van een minimale doorlaatfactor van 30 m/dag) rondom de damwand/kelders toe te passen (middels een drainkoffer, ook richting open water), wordt de toestroming van grondwater voortgezet richting de watergang, waardoor opstuwing wordt verminderd.

Uit de modellering van deze maatregel ter hoogte van gebouw A en de school blijkt de ontwateringsdiepte ter plaatse van het park, op een klein deel na, te voldoen aan de ontwateringseis van 1 m -mv. In de grondwater rapportage (zie bijlage 1 van het rapport) is de maatregel verder uiteengezet. Hiermee wordt voldoende ontwatering gerealiseerd voor de volwaardige ontwikkeling van eerste orde bomen.

In de nattere situatie wordt, ondanks het toepassen van de maatregel, in het park niet overal voldaan aan de ontwatering van 1,0 m -mv. Bij de inrichting van het park en de locatie van de nieuwe bomen kan hier rekening mee worden gehouden.

Waterbergingscapaciteit en ondergronds bouwen

Waterbergingscapaciteit

Het huidige terrein is nu reeds in hoge mate verhard. Het bestaande onverhard oppervlak binnen het bestemmingsvlak, exclusief de gronden bestemd als 'Groen' en 'Water' bedraagt 9.150 m². Indien dit groen verdwijnt, dan dient het binnen de desbetreffende bouwvelden te worden teruggebracht c.q. gecompenseerd. Dit is in dit uitwerkingsplan geborgd door de bepalingen in artikel 'Waterstaat - onverhard oppervlak'.

Voor de huidige (op basis van inmeting 2018) en toekomstige situatie (Masterplan 2018) is een

verhardingsanalyse van het plangebied uitgevoerd. In onderstaande tabel zijn de bijhorende oppervlakken weergegeven.

	Huidig (m ²)	Toekomstig (m ²)	Vershil (m ²)
Onverhard	14.615	19.224	6.930
Waterplein/ Onverhard		2.321	
Verhard	41.799	34.757	-6.278
Verhard (brugdek)		763	
Water	13.745	13.856	112*
	70.159	70.922	763**

Tabel: Oppervlakteanalyse huidige en toekomstige situatie (Masterplan Bajes Kwartier 2018)

Het 763 m² verschil is verklaarbaar door de verschillende brugdekken die zowel als open water als verhard oppervlak zijn opgenomen.

Daarbij geldt voor de verharding op het “eiland” dat deze zoveel mogelijk wordt uitgevoerd met waterdoorlatende voegen en een waterdoorlatende/bergende fundatie. Onder de verharding wordt vooralsnog geen HWA stelsel aangebracht. Door de ontwikkeling wordt het watersysteem verbeterd doordat meer infiltratie in de bodem (vasthouden) mogelijk is en aanvullend water wordt gegraven waardoor de berging binnen de polder wordt vergoot. Het eventuele overschot aan water, door het graven van water binnen de plangrens van Bajes Kwartier, kan dan gebruikt worden voor compensatie van een verhardingstoename binnen de Venserpolder. In de plannen voor Bajes Kwartier wordt circa 760 m² extra open water gegraven.

Gesloten waterkringloop

De komende jaren valt er veel regen op het terrein. Het water wordt zoveel mogelijk vastgehouden en hergebruikt, voordat het in de gracht terecht komt. Dit past binnen het Amsterdam Rainproof programma. De in dit programma voorgestelde maatregelen worden waar mogelijk in de buitenruimte van Bajes Kwartier toegepast.

Binnen het plangebied van Bajes Kwartier is het doel om zo veel mogelijk water vast te houden, bergen en vertraagd af te voeren. Uitgangspunt binnen Bajes Kwartier is dat er zo min mogelijk hemelwaterriolering in het gebied wordt aangebracht en dat water oppervlakkig wordt afgevoerd of wordt geïnfiltreerd in de bodem. Voor Bajes Kwartier zijn de volgende principes van toepassing:

- Regenwater op bebouwing wordt op (groene) daken (waterberging) vastgehouden, het water wordt vertraagd afgevoerd. Eventuele overschotten worden afgevoerd naar het open water. Groene daken hebben naast een waterbergend effect ook een verkoelend effect en dragen op deze wijze bij aan een reductie van het risico op hittestress en een grotere efficiëntie van zonnepanelen (zie figuren 2.7 en 2.8);
- Regenwater dat op het maaiveld terecht komt (inclusief vertraagde afvoer van daken) zal direct in de bodem infiltreren via de voegen;
- Regenwater op verharding (wegen) zal door middel van “drainvoegen” tussen de verharding door infiltreren in de bodem. Bij hogere neerslagintensiteiten zal afstroming over de wegen naar groen. Voor de Verlengde Amstelstroomlaan stroomt bij nog hogere regenintensiteiten water via de groene middenberm af richting de toegangsbruggen en omliggende watergang.

Ondergronds bouwen

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

In het uitwerkingsplan is dit geborgd door artikel 3.3.1. Daarin is bepaald dat het bevoegd gezag aan bouwplannen die leiden tot ondergronds bouwen bij omgevingsvergunning, ter voorkoming van

overmatige grondwateroverlast, nadere eisen kunnen stellen ten aanzien van situering en vormgeving van bouwwerken. In dat kader kunnen Burgemeester en wethouders van de aanvrager van de omgevingsvergunning verlangen een geohydrologisch onderzoek aan hen te overleggen.

Waterkeringen

Voor het plangebied is het gestelde in de Keur van het Hoogheemraadschap Amstel, Vecht en Gooi (AGV) van toepassing. Het handhaven van de Keur wordt uitgevoerd door Waternet, Spaklerweg 16 Amsterdam. Voor het Keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een Keurontheffing verkregen kan worden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan en/of op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden.

Een waterkering beschermt de Venserpolder, een lager gelegen gebied, tegen inundatie vanuit hoger gelegen boezemwater. Het beheer van deze waterkeringen wordt uitgevoerd conform de Keur van AGV.

In het projectgebied ligt een verholen secundaire waterkering. Deze waterkering is van regionaal belang en biedt directe bescherming tegen overstromingen vanuit de Amstellands boezem (NAP -0,4 m) naar de Venserpolder (NAP -2,5 m). De waterkering bestaat uit een verholen kering wat betekent dat er geen fysieke kering boven of onder de grond waarneembaar is. De waterkering bestaat uit een, door de waterbeheerder aangewezen, tracé in de ondergrond met een niet zichtbaar taludlichaam waarbinnen zekere restricties gelden conform de Keur.

De ligging van de waterkering is bepaald in de legger en loopt over de H.J.E. Wenckebachweg. Een klein deel daarvan loopt door de noordzijde van het plangebied van dit bestemmingsplan.

De kering bestaat uit een ondergronds taludlichaam met een drie meter brede kruin (op NAP +0,1 m) en taluds van 1:4. Ook geldt er een zogenaamd profiel van vrije ruimte. Deze zonering ligt 0,5 meter hoger dan de genoemde hoogte, dus met de kruin op NAP +0,6 meter. Dit keurprofiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden worden niet toegestaan binnen het keurprofiel en voor funderingen, kabels en leidingen gelden beperkingen. Rond de waterkering zijn verschillende beschermingszones aanwezig waarbinnen beperkingen gelden. In de 3 m brede kernzone, waarbinnen de kruin valt, mag geen bebouwing plaats vinden. Aangrenzend bevindt zich tot 10 m landinwaarts de Beschermingszone Binnendijks.

Aan de andere kant van de kernzone bevindt zich de Beschermingszone Buitendijks met dezelfde breedte. Binnen deze beschermingszones kan alleen gewerkt worden met keurontheffing van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV).

Hoofdstuk 12 Luchthavenindelingbesluit

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

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

- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied, zoals weergegeven op bijlage B van het Luchthavenindelingsbesluit. Volgens deze bijlage is binnen het plangebied een hoogte toegestaan van maximaal 60 meter. Het uitwerkingsplan gaat voor wat betreft de bebouwing uit van een maximum bouwhoogte van 60 meter boven NAP. De maximale bouwhoogte conform het LIB wordt daardoor niet overschreden. Het uitwerkingsplan is dan ook in overeenstemming met het LIB.

Hoofdstuk 13 Trilling railverkeer

13.1 Algemeen

Optredende trillingen worden beoordeeld aan de hand van de in Nederland gebruikelijke SBR-richtlijn Trillingen – deel_B: “Trillingshinder_voor_personen_in_gebouwen”,_uitgave_2002 (revisie 2006). In deze richtlijn zijn de in onderstaande tabel weergegeven streefwaarden opgenomen aangaande trillingen.

Gebouwfunctie	Dag en avond			Nacht		
	A1	A2	A3	A1	A2	A3
Wonen	0.1	0.4	0.05	0.1	0.2	0.05
Onderwijs en kantoor	0.15	0.6	0.07	0.15	0.6	0.07

A1 = onderste streefwaarde voor de trillingssterkte V_{max} ; A2 = bovenste streefwaarde voor de trillingsterkte V_{max} ; A3 = streefwaarde voor de gemiddeld effectieve waarde over de beoordelingsperiode V_{per} , indien $A1 < V_{max} < A2$.

Tabel: SBR-B – Streefwaarden continue en herhaald voorkomende trillingen, nieuwe situaties

Voor nieuw te bouwen woningen nabij een weg of spoorlijn wordt dus voldaan aan de SBR-B als de maximale effectieve trillingssterkte V_{max} kleiner is dan 0,2 (nachtperiode) en de langtijdgemiddelde trillingssterkte V_{per} niet hoger is dan 0,05. Als V_{max} niet hoger is dan 0,1 komt de toetsing van de V_{per} te vervallen.

