

Beantwoording Overleg 3.1.1. Bro

Partners die een reactie hebben gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan Amstelstation – Amsteloever:

- Liander
- TenneT
- Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (Brandweer)
- ProRail
- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- binnen de gemeente Amsterdam: Metro en Tram (MET), Monumenten en Archeologie (MenA) en Economische Zaken (Team Detailhandel).

In dit hoofdstuk is een samenvatting te lezen van de reacties van de betrokken 3.1.1. partners en de beantwoording vanuit de gemeente Amsterdam.

Liander

Liander N.V. is eigenaar van een bestaand gasdrukmeet- en regelstation in het plangebied en is daarmee belanghebbend.

Het gasdrukmeet- en regelstation in het plangebied, gelegen aan de Amstelplein 9 te Amsterdam, is een type B inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Op dit station zijn de regels uit de Wet milieubeheer en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (hierna:

Activiteitenbesluit) van toepassing. In het ontwerp is aan de grond waarop het gasdrukmeet- en regelstation is gevestigd de enkelbestemming 'bedrijf – 2' toegekend. Zie afbeelding 1a en 1b. In de planregels van deze bestemming is aangegeven dat de functie nutsvoorzieningen is toegestaan.

Gelet op de ruimtelijke uitstraling van het bovengenoemd station, zie de veiligheidsafstanden in artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit die gelden voor een kaststation, willen wij u vragen dit gasdrukmeet- en regelstation te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' op de verbeelding en de daarbij behorende veiligheidscontour (Activiteitenbesluit - zone). Door deze wijze van bestemmen is de aanwezigheid van het gasdrukmeet- en regelstation voor derden zichtbaar en wordt beter geborgd dat de veiligheidsafstanden ten opzichte van respectievelijk kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten nu en in de toekomst in acht worden genomen. Wij verzoeken u het concept zodanig aan te passen dat tegemoet wordt gekomen aan het beschreven voorstel. Wij zijn graag bereid om deze reactie mondeling nader toe te lichten en met u mee te denken.

Antwoord:

In het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen het vastleggen van de bestaande functie en de ontwikkellocaties. Daar waar het bestaande functies betreft sluiten we aan op hetgeen nu is vastgelegd in het bestemmingsplan "De Omval". De huidige bestemming wordt aangehouden. Hierin zijn de bovengenoemde aspecten voldoende gewaarborgd. De bestemming van het station wijzigt niet, waarmee de bestemming ongewijzigd kan blijven in het herziene bestemmingsplan.

TenneT

TenneT heeft geen opmerkingen en wenst de gemeente succes bij de verdere uitwerking.

Antwoord:

Ter kennisname.

Veiligheidsregio Amsterdam-Amstelland (Brandweer)

Het plangebied ligt (direct) ten westen van het spoortraject Amsterdam Muiderpoort - Duivendrecht. Over deze spoorlijn kan vervoer van gevaarlijke stoffen per ketelwagen of container plaatsvinden. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen is klein, maar een ongeval is niet onmogelijk. Om de mogelijke gevolgen voor het plangebied te kunnen bepalen is inzicht in het potentiële gevaar nodig. Dit gevaar wordt veroorzaakt door de effecten van een ongevalsscenario met een spoorketelwagen ter plaatse van het spoortraject (bijvoorbeeld een explosie, fakkelbrand, wolkbrand of een giftige wolk). Hieronder worden de maatgevende ongevalsscenario's en de gevolgen voor het plangebied beschreven.

Antwoord:

Het benoemde risico-aspect wordt toegevoegd aan het rapport 'externe veiligheid', als bijlage toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

Voor informatie over een toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorziening verwijzen wij naar de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid van Brandweer Nederland 2019 en het Bouwbesluit 2012. Wij verzoeken u om de nadere invulling van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen in het plangebied, bijvoorbeeld per ontwikkelfase/-gebied, met ons af te (laten) stemmen.

Antwoord:

Per ontwikkeling zal afstemming met de Veiligheidsregio gezocht worden over de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen. De verantwoordelijkheid voor de blusvoorzieningen binnen een pand liggen bij de ontwikkelende partijen.

Voorzieningen bestrijdbaarheid bouwwerken

Uit de aangeleverde stukken leiden wij af dat er sprake kan zijn van onderdelen die relevant zijn voor de brandweer/ hulpverlening. Zoals bijvoorbeeld droge blusleidingen, brandweerliften, duurzame energie systemen (zonnepanelen, energie opslag systemen), toetredingsvoorzieningen, brandbeveiligingsinstallaties, een ondergrondse parkeergarage, autoluwe wegen, zone voor elektrische (deel)auto's en dergelijke.

Wij verzoeken u om deze voorzieningen in een later stadium van de betreffende ontwikkeling, bijvoorbeeld per ontwikkelfase/-gebied, met de brandweer af te (laten) stemmen.

Antwoord:

Per ontwikkeling zal afstemming met de Veiligheidsregio gezocht worden over de bovengenoemde onderwerpen.

Maatregelen

Hieronder zijn een aantal maatregelen aangegeven die de in dit advies behandelde risico's voor het plangebied kunnen beperken en/of de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid

kunnen vergroten. Deze maatregelen zijn niet limitatief, er zijn mogelijk andere maatregelen die toegepast kunnen worden.

- Toereikende opstelplaatsen voor hulpverleningsvoertuigen en bluswatervoorzieningen realiseren;
- Gebouwen in het plangebied tweezijdig bereikbaar maken voor de hulpdiensten;
- Een goede ontsluiting van het plangebied (indeling openbare ruimte/ wegen) realiseren waarbij van de risicobron (spoor) af kan worden gevlucht;
- Ontvluchtingsmogelijkheden (vluchtroutes en nooduitgangen) vanuit gebouwen in het plangebied realiseren die van de risicobron (spoor) af zijn gericht;
- Gebouwen in het plangebied voorzien van afsluitbare ventilatie waarmee de toevoer van buitenlucht snel kan worden gestopt;
- Bij het ontwerp van gebouwen in het plangebied en de te maken keuzes voor bijvoorbeeld materiaaltoepassing en/of uitvoering van de gevels/ dak rekening houden met de warmtestralings-/ overdrukeffecten van een spoorwegongeval;
- Voorkomen dat in geval van een ongeval met brandbare vloeistoffen op het spoor vloeistofuitstroming in de richting van het plangebied/ de nieuwe stationshal kan plaatsvinden;
- Waarborgen dat personen in het plangebied snel worden gewaarschuwd bij een (dreigend) ongeval met gevaarlijke stoffen;
- Voorlichting en risicocommunicatie voor bewoners en overige aanwezigen in het plangebied met betrekking tot het handelingsperspectief bij incidenten;
- Inrichten van een voorbereide en geofende noodorganisatie in het gebouw (bij niet woonfuncties).

Antwoord:

De bovengenoemde maatregelen horen deels te worden gefaciliteerd bij het aanvragen van de omgevingsvergunningen, en deels bij de inrichting van de openbare ruimte. In het bestemmingsplan worden dit soort maatregelen niet benoemd of vastgelegd. Deze opmerking vereist voor het bestemmingsplan geen actie, maar wordt opgepakt bij de uitwerking van de openbare ruimte of door toetsing bij aanvraag van de omgevingsvergunningen.

Fysieke veiligheid

Gezien de omvang en veelzijdigheid van de ontwikkeling verzoeken wij u (de gemeente Amsterdam) om in een vervolgstadium voorzieningen die relevant zijn in verband met de fysieke veiligheid in het plangebied, zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid en bluswater en complexe- /hoge gebouwen, nader met de brandweer af te stemmen. Wij denken graag hierover mee.

Antwoord:

Het is een aandachtspunt om in een vervolgstadium per ontwikkeling maatregelen en voorzieningen voor fysieke veiligheid af te stemmen met de Veiligheidsregio. Voor het bestemmingsplan vereist dit geen concrete actie.

ProRail

Op dit moment ligt er voor het aspect Externe veiligheid nog geen rapport ter onderbouwing. ProRail ontvangt graag op termijn de onderliggende stukken.