13.2 Situatie plangebied

Aangezien de nieuwe bebouwing in de nabijheid van het spoor zijn geprojecteerd, is door adviesbureau DGMR onderzoek gedaan naar de effecten van trilling van railverkeer. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 11.

Trillingsmetingen in de bestaande gebouwen van de Bijlmerbajes laten zien dat in deze gebouwen nauwelijks voelbare trillingen optreden als gevolg van treinpassages, maar dat toren T300 op sommige goederentreinpassages in horizontale richting enigszins in opslinging geraakt. Aangenomen mag worden dat dit voor de andere twee torens aan westzijde ook geldt. Daarbij treden trillingssterkten op die in de regel tussen de onderste streefwaarde A1 van 0,1 (voelbaarheidsgrens) en de bovenste streefwaarde A2 van 0,2 uit de SBR-B vallen en daaraan dus voldoen. Eén treinpassage overschreed de A2-waarde met een $V_{eff,max}$ van 0,31. Dit mag als incidenteel worden beschouwd en hoeft niet als ontwerpuitgangspunt te worden aangenomen.

De lichte opslinging van toren T300 maakt wel duidelijk dat voor de hogere bouwvolumes ten westen van de 65 m contour, en dat zijn met uitzondering van het schoolgebouw en bouwvolume B alle nieuwe gebouwen aan deze zijde, er trillingsbewust moet worden ontworpen.

Dit houdt in dat indien er lichte of laag gedempte gebouwconstructies zoals staalconstructies worden overwogen, het trillingsaspect zeker moet worden meegenomen in het ontwerp. Er zal dan gerekend moeten worden aan het gedrag van de constructie onder trillingsbelasting opdat trillingen beperkt blijven tot hetgeen nu gemeten in toren T300.

Uit oogpunt van trillingen is te adviseren om ten westen van de 65 m contour alle hoogbouw uit te voeren in een betonnen draagstructuur en voor de vloerconstructie een laagste buigeigenfrequentie te realiseren van 6 Hz. De trillingsgevoeligheid van de vloerconstructie interfereert dan niet met die van de draagstructuur zodat stapeling van gevoeligheden wordt voorkomen. De eigenfrequentie van de vloeren ligt dan boven het frequentiebereik waarin nu de meeste trillingsenergie wordt gemeten.

Voor bouwvolume B dat een minder hoog is, is het risico op trillingsversterking in horizontale richting gering, mits de nieuw aan te brengen bouwlagen goed gekoppeld worden aan de bestaande onderbouw in de zin dat de volledige draagstructuur van de onderbouw wordt doorgetrokken naar de bovenbouw. Als dat het geval is, zou hier ook goed gewerkt kunnen worden met een staalconstructie. Voor de vloeren van bouwvolume B geldt eveneens dat een minimum eigenfrequentie van 6 Hz is aan te bevelen.

Als gebouw B een geheel eigen draagconstructie krijgt en als een brugdeel boven het keukengebouw komt te staan, dan zal nadere studie (berekeningen) nodig zijn om vast te stellen hoe met name de

horizontale stijfheid van deze draagconstructie het best kan worden ingevuld om trillingen te minimaliseren.

De trillingniveaus zijn in de appartementen tot voldoende acceptabele lage niveaus te reduceren door een zware fundering te realiseren. Dit vraagt om een nadere uitwerking, waarbij de trillingoverdracht en de te treffen maatregelen middels een specialistisch model (EEM) kunnen worden bepaald. Vanwege de technische aard is dit inzicht voor de besluitvorming over het uitwerkingsplan nog niet vereist. Nader onderzoek naar de te nemen maatregelen zal worden uitgevoerd in het kader van de uitvoering van het plan. Specifieke maatregelen zijn dan ook geen reden voor twijfel aan de uitvoerbaarheid van het plan.

In artikel 3.2.4 van dit uitwerkingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te garanderen dat maatregelen worden genomen tegen trillingshinder. Binnen een afstand van 65 meter van het spoor is het bouwen van woonruimten en andere trillinggevoelige gebouwen uitsluitend toegestaan indien uit trillingsonderzoek blijkt dat aan de streefwaarden uit de SBR richtlijn B (Hinder voor personen) kan worden voldaan.

Hoofdstuk 14 Windhinder en bezonning

14.1 Windhinder

14.1.1 Algemeen

Zodra het te hard waait gaan mensen hinder ondervinden. Bij een snelheid van zo'n 20 km/h verwaait haar, krijgt de wind te veel vat op kleding en kunnen mensen problemen krijgen met lopen. Windhinder op een bepaalde plek is het aantal uur per jaar dat het op deze plek harder waait dan deze gestelde grens van 20 km/h (5 m/s).

Het windklimaat wordt beoordeeld met de eisen uit de NEN 8100 'Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving'. In de NEN 8100 zijn vijf kwaliteitsklassen, A t/m E, gedefinieerd waarbij A overeenkomt met het minst aantal uren en E met het grootste aantal. Hoe iemand het windklimaat ervaart hangt af van zijn activiteit. In een park of speeltuin heeft een persoon meer behoefte aan een rustiger windklimaat dan op een parkeerplaats.

De norm beschrijft een drietal activiteitenklassen:

1. Doorlopen, bijvoorbeeld op een parkeerterrein.
2. Slenteren, bijvoorbeeld in een winkelstraat of bij een gebouwingang.
3. Langdurig zitten, bijvoorbeeld op een bankje in het park.

De waardering van het lokale windklimaat wordt gekwalificeerd met goed, matig of slecht. In onderstaande tabel is de beoordeling voor windhinder weergegeven.

Overschrijdingskans dat $v > 5$ m/s in procenten van het aantal uur per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteiten		
		1. Doorlopen	2. Slenteren	3. Langdurig zitten
< 2.5	A	Goed	Goed	Goed
2.5 - 5.0	B	Goed	Goed	Matig
5.1 - 10.0	C	Goed	Matig	Slecht
10.1 - 20.0	D	Matig	Slecht	Slecht
> 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

14.1.2 Situatie plangebied

Ingenieursbureau DGMR heeft voor het project een windhinderonderzoek uitgevoerd voor dit uitwerkingsplan. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage d.d. 21 februari 2020, die als Bijlage 12 bij deze toelichting is gevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen windgevaar te verwachten is rondom de herontwikkeling van de Bijlmer Bajes. Er zijn een aantal plaatsen met beperkt risico. Deze plaatsen zijn:

- nabij de muur ten noordwesten van gebouw H (figuur 11);
- nabij de muur tussen kavel C en kavel D (figuur 12).

Beperkt risico is acceptabel voor doorloopgebieden. Er zijn dus geen aanvullende maatregelen nodig.

In de rapportage is per kavel/gebouw beschouwd welke resultaten te verwachten zijn. Over het algemeen kan een goed tot matig windklimaat (klasse A t/m klasse D) worden verwacht voor doorloopgebieden.

Op een paar plaatsen is te verwachten dat er een slecht windklimaat voor "langdurig zitten" zal zijn. Dit geldt voor Kavel A, C, G, H, J en KLM. Voor mogelijke maatregelen kan voor kavel A worden gedacht aan een luifel op de gevel. Voor kavel C, G, H, J en KLM zal een scherm een verbetering geven.

Op een paar plaatsen is een slecht windklimaat voor "slenteren" te verwachten. Dit geldt voor kavel A en kavel G, waar een luifel een mogelijke maatregel is. Tussen kavel H en J is het windklimaat ook slecht voor "slenteren". Hier is een scherm dat de wind gedeeltelijk doorlaat een optie.

Omdat de windhindereffecten bij de uiteindelijk in te dienen, definitieve bouwplannen kunnen afwijken van de onderzoeksresultaten (aangezien in het onderzoek de definitieve bouwplannen nog niet bekend waren) wordt bebouwing van meer dan 30 meter hoogte toegestaan onder de voorwaarde dat, ter

voorkoming van overmatige windhinder, nadere eisen gesteld kunnen worden ten aanzien van situering en vormgeving van bouwwerken. In dat kader kunnen Burgemeester en wethouders van de aanvrager van de omgevingsvergunning verlangen een windhinderonderzoek en/of een bezonningsstudie aan hen te overleggen. In het uitwerkingsplan is dit geborgd door artikel 3.3.2.

14.2 Bezonning

14.2.1 Algemeen

De schaduwwerking van een hoogbouwplan wordt gemeten met behulp van een schaalmodel van het gebouw en de directe omgeving (of met een computersimulatie daarvan). Onderzocht worden de effecten van de hoogbouw op de bezonning van de omliggende gebouwen en buitenruimten, al dan niet openbaar.

De gemeentelijke hoogbouwvisie geeft aan dat metingen worden verricht per seizoen op een aantal momenten van de dag, en vervolgens op kaarten inzichtelijk gemaakt. Hoewel er voor het aantal uren bezonning voor bijvoorbeeld woningen, scholen en tuinen geen wettelijke normen zijn, zullen bij de afwegingen uiteraard de eventuele negatieve effecten van een hoogbouwplan op de bezonning moeten worden meegewogen. Een bezonningsonderzoek wordt in ieder geval uitgevoerd op een moment dat het nog mogelijk is maatregelen aan het gebouw te nemen.

Veelal wordt bij bezonningsstudies in stedelijk gebied aansluiting gezocht bij de 'lichte TNO norm'; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam.

De effecten van de bebouwing in Bajes Kwartier is onderzocht (Bijlage 13). Verschillende tijdstippen en data zijn getoetst. De effecten zijn beschouwd voor de openbare ruimte en de directe omgeving van het plangebied.