Antwoord:

Het rapport 'externe veiligheid' is toegevoegd als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Dove gevels

ProRail wenst aanvullend nog op te merken dat het toepassen van dove gevels als maatregel slechts een beperkt deel van het railverkeerslawaai wegneemt. Voor een goed leefklimaat speelt niet alleen het leven in de binnenruimte een rol, maar ook het 'leven' buiten de woningen en/of bijvoorbeeld de 'ontvangst' van railverkeerslawaai op andere gevels van de woning dan de dove gevels. Meer en meer ontvangt ProRail klachten van omwonenden die naast het spoor wonen, welke geluidsoverlast ondervinden als zij in zomerse dagen ramen en deuren openhouden en/of in de tuin zitten. Door bewoners van woningen die bij het spoor wonen wordt dit ervaren als aantasting van hun leefklimaat.

ProRail adviseert derhalve om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van deze specifieke woonfuncties en naar "nut en noodzaak" om deze op zeer korte afstand van een spoorlijn te realiseren.'

Antwoord:

Het gebied rond het Amstelstation is in gemeentelijk beleid aangeduid als geschikte locatie verdichting, juist vanwege de nabijheid van het hoogwaardige station en openbaar vervoer netwerk. Verdichting met woningen, kantoren en voorzieningen kan op deze locatie gerealiseerd worden zonder een grote toename van het autoverkeer te veroorzaken. De "nut en noodzaak" van wonen rondom het Amstelstation ligt daarmee in lijn met Amsterdams beleid. De geluidsbelasting is onderzocht in het geluidsrapport, toegevoegd als bijlage aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Windklimaat

Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Gemiddeld wachten reizigers 7 tot 10 min op een trein en dat doen ze bij voorkeur op het perron waar de trein halteert. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stationsbeleving. Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschut en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden. Uw gemeente dient hier onderzoek naar te doen. ProRail trekt hier graag gezamenlijk in op met uw gemeente om dit nadere onderzoek in te vullen teneinde het totaalbeeld te verkrijgen.

Antwoord:

In het kader van dit bestemmingsplan hebben we een windhinderonderzoek gedaan, zie hiervoor het onderzoek toegevoegd als bijlage aan de toelichting. Het windklimaat is hiermee onderzocht. In het bestemmingsplan is bepaald dat in de omgevingsvergunning aanvullend windonderzoek moet plaatsvinden op de effecten van de ontwikkelingen op het windklimaat. De bouwenveloppen zijn verwerkt in het windonderzoek. Pas in de omgevingsvergunning is duidelijk hoe de exacte invulling van de bouwenvelop eruit ziet. Dit is gedetailleerder, waardoor de effecten op het windklimaat exacter kunnen worden bepaald. Daardoor kunnen passende maatregelen worden geformuleerd.

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de uitbreiding van de stationshal, hiervoor geldt hetzelfde principe.

Opmerking:

ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het voorontwerp bestemmingsplan "Amstelstation Amsteloever" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. 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 ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels. Aangezien ProRail in het traject goed is aangehaakt, is er vanuit ProRail geen aanleiding om met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan nader in overleg te treden.

Antwoord:

Trillingshinder is een relevant aspect. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op het aspect trillingshinder. Door in een aparte paragraaf in de toelichting in te gaan op dit aspect is er voldoende aandacht voor dit onderwerp. Deze paragraaf is gebaseerd op een onderzoek van ProRail volgend uit het programma Hoog Frequent Spoor Vervoer.

Metro en Tram

De input voor het Verkeersonderzoek Amsteloever voor wat betreft het openbaar vervoer(metro, tram) zou door MET moeten zijn aangeleverd. Dit is niet gebeurd. MET is dan ook van mening dat verkeerde uitgangspunten ten grondslag aan het onderzoek zijn gelegd. Voor het berekenen van tramgeluid bestaat een standaardmethodiek. Deze wordt echter niet gehanteerd, zonder dat dit nader is onderbouwd. MET heeft daarom twijfels over de juistheid van de uitkomsten van het geluidsonderzoek. Ook vraagt MET zich af of vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet niet reeds zou moeten worden geanticipeerd op de nieuwe normeringen. Omdat de metro en bijbehorende voorzieningen een gegeven zijn in (de directe omgeving van) het plangebied, zijn MET dan wel haar opvolgers op geen enkele wijze risicodragende of initiatief nemende partij, noch voor het treffen van mitigerende maatregelen, noch voor financiën. Tot slot is MET van mening dat kritisch moet worden gekeken naar in hoeverre het steeds vaststellen van hogere waarden toekomstige ontwikkelingen kunnen beperken.

De gebruikte gegevens voor het bepalen van de emissie van metro zoals frequentie, type materieel, rijnsnelheid zijn volgens DGMR door 'de gemeente' geleverd (pag. 68 Verkeersonderzoek). Er wordt echter geen nadere bron vermeld. Ik breng onder uw aandacht dat de gegevens niet door MET zijn verstrekt, terwijl dit wel in de rede had gelegen omdat MET de directie is die over deze gegevens beschikt en deze op verzoek aanlevert (zie ook de website van de gemeente). MET heeft echter geen verzoek gehad om deze informatie aan DGMR te leveren. Wellicht is het dan ook overbodig aan te geven dat de gehanteerde gegevens onjuist zijn.

De informatie lijkt afgeleid van de vigerende dienstregeling en de vigerende materieelinzet, maar dit wordt niet nader geduid en is daarmee uitsluitend op hoofdlijnen controleerbaar. Uit een samenvatting blijkt dat type materieel (materieel dat binnenkort buiten gebruik wordt gesteld) en rijnsnelheid (50km/u in plaats van 80km/u) verkeerde uitgangspunten zijn gehanteerd (tabel 5, pag. 69 Verkeersonderzoek). Ten aanzien van een akoestisch onderzoek wordt in de regel 10 jaar vooruit gekeken en wordt uitgegaan van prognoses. Het lijkt er op dat DGMR hier aan voorbij gaat. Uit het geluidsonderzoek wordt niet duidelijk wat de reden hiervan is.

De emissie van de tram is afgeleid uit documentatie met betrekking tot de Combino uit 2006 (pag. 68 Verkeersonderzoek). Het Combino-trammaterieel is nog in exploitatie, desalniettemin komt referentiemateriaal uit 2006 mij gedateerd voor, temeer daar er recentere bronnen beschikbaar zijn. Voor het berekenen van tramgeluid bestaat er een standaardmethodiek. De vraag is waarom in deze berekeningen daarvan wordt afgeweken. Dit wordt niet nader onderbouwd. Het uitgaan van Combino-specificaties sluit mogelijk niet aan bij het nieuwe 15G materieel. Dit kan leiden tot een onjuist beeld met betrekking tot de geluidsproductie. Het advies is dan ook de standaardmethode voor het berekenen van tramgeluid te hanteren.

Het uitgangspunt dat de geluidsemisatie van de metro berekend is als wegverkeer (pag. 69 Verkeersonderzoek), acht ik een verkeerde. Metroverkeer is op deze locatie bestempeld als railverkeer (zie bijgevoegde kaart nr. 415 uit de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder).

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt (onder andere) onderscheid gemaakt tussen spoorweg- en wegverkeerslawaaï. Er is slechts sprake van spoorweglawaaï, als de spoorweg is aangemerkt als hoofdspoorweg of vermeld staat op de kaart als bedoeld in artikel 106, eerste lid, onder a. Wgh. Op grond van de Regeling zonekaart spoorwegen geluidhinder zijn van de deelkaart die lijnen van belang, die voorzien zijn van een nummer (487, 415, 416 en 419). In dit geval gaat het zoals hiervoor is aangegeven om nr. 415.

Aanvullend op voorgaande breng ik het volgende nog onder uw aandacht. De vraag is of de kwalificatie 'railverkeer' voor metro wel overeind blijft. In de nieuwe Omgevingswet (inwerkingtreding voorzien 1 juli 2022) is dit niet meer het geval. Om die reden adviseer ik u vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet te verkennen of niet alvast zou moeten worden uitgegaan van de nieuwe normeringen. Hiermee wordt voorkomen dat bij overlast de geluidsemisatie door een kritische omgeving wordt afgemeten aan nog net niet geldende nieuwe normen.

Uit voorgaande (2 en 3) moge blijken dat MET twijfels heeft bij de juistheid van de uitkomsten van het geluidsonderzoek. De indruk bestaat dat de geluidwaarden in de praktijk hoger zouden kunnen zijn dan waar het geluidonderzoek van uitgaat. Op pag. 54 van het Voorontwerp Bestemmingplan Amstelstation-Amsteloever is opgenomen dat de geluidssituatie een uitdaging vormt voor het plan, hogere waarden worden dan ook aangevraagd.