14.2.2 Situatie plangebied

Effecten op de directe omgeving

De ontwikkeling van Bajes Kwartier laat zien dat er vanuit de hoogteaccenten tot 60 meter slagschaduw op de omgeving ontstaat, met name in februari en oktober einde dag. De bestaande aangrenzende bebouwing aan de noordzijde krijgt op 19 februari en 21 oktober tussen zonsopkomst en circa 15:00 uur te maken met momenten slagschaduw van de bebouwing in het Amstelcluster. De perioden dat deze bebouwing aaneengesloten schaduw ontvangt is in veel gevallen niet langer dan twee uur en wanneer de schaduw van kavel H en KLM samenvallen is dit op enkele plaatsen circa 3 uur. Op 21 juni, wanneer de zon het hoogst aan de hemel staat, bereikt de schaduw van het Bajeskwartier deze bebouwing niet.

De nog te ontwikkelen bebouwing aan de noordoostzijde van bajes Kwartier ontvangt beduidend meer schaduw dan de bebouwing aan de noordzijde, vooral in februari en oktober is dit zichtbaar. De zon staat dan laag aan de hemel. In de isometrie wordt duidelijk dat ook de bebouwing uit het stedenbouwkundig plan Weespertrekvaart voor schaduwwerking zorgt. Vanaf ongeveer 11:00 uur valt de eerste schaduw op de rand van de bebouwing aansluitend aan de gevangenisgracht. Deze schaduw houdt aan tot aan het einde van de dag. Op 21 juni bereikt de schaduw van het Bajes Kwartier rond 13:30 uur hetzelfde punt, echter zijn er na dit tijdstip nog momenten met direct zonlicht.

Effecten op de openbare ruimte binnen Bajes Kwartier

Het bezonningsonderzoek laat zien dat er op alle drie de onderzochte data altijd omvangrijke delen van de buitenruimte van Bajes Kwartier in de zon liggen. Er ontstaat, ondanks de hoge dichtheid een mooie afwisseling van plekken in de zon en plekken in de schaduw. In het ontwerp voor de openbare ruimte worden de publieke plekken zoveel mogelijk op de zon georiënteerd. Ook bij het positioneren van de plintfuncties wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de bezonning. In de uitwerking van de beplanting wordt rekening gehouden met de lokale zoncondities. De oost-west oriëntatie van de bebouwing binnen de clusters zorgt ervoor dat er gedurende de dag momenten zijn waarop elk gebouw gedurende minimaal twee uur aaneengesloten zon op de gevel heeft.

In de nadere uitwerking van de architectuur van de verschillende gebouwen zal zo veel mogelijk de oriëntatie op de zon worden geoptimaliseerd.

Planregels

Omdat de bezonningseffecten bij de uiteindelijk in te dienen, definitieve bouwplannen kunnen afwijken van de onderzoeksresultaten (aangezien in het onderzoek de definitieve bouwplannen nog niet bekend waren) wordt bebouwing van meer dan 30 meter hoogte toegestaan onder de voorwaarde dat, ter voorkoming van overmatige schaduwhinder, nadere eisen gesteld kunnen worden ten aanzien van situering en vormgeving van bouwwerken. In dat kader kunnen Burgemeester en wethouders van de aanvrager van de omgevingsvergunning verlangen een bezonningsstudie aan hen te overleggen. In het uitwerkingsplan is dit geborgd door artikel 3.3.2.

Hoofdstuk 15 Cultuurhistorie en archeologie

15.1 Cultuurhistorie

Bij vaststelling van het bestemmingsplan werd geconstateerd dat het thema Cultuurhistorie een creatieve benadering vereist en zich daarom niet leende voor een vertaling in eenduidige randvoorwaarden. Het was een selectiecriteria in de verkoopprocedure van het Rijksvastgoedbedrijf. Het winnende plan gaf daaraan invulling.

Op basis van een analyse van de erfgoedwaarde is een selectie van gebouwmassa's aangewezen die waardevol zijn om te behouden. Bestaande gebouwen worden deels behouden, anderen herbouwd volgens hun karakteristieke vormtaal en zelfs nooit gebouwde componenten worden uiteindelijk gebouwd. Met dit concept 'behouden, herbouwen en voltooiën' worden verspreid over het masterplan referentiemomenten naar de geschiedenis geboden en ontstaat een sterke eigen identiteit.

De plattegrond van de huidige Bijlmerbajes blijft grotendeels overeind in de nieuwe wijk. Behouden wordt de Kalverstraat als verbindende as, de opzet van de woontorens en de geschakelde buitenruimten. De voormalige luchtplaatsen tussen de cellentorens van de bajes hadden allen hun eigen karakter en programmering. Deze afwisselende structuur, gekoppeld aan de telephone pole, wordt behouden. En komt terug in een tuinenrijk waar 67 verschillende tuinen verbonden zijn door de Kalverstraat

Van de zes gesloten, betonnen cellentorens blijft een toren fysiek echt behouden en herbestemd tot de publieke Groene Toren met een verticaal park. De oorspronkelijke gevel wordt deels opengebroken waardoor delen van het skelet zichtbaar worden. De Groene Toren is een zichtbare uitdrukking van de visie: groen, gezondheid, stadslandbouw, design en innovatie komen hier samen. Als hommage aan het oorspronkelijke ontwerp, wordt de nooit gebouwde zevende toren alsnog gerealiseerd. Een nieuwe toren op de plek van de bedoelde oude, duidelijk aan elkaar gelinkt in vorm en materiële verschijning.

Het hoofdgebouw met de binnenplaats blijft behouden en wordt, samen met de Groene Toren, het hart van de nieuwe ontwikkeling. Ook de kerk blijft bestaan. Zij maken onderdeel uit van de programmering van het Design cluster.

Het Bajesdorp is bouwkundig niet monumentwaardig, maar is qua visie wel een karakteristiek deel van de huidige Bijlmerbajes. Er is een exclusieve intentieverklaring afgesloten met het bestuur van de Vereniging Bajesdorp. Hierin spreekt de vereniging ze zich uit voor het plan en spant de ontwikkelaar zich in om ruimte voor hun nieuw op te richten coöperatie in Bajes Kwartier te realiseren. Dit betekent dat Bajesdorp, in goed overleg met de huidige bewoners, langzaam kan worden uitgefaseerd. De gebouwen worden niet behouden, wel de weelderige groene structuur die de bewoners realiseerden. Een park en buurttuin komen op de plek van de huidige woningen.

Op de plek de huidige directeurswoning wordt, met bijna dezelfde footprint, het poortgebouw gerealiseerd. De nieuwbouw dient op bijna dezelfde footprint als de directeurswoning gebouwd te worden, met enige verruiming in achtgenomen om aan de huidige standaarden te voldoen. Balkons zijn integraal onderdeel van het kubieke volume.

De Kalverstraat is een karakteristiek gegeven. Het vormde ooit de functionele ader van de gevangenis en kan opnieuw als ruggengraat van het gebied fungeren. Door het huidige gebouw te transformeren tot een straat maken we een verbindende lijn van noord naar zuid. De originele gegoten betonvloer wordt de bestrating van een acht meter breed fiets- en wandelpad. De ondergrondse gangen bieden ruimte voor kabels en leidingen. De huidige prefab wanden zullen aanvullend worden gebruikt als bestrating. De kunstwerken van de bestaande Kalverstraat komen hierin terug. Deze verbindingsweg van de wijk vormt zo een blijvende herinnering aan de voormalige gevangenis. Waar de Kalverstraat de Amstelstroomlaan kruist, wordt de karakteristieke verharding voortgezet. Zo wordt visueel aangegeven dat in Bajes Kwartier langzaam verkeer de absolute voorrang heeft.

Het complex wordt gedeeltelijk afgebroken volgens circulaire principes. De vrijkomende materialen en bouwkundige elementen worden zoveel mogelijk hergebruikt. Gevelelementen van de gevangenistorens worden waar mogelijk hergebruikt in de gevels van nieuwe gebouwen. Gevelelementen van de Kalverstraat worden hergebruikt als plaveisel voor de nieuwe Kalverstraat.

Een hoge betonnen muur in combinatie met de gracht schermde ooit de Bijlmerbajes af van de buitenwereld. Deze muur is een belangrijke karakteristiek van deze plek. Waar het toevoegt aan de kwaliteit van de buitenruimte wordt gekozen voor behoud van de muur, als hommage aan het verleden. In de nieuwe wijk fungeert het straks als speelplek, klimwand of als openluchtbioscoop. Waar het raakt aan semi-private tuinen wordt de muur getransformeerd tot steun waartegen groente en fruit kan worden gekweekt. Aan de Amstelstroomlaan worden de originele betonnen panelen van de muur alternerend gebruikt in de façade van de woongebouwen, in een spel van open en dicht. De overgebleven panelen worden gebruikt om hoogteverschillen te creëren in de openbare ruimte. Hiermee wordt de gevangensmuur letterlijk weggebroken, terwijl de restanten nog steeds zichtbaar blijven.

15.2 Archeologie

Door de afdeling Archeologie van de gemeente Amsterdam is een archeologisch quickscan uitgevoerd ten behoeve van het plangebied Penitentiare Inrichting Over-Amstel (27 december 2017; reeds opgenomen in het bestemmingsplan). Voor het bestemmingsplangebied geldt een lage verwachting en vrijstelling van archeologisch onderzoek bij alle bodemingrepen. Er hoeft daarom geen dubbelbestemming archeologie in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Wel is conform de Monumentenwet/Erfgoedwet een meldingsplicht van kracht. Indien tijdens de uitvoering van werkzaamheden sporen en/of vondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, wordt dit aan Monumenten en Archeologie gemeld zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

Hoofdstuk 16 Natuur en landschap

16.1 Algemeen

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

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

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

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

16.2 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.

In de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur, ook wel Natura 2000-gebieden genoemd. Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied, moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. De Wet natuurbescherming bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De beschermde soorten zijn onderverdeeld in soorten van de Habitatrichtlijn, soorten van de Vogelrichtlijn en Nationale soorten. Bij ontwikkelingen in een gebied of de sloop van gebouwen dient een natuurscan te worden uitgevoerd om de soorten en gebiedsstatus in kaart te brengen.

Economische activiteiten kunnen leiden tot een verhoging van de hoeveelheid stikstof in natuurgebieden. Sommige beschermde plantensoorten groeien alleen in voedselarme omstandigheden. Stikstof zorgt voor voedselrijkere grond, waardoor deze beschermde soorten kunnen verdwijnen en ook de diversiteit van plantensoorten achteruitgaat. Dit kan ertoe leiden dat geen toestemming kan worden gegeven om in de buurt van Natura 2000-gebieden iets te ondernemen wat stikstof veroorzaakt.

Natuurnetwerk Nederland, landelijk en provinciaal beleid

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

Rode lijstsoorten, landelijk beleid

Eens per tien jaar worden er zogenoemde 'Rode Lijsten' opgesteld met soorten die uit Nederland zijn verdwenen of dreigen te verdwijnen. Voor het Ministerie van EZ zijn de rode lijsten mede richtinggevend voor het te voeren natuurbeleid. Het Ministerie stimuleert dat bij bescherming en beheer van gebieden

rekening wordt gehouden met de Rode-lijst-soorten, en dat zo nodig en zo mogelijk aanvullende soortgerichte maatregelen zullen worden genomen.

Hoofdgroenstructuur, Amsterdams beleid

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

Agenda Groen 2015-2018

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

Gedragscode Amsterdam

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

16.3 Situatie plangebied

Adviesbureau E.C.O. Logisch heeft op 13 januari 2017 in concept een natuurtoets uitgebracht (zie Bijlage 11 bij het bestemmingsplan). De toets heeft betrekking op een groter gebied dan van het voorliggende uitwerkingsplan. Behalve het bestemmingsplangebied gaat het tevens in op de 'studentenstrook' en het gebied 'bedrijven'.

Daarna is in december 2017 de Natuurtoets Weespertrekvaartgebied opgesteld (zie Bijlage 14). Uit het onderzoek is gebleken dat er een paarverblijf van een gewone dwergvleermuis aanwezig is in het plangebied (buiten Weespertrekvaart Stroom). Overige typen verblijfplaatsen (inclusief essentiële vliegroutes en/of foerageergebieden) zijn niet aangetroffen. Voor vernieling van het paarverblijf dienen voorafgaand (indien mogelijk; 1 jaar) aan de sloop vijf vleermuiskasten (type Waveka 1wq) te worden opgehangen in de nabij omgeving (binnen een straal van 200 meter), aan de zuid-west kant van een gebouw (of boom), op minstens 3 meter hoogte. Vervolgens dienen in de toekomstige bebouwing vijf inbouwkasten te worden meegenomen (type Tichelaar). Wanneer dit wordt gerealiseerd en buiten de paarperiode wordt gesloopt (begin augustus- half oktober) hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd.

De functionaliteit van de verblijfplaats komt hiermee namelijk niet in het geding. Mocht dit om welke reden dan ook niet lukken dan dient alsnog een ontheffing te worden aangevraagd voor het vernielen van deze verblijfplaats. Zekerheidshalve kan hoe dan ook worden gekozen voor de aanvraag van een ontheffing.

Binnen de in het onderzoek aangegeven scope van het plangebied worden geen voortplantings- en rustverblijfplaatsen verwacht van kleine marter. Het is wel mogelijk dat het spoortalud wordt gebruikt als verbindingssas tussen verschillende leefgebieden. Hierbij is het van belang dat de ecologische structuur - en daarmee dus deze verbindingssas - in stand wordt gehouden.

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 (buiten Weespertrekvaart Stroom). Deze nesten zijn, mits in gebruik, slechts in de broedperiode

beschermde. 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 (buiten Weespertrekvaart Oost).

Ook zijn in het gehele plangebied (inclusief Weespertrekvaart Stroom) 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 RUDNH en is de wettelijke zorgplicht van toepassing. Geadviseerd wordt om een ecologisch werkprotocol op te stellen voor uitvoering van de werkzaamheden.

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op 6 km afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000- gebied, het ligt niet in de Hoofdgroenstructuur en deels in de Ecologische structuur van Amsterdam (de Weespertrekvaart Stroom bevindt zich niet in de hiervoor genoemde structuren). Voor ruimtelijke ontwikkelingen in deze structuur dient een adviesaanvraag te worden ingediend bij het college van B&W. Dit is van toepassing op de zogenaamde 'onderdoorgang'. Negatieve effecten op het Natura 2000- gebied en de NNN worden niet verwacht omdat de afstand hierop te groot is.

Het projectgebied ligt niet in de directe nabijheid, niet binnen drie kilometer, van een Natura 2000-gebied. Rondom het plangebied zijn de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden aanwezig:

- Botshol (circa 8,0 kilometer tot plangebied)
- Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (circa 9,7 kilometer tot plangebied)
- Oostelijke Vechtplassen (circa 11,0 kilometer tot plangebied)
- Naardermeer (circa 11,6 kilometer tot plangebied)
- Polder Westzaan (circa 13,6 kilometer tot plangebied)

Het nabij het plangebied gelegen Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer' kent geen

In de notitie die als Bijlage 15 bij deze toelichting is gevoegd is het onderzoek stikstofdepositie beschreven. Hierbij is in het kader van de wet- en regelgeving voor natuur nagegaan of er vanuit deze wet- en regelgeving mogelijke belemmeringen zijn voor de planontwikkeling. Als onderdeel hiervan dienen de effecten van het plan op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden inzichtelijk te worden gemaakt. Daarbij dient te worden nagegaan of ten gevolge van het plan significante negatieve effecten optreden in 1) stikstofgevoelige habitattypen en/of 2) stikstofgevoelige leefgebieden. In deze notitie zijn de uitgangspunten en resultaten vastgelegd van de berekeningen van de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen planontwikkeling, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase is een berekening met de AERIUS Calculator 2019 uitgevoerd, welke geen rekening meer houdt met de vrijstellingen in het voormalige PAS. Op grond van de berekende stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase dient per relevant stikstofgevoelig habitattype beoordeeld te worden wat de mogelijke gevolgen zijn van de toename van stikstofdepositie op de instandhoudingsdoelstellingen van de habitattypen.

Gebruiksfase

Met het plan wordt 123.000 m² BVO gerealiseerd. De voorgenomen ontwikkelingen bestaan uit onder meer 1.322 appartementen (vrije markt en sociale huur) een vestiging van Hotel Jansen 'not for tourists', commerciële ruimten (horeca), kantoor- en bedrijfsruimten, een kinderdagverblijf en een gezondheidscentrum gerealiseerd.

Het jaar van ingebruikname is gesteld op het jaar 2023. Dit betreft een conservatieve aanname, omdat in werkelijkheid niet alle woningen en overige gebouwen opgeleverd zullen zijn in het jaar 2023.

De verkeersgeneratie in de gebruiksfase is bepaald op basis van de CROW-richtlijnen. Uitgaande van de categorie 'schil centrum' met locatie gemeente Amsterdam resulteert de realisatie van het voorgenomen programma aan wooneenheden, commerciële ruimten en overige voorzieningen in een verkeersgeneratie van 6.610 voertuigbewegingen per etmaal. Er is tevens nagegaan of de maximale plancapaciteit binnen

het uitwerkingsplan tot een hogere verkeersgeneratie zou leiden. De verkeersgeneratie voor dit scenario, waarin meer woningen worden ontwikkeld en minder niet-wonen, is 6.420 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de berekeningen van de gebruiksfase wordt daarom de verkeersgeneratie van het voorgenomen programma gehanteerd. De berekende verkeersgeneratie betreft een worst-case aanname (conservatieve benadering), omdat in de praktijk het aantal voertuigbewegingen per etmaal lager zal liggen door de relatief lage parkeernormen die gehanteerd worden in het plangebied en de ligging nabij een ov-knooppunt.

Er is vanuit gegaan dat in de gebruiksfase het gemotoriseerde verkeer als volgt wordt afgewikkeld:

- 50% via de Verlengde Amstelstroomlaan en HJE Wenckebachweg naar de oprit S111 van de rijksweg A10;
- 50% via de Verlengde Amstelstroomlaan, de nieuwe tunnelonderdoorgang en de Spaklerweg naar de oprit S111 van de rijksweg A10.

Er zijn op basis van de gehanteerde uitgangspunten geen rekenresultaten in de AERIUS Calculator 2019 hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

Aanlegfase

Ook voor de aanlegfase zijn twee scenario's doorgerekend. De eerste is dat er voor de in te zetten mobiele werktuigen (welke diesel verbruiken) de emissienorm Stage IV (0,36 g/kWh) is gehanteerd. Er zijn op basis van de deze uitgangspunten geen rekenresultaten in de AERIUS Calculator 2019 hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

In het tweede scenario is voor de in te zetten mobiele werktuigen (welke diesel verbruiken) de emissienorm Stage IV (0,36 g/kWh) gehanteerd, met uitzondering van de heistelling. Voor de heistelling is de emissienorm Stage IIIA (3,3 g/kWh) gehanteerd, om te onderzoeken of het mogelijk is om heistellingen met een minder schone stageklasse in te zetten. Op basis van de gehanteerde uitgangspunten in de AERIUS Calculator 2019 treedt een maximale projectbijdrage van 0,01 mol/ha/jaar op in meerdere Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Er is in de gebruiksfase van de planontwikkeling, ook bij de realisatie van de maximale plancapaciteit conform het uitwerkingsplan, geen toename van de stikstofdepositie > 0,00 mol/ha/jaar in de omliggende Natura 2000-gebieden.

Ook voor de aanlegfase geldt dat er geen toename van de stikstofdepositie > 0,00 mol/ha/jaar is in de omliggende Natura 2000-gebieden. Hierbij dient wel met mobiele werktuigen te worden gewerkt die minimaal Stage-klasse IV of schoner zijn. Daarnaast dienen elektrische kranen te worden ingezet. Het project is daarmee niet vergunningplichtig onder de Wet natuurbescherming.

Hoofdstuk 17 Duurzaamheid

17.1 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.

17.2 Situatie plangebied

De gemeentelijke Routekaart Amsterdam Klimaatneutraal (2020) draagt in belangrijke mate bij aan het ontwerp en de invulling van Weespertrekvaart West. Met name voor de thema's duurzame energie, gezondheid, klimaatbestendigheid, circulair bouwen en afval. Het plan Bajes Kwartier heeft hoge ambities op gebied van Duurzaamheid.

Doelstellingen

De gedurfd duurzaamheid van het Bajes Kwartier wordt uiteengezet in zeven thema's met eigen ambities. De thema's zijn Smart Electricity Grid, Thermisch Grid, Circulair Materiaalgebruik, Groenblauwe Netwerken, Afvalkringloop, Healthy Urban Living Lab en Duurzame Mobiliteit. De ambities uit deze thema's hebben een hoge reductie van CO₂-uitstoot als gevolg en leveren een bijdrage aan de klimaatbestendigheid van de wijk. Duurzaamheid wordt in het Bajes Kwartier vooral gezien als middel om een hoge leefkwaliteit te borgen, nu en in de toekomst. Een lerende en flexibele aanpak speelt hierbij een belangrijke rol: wat nu werkt zal op termijn misschien gedateerd zijn. Bajes Kwartier blijft na realisatie de gerealiseerde ambities monitoren en maakt aanpassingen mogelijk ten opzichte van veranderingen in gebruik, techniek en een veranderend klimaat. Op deze manier garandeert Bajes Kwartier ook in toekomst een functionerend en duurzaam systeem op alle zeven thema's. De voorgestelde ingrepen en ontwerpen worden getoetst aan de zeven ambities en op de volgende aspecten:

- Icoonwaarde: Bajes Kwartier is de komende decennia zichtbaar als voorbeeld voor duurzame gebiedsontwikkeling.
- Beleefbare Duurzaamheid: Tastbaarheid, herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van duurzame ingrepen creëert draagvlak en betrokkenheid bij bewoners.
- Toekomstbestendig en veerkrachtig: Duurzame ingrepen dienen zoveel mogelijk verschillende doelen en functioneren ook als een van de doelstellingen wegvalt.
- Aanmoedigen en activeren: Uitnodigen tot duurzaam en gezond gedrag.
- Stedelijk welzijn: In het Bajes Kwartier leven mensen gezonder en is de omgeving schoon. De ambitie is om in Bajes kwartier langer gezond te leven.
- Ruimte voor de toekomst: Mogelijkheid tot aanpassingen aan nieuwe inzichten en technieken in de toekomst.

Beleefbare duurzaamheid

Groene Toren als kloppend hart: De Groene Toren is vanuit het hele gebied en de omgeving zichtbaar als aantrekkelijk verticaal park: Het gebouw en de openbare ruimte er omheen vormt een ecologische stapsteen voor dieren tussen de Amstelscheg en de groengebieden in de Watergrafsmeer; tegelijkertijd nodigt het groene en beweegvriendelijke ontwerp mensen uit tot bewegen en buiten zijn. Daarnaast wordt op het gebouw zichtbaar energie opgewekt. Maar 'onder de motorkap' gebeurt veel meer: de toren bevat de machinerie voor het transformeren van organisch afval, de besturing van het WKO-systeem en het bufferen van regenwater. Het is daarmee het kloppend duurzame hart van het Bajes Kwartier.

Verminderen energieverbruik

Een duurzame stad heeft een beperkt energieverbruik. Amsterdam heeft de ambitie dat alle nieuwbouw energieneutraal, zo niet energieleverend is (Routekaart Klimaatneutraal, 2020). Wettelijke geldt in Amsterdam een EPC van <0,2 voor nieuwbouw woningen (Crisis- en Herstelwet).

Bajes Kwartier wordt een energieneutrale wijk. Dat betekent dat net zoveel energie wordt opgewekt als het gebouwgebonden energieverbruik. Het systeem om dit te bereiken is een Smart Energy Grid. Voor het elektriciteitsgrid gaat het hierbij vooral over opwekking, opslag en distributie. Daarnaast is besparing belangrijk, waarbij naast technische en fysieke besparingsmaatregelen, gedrag een rol speelt: een energy-dashboard voor iedere woning maakt gedrag direct inzichtelijk en stimuleert besparing door de bewoners.

Uitgangspunt is dat de daken en een deel van de gevels van de bouwblokken worden belegd met zonnepanelen (PV). Dat is over het algemeen ook noodzakelijk om de gestelde EPC eis te kunnen halen. Op de daken waar geen daktuinen komen kan energie worden opgewekt met PV-panelen.

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).

Het is vanzelfsprekend dat in Bajes Kwartier alle woningen aardgasvrij zijn. Daarvoor in de plaats komt een collectief thermisch grid dat draait op verschillende lokale bronnen van lage temperatuur. Dit grid levert ook koude waardoor de woningen op hete zomerdagen een leefbare temperatuur kunnen hebben. Het thermisch grid wordt dé warmtevoorziening van de wijk. De aanleg, financiering, distributie en exploitatie van warmte en koude is in handen van de Bajes Kwartier Energie B.V. Net zoals het Smart Energy Grid is de warmte- en koudelevering aangeboden als energy as a service voor minimaal 30 jaar.

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. Doordat een gebouw van functie kan veranderen kan het langer meegaan. Hergebruik van materialen bij voorkeur lokaal gewonnen, verdient de voorkeur boven nieuw materiaal. Nieuw materiaal wordt duurzaam geproduceerd en biobased alternatieven voor traditioneel materiaal worden onderzocht. Voor de gebouwschil worden hoogwaardige materialen ingezet. De gemeente Amsterdam wil uiteindelijk toe naar gebouwen waarbij materialen demontabel zijn en gedocumenteerd worden in een materialenpasspoort, zodat materialen elders kunnen worden hergebruikt.

Voor Bajes Kwartier is een ambitieuze visie op circulair bouwen en ontwerpen geformuleerd bestaande uit twee hoofdlijnen. Enerzijds een hergebruikscore van 98% van het materiaal van de bestaande, anderzijds door circulair bouwen als principe uit te leggen waarbij nieuwe materialen een zo laag mogelijke milieu impact hebben, en het ontwerp herbruikbaarheid van gebouwelementen in de toekomst moet faciliteren. Om dit te faciliteren is een oogststrategie opgesteld voor het hergebruik van bestaande gebouwdelen en materialen en wordt het ontwerp getoetst op milieuprestatie (MPG) en flexibiliteit (Breeam mat8).

Afvalinzameling

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

Volgens de circulaire principe "afval=grondstof", wil Bajes Kwartier ook hier de kringloop sluiten: Organisch afval wordt alvorens verwerkt te worden tot compost, gebruikt om elektriciteit op te wekken door vergisting; warmte uit grijs water wordt terug gewonnen en hergebruikt, waarbij tegelijkertijd het water wordt gefilterd en schoon terug wordt gegeven aan de omgeving. Dit gebeurt door de Waste Transformers in de Groene Toren.

Het scheiden, verzamelen en afhalen van afval wordt zo comfortabel mogelijk gemaakt. Dit is een bijzondere uitdaging in een autovrije wijk met hoge dichtheid. De ambitie is te voorkomen dat vuilniswagens door het gebied gaan rijden door gebruik te maken van afvalruimtes in de ondergrondse parkeergarages. Voor gebouwen zonder kelder is er een afvalinzamelpunt ruim binnen 70 meter van de woningentree. Het afval in de afvalruimtes en de inzamelpunten kan worden ingezameld via kleine elektrische wagens, die het naar de rand van het gebied brengen waar grotere vuilniswagens het afval

kunnen ophalen. De haalbaarheid van een volledig automatisch ondergronds afvaltransportsysteem wordt onderzocht in samenhang met de verdere ontwikkeling van de wijken rond Bajes Kwartier.

Op deze manier wordt het metabolisme van de wijk zichtbaar in het afhaalsysteem, je ziet steeds elektrische afvalkarretjes rondrijden die afval van en naar de rand van het gebied brengen, en naar het middelpunt van het afvalstelsel: de Waste Transformers. Hierdoor is afvalverwerking niet alleen een circulaire ambitie, maar draagt het ook bij aan de beleving van gedurfde duurzaamheid.

De wijze van uitvoering van de Waste Transformers is nog onderwerp van studie. Daarmee is nog niet zeker of deze voorziening in overeenstemming is met de bepalingen uit bestemmingsplan Weespertrekvaart West, wat betreft de bedrijfscategorisering. Mocht dit niet passen, dan wordt voor de Waste Transformers een afwijkingsprocedure gestart.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 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 2012 (SVBP 2012) is op het voorliggende plan toegepast, om aan genoemde wettelijke verplichting te voldoen. Ook een aantal algemene bepalingen welke in hoofdstuk 3 en 4 van de regels is opgenomen (bijvoorbeeld de Overgangsregels), zijn voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

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

Waar de overige hoofdstukken van deze plantoelichting de achtergronden van het uitwerkingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de planregeling, te weten de regels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in paragraaf 18.3 de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

18.2 Planvorm

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

18.3 Artikelgewijze toelichting

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

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen in de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene

bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.

- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

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

Hieronder volgt per opgenomen artikel een toelichting. Daar waar het betreffende artikel vanwege de erin opgenomen regeling dit vraagt zal uitgebreid worden ingegaan op die regeling. Voor de overige artikelen wordt volstaan met een meer beperkte uitleg.

Artikel 1 Begrippen

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

Het artikel 'Begrippen' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Begrippen' in het bestemmingsplan.

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.

Het artikel 'Wijze van meten' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Begrippen' in het bestemmingsplan.

Artikel 3 Gemengd

3.1 Bestemmingsomschrijving

De ontwikkeling van het plangebied wordt mogelijk gemaakt door middel van de bestemming 'Gemengd'. Alle in het bestemmingsplan toegelaten functies voor de gronden zijn mogelijk binnen deze bestemming.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Zoals gebruikelijk is de positie en hoogte van de hoofdgebouwen op de planverbeelding weergegeven.

Het is de bedoeling om met het uitwerkingsplan de bouw van (een) ondergrondse parkeervoorziening mogelijk te maken die niet uitsluitend binnen de gemengde bestemming valt, maar ook onder de gronden die zijn bestemd voor Groen en Verkeer-1. Om onduidelijkheid te voorkomen of de bouw van een ondergrondse parkeervoorziening die tevens binnen de bestemming Groen en/of Verkeer-1 valt ook buiten het bouwvlak van de Gemengde bestemming kan doorlopen is in de regels opgenomen dat de ondergrondse parkeervoorziening niet uitsluitend binnen het bouwvlak hoeft te worden gebouwd.

Voor het hoofdgebouw - aangeduid met 'minimum bouwhoogte (m)' - geldt aanvullend dat de eerste bouwlaag minimaal 4 meter hoog dient te zijn.

Op de planverbeelding is per bouwvlak met de aanduiding 'maximum bebouwd oppervlak (m²)' aangegeven hoe groot het maximale bebouwde oppervlakte mag zijn. Dit wordt gemeten door toepassing van artikel 2.4 en het maximum heeft betrekking op de oppervlakte van de eerste bouwlaag en het souterrain. Eventuele uitkragingen op hogere bouwlagen en ondergronds tellen niet mee in de oppervlaktebepaling.

Voor de projectontwikkeling gelden enkele beperkingen die door middel van algemene aanduidingsregels in artikel 10 zijn geregeld - daar wordt naar verwezen in artikel 3.2.1 onder e.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Er mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd die zijn toegelaten op grond van Bijlage II, artikel 2 en 3 van het Besluit omgevingsrecht. Bijvoorbeeld: erfscheidingen voor de voorgevelrooilijn zijn alleen toegestaan tot een hoogte van 1 meter.

Omdat de oude gevangenismuren hergebruikt worden als inrichtingselement is onder b geregeld dat deze ook zijn toegestaan. De langzaamverkeerroute ter plaatse van de voormalige 'Kalverstraat' wordt overbouwd met enkele portalen, wat ook in de bepaling onder b is benoemd.

3.2.3 Bouwregels met betrekking tot geluidhinder

De ontwikkellocatie is geluidbelast, van meerdere kanten. In de Wet geluidhinder en het Amsterdamse geluidbeleid zijn waarborgen opgenomen om een goed woon- en leefklimaat te verzekeren. Bij uitgekristalliseerde bouwplannen die gedetailleerd in het bestemmingsplan worden vastgelegd kan eenvoudig worden getoetst aan de in de wet en het beleid gesteld eisen. Maar wanneer bouwplanontwikkeling op de schaal van dit project nog aan verandering onderhevig is, is een flexibele doorvertaling naar bouwregels in het bestemmingsplan nodig. Daartoe is artikel 3.2.3 opgesteld.

De basisregel in 3.2.3 onder a is dat elke woning een dove gevel dient te hebben, tenzij uit akoestisch onderzoek blijkt dat dat niet nodig is: wanneer aan de voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere waarde wordt voldaan. Daaraan kan worden voldaan doordat een gevel direct al niet zwaar geluidbelast is, of wanneer er afschermende bebouwing wordt gerealiseerd die de gevelbelasting beperkt, of wanneer vliesgevels worden toegepast.

De regel in 3.2.3 onder b en c heeft betrekking op het bedrijfsgeluid van de metro-opstelplaats en Omegam. Het geluid van deze bedrijven reikt tot in het projectgebied. Ter vermijding van de belemmering van de bedrijfsvoering door nieuwe woningen worden in deze regel eisen gesteld aan de ontvangerzijde. Deze eisen zijn lichter indien voor de bedrijven maatwerkvoorschriften zijn vastgesteld, die een verlichting van de maatregelen aan ontvangerzijde verantwoorden.

Overeenkomstig het Amsterdamse geluidbeleid is in 3.2.3 onder e en f bepaald dat elke geluidbelaste woning ook een niet-geluidbelaste gevel (stille zijde) heeft. Voor woningen met dove gevels is dat een harde eis, bij geluidbelaste woningen zonderdove gevels (vastgestelde hogere waarde) mag van de eis worden afgeweken indien het college daartoe in het kader van een concrete vergunningaanvraag besluit.

3.2.4 Bouwregels met betrekking tot trillingen

Het project wordt gerealiseerd binnen de invloedssfeer van spoorwegen, die trillingen kunnen veroorzaken. Deze trillingen kunnen het woon- en leefmilieu nadelig beïnvloeden en bij een te grote trillingshinder is het mogelijk noodzakelijk dat maatregelen aan de bron (het spoor) worden getroffen. Dit kan worden voorkomen door in de constructie van de nieuwbouw rekening te houden met de optredende trillingsniveaus en de trillingen te absorberen. In artikel 3.2.4 wordt bepaald bouwplannen moeten voldoen aan de voorwaarde dat de bouwkundige constructie trillingen voldoende dempt.

3.2.5 Bouwregels met betrekking tot de gevels langs de Amstelstroomlaan

De Amstelstroomlaan en de Kalverstraat zijn structuurbepalende routes. Een heldere begrenzing van de openbare ruimte van de Amstelstroomlaan vergt dat de bebouwing langs deze weg overwegend in de rooilijn wordt geplaatst. Daartoe is in artikel 3.2.5 opgenomen dat minimaal 70% van de gevel in de rooilijn dient te worden gebouwd. De rooilijn wordt bepaald door de lijnen die op de planverbeelding zijn aangeduid als 'gevellijn'. Voorts dient de bouwhoogte van de plint ten minste 4,5 meter te bedragen.

3.2.6 Bouwregels met betrekking tot parkeren (auto, fiets en scooter)

Het gemeentebrede beleid ten aanzien van parkeernormen voor auto's, fietsen en scooters is ook van

toepassing op het Bajes Kwartier. Dit is geregeld met de zogenaamde 'dynamische verwijzing', dat wil zeggen dat de normering voor het bestemmingsplan automatisch mee verandert wanneer de gemeenteraad het gemeentelijke parkeerbeleid wijzigt. De normen moeten worden toegepast op het moment dat het college zij een beslissing moet nemen op een vergunningaanvraag.

Ten behoeve van de beeldkwaliteit is bepaald dat bouwkundige constructies ten behoeve van de in- en uitritten van autoparkeergarages inpandig gerealiseerd dienen te worden.

3.2.7 Bouwregels met betrekking tot 'specifieke bouwaanduiding - 1' en 'specifieke bouwaanduiding - 3'

De bebouwingsvrije ruimte tussen het hoofdgebouw van de Groene Toren en gebouw B bedraagt ten minste 10 meter. Deze strook is ten dele bestemd als 'Groen' ter waarborging en de bouwgrens van gebouw B is gelegen op 10 meter afstand van de bouwgrens van het hoofdgebouw van de Groene Toren. Tussen de Groene Toren en gebouw B, binnen de bebouwingsvrije ruimte, mag wel één zwevende loopbrug en een geluidsscherm worden gebouwd (specifieke bouwaanduiding - 1). De hoogte waarop de loopbrug tussen de gebouwen zich bevindt is vrij. De constructie van de loopbrug zelf mag een hoogte en breedte hebben van 3,5 meter.

Aan de Amstelstroomlaan bevindt zich een pleinruimte, die door de bestemming 'Gemengd' deels overbouwd mag worden, mits een vrije hoogte van 4,5 meter in stand wordt gehouden. Dat geldt ter plaatse van 'specifieke bouwaanduiding - 3'.

3.3 Nadere eisen

3.3.1 Ondergronds bouwen

De mate waarin nieuwe ondergrondse constructies nadelige effecten op de grondwaterafstroming kunnen hebben wordt bepaald door de wijze waarop ondergrondse bouwplannen concreet vormgegeven worden. Dit betreft een uitwerkingsaspect waarop bij vergunningverlening getoetst kan worden doordat van de aanvrager verlangd wordt een rapport te overleggen waaruit de grondwatereffecten van het bouwplan duidelijk worden. Indien de rapportage daartoe aanleiding geeft kan het college nadere eisen stellen aan het bouwplan, dat wil zeggen dat aanpassingen gedaan moeten worden om nadelige grondwatereffecten op te heffen of te beperken.

3.3.2 Hoogbouw

Gebouwen hoger dan 30 meter kunnen windhinder en schaduw veroorzaken. Bij uitgekristalliseerde bouwplannen die gedetailleerd in het bestemmingsplan worden vastgelegd kan eenvoudig worden beoordeeld welke effecten op grond van het bestemmingsplan zich kunnen voordoen. Maar wanneer bouwplanontwikkeling op de schaal van dit project nog aan verandering onderhevig is, is een flexibele doorvertaling naar bouwregels in het bestemmingsplan nodig. Vooral wat betreft windhinder betreft dit een uitwerkingsaspect waarop bij vergunningverlening getoetst kan worden. Om de effecten in beeld te brengen en om te kunnen beoordelen of in het geval van een concreet bouwplan nodig is aanpassingen te doen ter beperking van windhinder en schaduw kan het college een rapportage van de vergunningaanvrager eisen. Indien de rapportage daartoe aanleiding geeft kan het college nadere eisen stellen aan het bouwplan, dat wil zeggen dat aanpassingen gedaan moeten worden om nadelige wind- of schaduweffecten op te heffen of te beperken.

3.3.3 Terrassen voor horeca

Het gebruik van horecaterrassen in de nabijheid van woningen kan geluidhinder veroorzaken. Om een goed woon- en leefmilieu te waarborgen kan het college in concrete gevallen beperkingen aan het terrasgebruik stellen.

3.3.4 Toetsing oppervlaktebepalingen

Het uitwerkingsplan geeft in artikel 3.4 regels ten aanzien van de omvang van functies binnen het uitwerkingsplan. De toetsing en handhaving daarvan vergt het bijhouden van een 'logboek' van verleende

en gerealiseerde vergunningen. Door artikel 3.3.4 wordt de aanvrager verantwoordelijk voor het bijhouden van die administratie.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Algemeen t/m 3.4.3 Wonen

In de gebruiksregels van de uit te werken bestemming is de beoogde functiemenging van het nieuwe stedelijke gebied vastgelegd, door het opnemen van minima en maxima voor de te realiseren functies. Daarmee wordt onder meer verzekerd dat de woonfunctie de overhand heeft en dat de realisatie van een broedplaats is geborgd. Het uitwerkingsplan omvat niet het gehele gebied waarvoor de uitwerkingsplicht geldt: de schoollocatie wordt door middel van een afzonderlijke procedure ontwikkeld. Op het toegelaten programma binnen dit uitwerkingsplan is daarom 12.000 m² (niet-wonen) in mindering gebracht. Binnen dit uitwerkingsplan kan daarom maximaal 123.000 m² tot ontwikkeling komen, waarvan maximaal 28.500 m² niet-wonen.

Het woonprogramma bedraagt dus ten minste 96.500 m², maar maximaal 108.000 m².

Het gebruik van een woonruimte in de vorm van onzelfstandige woonruimte (woningdelen, kamerverhuur; zie beleid in paragraaf 3.4.2) is niet toegestaan, uitgezonderd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen-1'. Deze aanduiding is op de planverbeelding weergegeven ter plaatse van de gebouwen D, H en het Poortgebouw.

3.4.4 Aanduidingsvlak 'specifieke vorm van gemengd-1'

Het vaste deel van het niet-woon programma heeft een omvang van 1.000 m² bvo en bestaat uit betaalbare werk- en experimenteerruimte conform het gemeentelijk broedplaatsenbeleid. Om te voorkomen dat het niet-woon programma geheel kan worden ingevuld door andere functies dan broedplaats is bepaald dat de gronden ter plaatse van de voormalige 'directeurswoning' (poortgebouw) is gereserveerd voor broedplaats. Dit gebouw is geregeld door weergave van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-1' op de planverbeelding en de regeling in artikel 3.4.4.

3.4.5 Aanduidingsvlak 'specifieke vorm van gemengd-2'

Onder de nieuwbouw van gebouw A kan een gemengd, levendig programma in de plint worden gerealiseerd met een maximum bruto vloeroppervlak van 1.000 m². Dit gebouw is geregeld door weergave van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-2' op de planverbeelding en de regeling in artikel 3.4.5.

Via een specifieke gebruiksaanduiding is geregeld dat wonen alleen aan de zuidzijde van het gebouw is toegestaan. In dit deel van het gebouw zijn studentenwoningen voorzien. Aan de noordzijde van het gebouw wordt een maatschappelijke functie mogelijk gemaakt.

3.4.6 Aanduidingsvlak 'specifieke vorm van gemengd-3'

Voor het hoofdgebouw en het kerkgebouw, die zijn aangeduid als 'specifieke vorm van gemengd-3', is geregeld dat de betreffende gronden voor kantoor en bedrijf (maximaal 10.000 m²), cultuur en ontspanning, maatschappelijke dienstverlening en broedplaats (maximaal 4.500 m²) is toegestaan. Daarnaast is tevens maximaal bruto vloeroppervlak van 300 m² horeca van categorie 2 en maximaal 800 m² horeca van categorie 4 mogelijk gemaakt.

In de nieuwbouw boven het kerkgebouw mogen woningen worden gerealiseerd, door weergave van de aanduiding 'wonen' op de planverbeelding en de regeling in artikel 3.4.6 onder b onder 7.

3.4.7 Gebruiksregels met betrekking tot toegelaten bedrijven

Overeenkomstig het 'moederplan' zijn alleen bedrijven in de hindercategorieën A en B toegelaten. Deze bedrijven leiden niet tot onaanvaardbare hinder in een stedelijke woonomgeving.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

In artikel 3.4.2 onder i is bepaald dat niet-woonfuncties over het algemeen in de plint gerealiseerd dienen te worden. Het doel daarvan is verlevendiging van het straatbeeld. Wanneer de plint al grotendeels met niet-woonfuncties is ingevuld kan van het principe afgeweken worden en kunnen niet-woonfuncties op de verdiepingen toegelaten worden. De afwijkingsbevoegdheid is ook toepasbaar voor functies die minder bijdragen aan het straatbeeld, zoals bijvoorbeeld medische praktijken die omwille van de privacy van patiënten blinde gevels moeten hebben.

Om in bestaande, zelfstandige woonbebouwing nieuwe onzelfstandige woonruimte te realiseren is het nodig vergunning te verkrijgen. Na oprichting van een zelfstandige woonruimte behoort de woonruimte tot de bestaande voorraad. Wanneer de wens bestaat deze verkamerd te verhuren of een bed & breakfast te gaan exploiteren, is vervolgens een vergunning op grond van de Huisvestingwet en/of -verordening nodig. Deze vergunning wordt verleend als aan de voorwaarden daarvoor wordt voldaan, waaronder een toets aan het beschikbare quotum. De ontwikkeling wordt op het quotum in mindering gebracht. Het woon- en leefklimaat is in dit afwegingskader voldoende geborgd. De omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan kan daarom volgen op de omzettingsvergunning of onttrekkingsvergunning ten behoeve van bed & breakfast. De binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voorziet er tevens in dat de afwijkvergunning en de onttrekkingsvergunning voor bed & breakfast voor wat betreft de geldigheidsduur worden gelijkgeschakeld.

Omdat de lijst met toegelaten bedrijven niet uitputtend is, is het denkbaar dat zich initiatieven aandienen van bedrijfsoorten die niet op de lijst voorkomen maar in vergelijking met de hindercategorieën A en B geen grotere milieuhinder veroorzaken. In artikel 3.5 onder c is voorzien in de collegebevoegdheid om een dergelijke bedrijfsvestiging mogelijk te maken.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De bestemming 'Groen' is bedoeld voor de openbare ruimte, die niet als 'Verkeer - 1' en 'Water' zijn bestemd. In de bestemming 'Groen' zijn geen autowegen toegestaan. Langzaamverkeersroutes zijn wel toegestaan. De bovengrondse bouwmogelijkheden in deze bestemming zijn beperkt. Er wordt rekening gehouden met voorzieningen zoals speeltoestellen of de aanlanding van bruggen e.d. als verbinding met het omliggende gebied.

4.2 Bouwregels

Ondergronds zijn parkeervoorzieningen, fietsparkeervoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

Bestaande ondergrondse of halfverdiepte bebouwing met een andere functie mag in stand blijven, worden vernieuwd of worden veranderd mits deze naar de omvang niet wordt vergroot.

De bebouwingsvrije ruimte tussen het hoofdgebouw van de Groene Toren en gebouw B bedraagt ten minste 10 meter. Deze strook is ten dele bestemd als 'Groen' ter waarborging en de bouwgrens van gebouw B is gelegen op 10 meter afstand van de bouwgrens van het hoofdgebouw van de Groene Toren. Tussen de Groene Toren en gebouw B, binnen de bebouwingsvrije ruimte, mag wel één zwevende loopbrug en een geluidsscherm worden gebouwd (specifieke bouwaanduiding - 1). De hoogte waarop de loopbrug tussen de gebouwen zich bevindt is vrij. De constructie van de loopbrug zelf mag een hoogte en breedte hebben van 3,5 meter.

Tussen het hoofdgebouw en gebouw C mogen maximaal twee zwevende loopbruggen worden gebouwd (specifieke bouwaanduiding - 2), eveneens met een hoogte en breedte van 3,5 meter.

Voor de projectontwikkeling gelden enkele beperkingen die door middel van algemene aanduidingsregels in artikel 10 zijn geregeld - daar wordt naar verwezen in artikel 4.2 onder f.

4.3 Nadere eisen

4.3.1 Ondergronds bouwen

De mate waarin nieuwe ondergrondse constructies nadelige effecten op de grondwaterafstroming kunnen hebben wordt bepaald door de wijze waarop ondergrondse bouwplannen concreet vormgegeven worden. Dit betreft een uitwerkingsaspect waarop bij vergunningverlening getoetst kan worden doordat van de aanvrager verlangd wordt een rapport te overleggen waaruit de grondwatereffecten van het bouwplan duidelijk worden. Indien de rapportage daartoe aanleiding geeft kan het college nadere eisen stellen aan het bouwplan, dat wil zeggen dat aanpassingen gedaan moeten worden om nadelige grondwatereffecten op te heffen of te beperken.

4.3.2 Terrassen voor horeca

Het gebruik van horecaterrassen in de nabijheid van woningen kan geluidhinder veroorzaken. Om een goed woon- en leefmilieu te warborgen kan het college in concrete gevallen beperkingen aan het terrasgebruik stellen.

4.4 Specifieke gebruiksregels

Overeenkomstig de regeling in het bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West' mag de groene zoom rond de gracht niet anders worden ingericht dan voor groen en mag niet worden afgegraven ten behoeve van water.

De locatie waar gronden voor bruggen gebouwd en gebruikt mogen worden zijn op de planverbeelding aangeduid als 'brug'.

Voor de bestaande souterrains en kelders geldt dat deze mogen worden gebruikt overeenkomstig de bestemming van het hoofdgebouw waarvan de bijzondere bouwlaag deel uitmaakt.

Het maximum oppervlak per terras binnen de bestemming 'Groen' bedraagt 50 m². Een terras binnen 'Groen' dat aansluit op een terras binnen de bestemming 'Gemengd' kan een gezamenlijk oppervlak van meer dan 50 m² hebben, zolang binnen 'Groen' het aaneengesloten oppervlak maar niet groter is dan 50 m².

Parkeren dient ondergronds / in gebouwen opgelost te worden. Parkeren op straat is daarom uitgesloten, behalve voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

Artikel 5 Verkeer - 1

De bestemming 'Verkeer - 1' is uitsluitend bedoeld voor de verlenging van de Amstelstroomlaan in het plangebied, met de daarbij behorende voorzieningen (parkeren, fiets- en voetpaden, groen- en speelvoorzieningen en water).

Artikel 6 Water

Het water dat het plangebied omzoomd is tegen dempen en bebouwen beschermd door de bestemming 'Water'. Deze bestemming staat waterfuncties (zoals waterberging, -wegen, waterafvoer e.d.) toe, met daarbij behorende natuurlijke oevers of oeverbeschoeiingen en voorzieningen en kunstwerken, zoals bruggen. Bruggen zijn alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'brug' en dienen als bruggen (dus niet als duikers) te worden vormgegeven.

Artikel 7 Leiding - gas

Vanwege de in/nabij het plangebied aanwezige aardgastransportleiding is een dubbelbestemming voor deze leiding opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen.

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. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 4 meter aan weerszijden) meegenomen.

Conform het Bevb geldt een geclausuleerd bouwverbod voor secundaire bestemmingen binnen de belemmeringsstrook. Er kan alsnog toestemming verleend worden voor het bouwen als de veiligheid met betrekking tot de buisleiding niet wordt geschaad. Verder is een omgevingsvergunning verplicht gesteld voor de uitvoering van de werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden, die de buisleiding kunnen beschadigen.

Het artikel 'Leiding - gas' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Leiding - gas' in het bestemmingsplan.

Artikel 8 Waterstaat - onverhard oppervlak

Het eiland en het deelgebied aan de zuidzijde heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat - onverhard oppervlak'. Deze dubbelbestemming regelt dat een minimum onverhard oppervlak van 9.150 m² gewaarborgd wordt.

De dubbelbestemming 'Waterstaat - onverhard oppervlak' is uitsluitend primair ten opzichte van de andere bestemming(en), voor zover binnen de gronden die zijn aangewezen als 'Waterstaat - onverhard oppervlak' niet wordt voldaan aan het behoud van een minimum onverhard oppervlak van 9.150 m², waarvan tenminste 3 keer 1.000 m² met volle grond.

Ter voldoening aan de Nota van Uitgangspunten is bepaald dat minimaal 3.000 m² moet worden behouden/gerealiseerd als 'volle grond'. Daaronder wordt verstaan een grondpakket waarvan is aangetoond dat het de conditie, levensverwachting, groeiplaats en (beeld)kwaliteit van bomen groter dan 15 meter (zogenoemde "eerste orde bomen") mogelijk maakt. Hiervoor is een bodemopbouw noodzakelijk met een diepte van tenminste 100 cm en een grondsamenstelling waarop eerste orde bomen kunnen groeien. Wanneer de volle grond boven ondergrondse bebouwing ligt moet de grond aantoonbaar voldoende water uit de omgeving kunnen ontvangen en weer afstaan.

De toetsing en handhaving van deze oppervlaktebepaling vergt het bijhouden van een 'logboek'. Door artikel 8.3.1 wordt de aanvrager verantwoordelijk voor het bijhouden van die administratie.

Artikel 9 Waterstaat - waterkering

Deze dubbelbestemming is gelegd op de primaire waterkering langs de zuidgrens en westelijke grens van het plangebied en de bijbehorende beschermingszone aan weerszijden ervan. De regels omvatten terzake geen nadere regelgeving; dit is voldoende geregeld in specifieke (water)wetgeving.

Het artikel 'Waterstaat - waterkering' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Waterstaat - waterkering' in het bestemmingsplan.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 vrijwaringszone - langzaamverkeer

De Kalverstraat is een karakteristiek gegeven. Het vormde ooit de functionele ader van de gevangenis en kan opnieuw als ruggengraat van het gebied fungeren. Door middel van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - langzaamverkeer' wordt geborgd dat nieuwe bebouwing alleen kan worden opgericht indien ter plaatse van deze gebiedsaanduiding of in een zone van 10 meter ter weerszijden daarvan een verbinding voor langzaamverkeer behouden blijft met een breedte van minimaal 6 meter en een vrije hoogte van minimaal 4,2 meter.

10.2 veiligheidszone - spoor

Binnen de op de planverbeelding weergegeven 'veiligheidszone - spoor' zijn zeer kwetsbare objecten niet toegestaan. Daarvan kan worden afgeweken indien uit onderzoek blijkt dat de externe veiligheidsrisico's

als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor aanvaardbaar worden geacht.

10.3 veiligheidszone - leiding

Binnen de op de planverbeelding weergegeven 'veiligheidszone - leiding' zijn zeer kwetsbare objecten niet toegestaan. Daarvan kan worden afgeweken indien maatregelen worden uitgevoerd om de effecten als gevolg van een incident met de gasleiding terug te dringen, de externe veiligheidsrisico's aanvaardbaar worden geacht.

Artikel 11 Anti-dubbeltelregel

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.

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Anti-dubbeltelregel' in het bestemmingsplan.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is een aantal algemeen geldende regels opgenomen. Dit kunnen bijvoorbeeld parkeernormen zijn en maximaal toegestane bruto vloeroppervlakte per functie. Tevens wordt met dit artikel, in aanvulling op het algemene gebruiksverbod in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), benadrukt wat als strijdig gebruik binnen de bestemmingen wordt beschouwd.

Het artikel 'Algemene gebruiksregels' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Algemene gebruiksregels' in het bestemmingsplan.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Met deze regel kunnen burgemeester en wethouders 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.

Het artikel 'Algemene afwijkingsregels' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Algemene afwijkingsregels' in het bestemmingsplan.

Artikel 14 Overgangsrecht

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

Het artikel 'Overgangsrecht' in dit uitwerkingsplan is gelijk aan het artikel 'Overgangsrecht' in het bestemmingsplan.

Artikel 15 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit uitwerkingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door het college van Burgemeester en wethouders.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

19.1 Het uitwerkingsplan en de Grex

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

De Grex is als aparte wet tot stand gekomen, maar uiteindelijk ingepast in 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 het kostenverhaal van de grondexploitatie anderszins verzekerd door het afsluiten van een anterieure overeenkomst. Een eventuele planschade is afgedekt door een planschadeverhaalsovereenkomst.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Uit de nota van toelichting bij het Bro blijkt dat slechts bij hoge uitzondering, indien het duidelijk gaat om een herziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, geen overleg zal hoeven plaats te vinden. Dit uitwerkingsplan maakt onderdeel uit van het in 2017 vastgestelde bestemmingsplan 'Weespertrekvaart West'. In het kader van dit bestemmingsplan heeft al vooroverleg plaatsgevonden met alle vooroverlegpartners.

Het uitwerkingsplan blijft binnen de gestelde kaders. Bij het uitwerkingsplan zijn geen provinciale belangen betrokken.

In het kader van de stedenbouwkundige planvorming is overleg gevoerd met Waternet. Het Masterplan is vertaald in dit uitwerkingsplan.

Het uitwerkingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg voorgelegd aan:

- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord Holland
- Gemeente Ouder-Amstel
- ProRail
- Waternet
- GVB
- Metro en tram
- Gasunie

Van de volgende instanties en diensten zijn reacties ontvangen naar aanleiding van het verzenden van het concept ontwerp Uitwerkingsplan:

- a. Waternet (ontvangen 30 januari 2020)
- b. ProRail (ontvangen 2 maart 2020)

Reactie Waternet:

Akkoord op de waterparagraaf, de gegevens omtrent de waterkering zijn correct.

De reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Reactie ProRail:

ProRail verzoekt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerp Uitwerkingsplan.

Aan de reactie is tegemoet gekomen.

20.2 Behandeling van zienswijzen

Het ontwerp uitwerkingsplan 'Weespertrekvaart West - Bajes Kwartier' wordt ingevolge artikel 3.9a Wro 6 weken ter inzage gelegd van 13 oktober 2020 gedurende een termijn van zes weken.

Belanghebbenden worden in deze periode in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Er zijn geen zienswijzen ingekomen.