Ik wijs er op dat de huidige en toekomstige metrocapaciteit en frequentie van de Amsterdamse metro, de verder op gelegen onderhoudsvoorzieningen en het emplacement (opstel terrein/wasstraat) aan de Spaklerweg bekend zijn en een gegeven ten tijde van de planvorming met betrekking tot en de verdere ontwikkeling en uitwerking van het plangebied Amstelstation-Amsteloever. Is bijvoorbeeld expliciet getoetst of woningen hinder kunnen krijgen van het opstel terrein/wasstraat en is dit uitgesloten?

Voorgaande betekent dat het treffen van alle mitigerende maatregelen in relatie tot de aanwezigheid van de metro en –voorzieningen in (de directe nabijheid van) het plangebied Amstelstation-Amsteloever, inclusief alle bijbehorende risico's, waaronder ook de financiële, die de planontwikkeling en gewenste invulling van bestemmingen/functies mogelijk kunnen/moeten maken voor rekening en risico zijn van de partij die de gewenste ontwikkeling wenst. Metro en Tram dan wel haar opvolgers zijn dus op geen enkele wijze risicodragende of initiatief nemende partij, noch voor het treffen van mitigerende maatregelen, noch voor financiën.

Daarnaast is in zijn algemeenheid de vraag of het wenselijk is om steeds hogere waarden vast te stellen. Hiermee wordt alle beschikbare geluidsruimte nu reeds weggegeven waardoor toekomstige ontwikkelingen beperkt kunnen worden.

Antwoord:

De punten die MET maakt zijn terecht. Naar aanleiding van de reactie van MET zijn de bronnen voor het akoestisch onderzoek geactualiseerd, hiertoe zijn bij V&OR en MET de juiste databronnen opgevraagd en ontvangen. DGMR heeft een nieuwe berekening gemaakt waarbij rekening is gehouden met nieuw materieel, hogere frequenties en met betrekking van de prognoses voor de komende planperiode van 10 jaar. Deze input is gebruikt voor een actualisering van het akoestisch onderzoek. Het geactualiseerde geluidsrapport is te vinden als bijlage bij de toelichting.

Er wordt niet geanticipeerd op de Omgevingswet, dit bestemmingsplan wordt op basis van de huidige Wro in procedure gebracht.

Naar aanleiding van het akoestisch onderzoek wordt een besluit hogere waarde aangevraagd. Een toelichting hierover is te lezen in hoofdstuk "Geluid", waarin de consequenties van het akoestisch onderzoek worden benoemd.

Het is een helder standpunt dat MET en diens rechtsopvolgers niet risicodragend zijn voor ofwel mitigerende maatregelen ofwel financiële maatregelen. Dit risico is aan de initiatief nemende marktpartijen.

Waternet

Grondwaterneutrale kelders

Graag toevoegen dat het afwegingskader voor grondwaterneutrale kelders is vastgesteld. Kelders groter dan 300 m² dienen grondwaterneutraal aangelegd te worden. Voor kelders kleiner dan 300 m² geldt het gebiedsspoor en dienen desbetreffende maatregelen genomen te worden afhankelijk van de locatie.

Antwoord:

De grondwaterzorgplicht vereist dat ontwikkelingen in het plangebied zowel tijdens uitvoering als in de eindsituatie geen verslechtering van de grondwatersituatie mogen veroorzaken. Een verslechtering in de eindsituatie kan bijvoorbeeld ontstaan door grote nieuwe ondergrondse obstructies zoals parkeerkelders. Het bestemmingsplan maakt enkele nieuwe ondergrondse constructies mogelijk zoals ondergrondse parkeergarages. Alle ondergrondse kelderconstructies dienen, conform het paraplubestemmingsplan grondwaterneutrale kelders, grondwaterneutraal te worden uitgevoerd. Rondom de vergunningverlening dient getoetst te worden op de effecten op het grondwater.

Grondwatertoets

In de afgelopen maanden zijn er meerdere gesprekken geweest met de gemeente en Waternet over de ontwikkelingen bij het Amstelstation-Amsteloever. Momenteel wordt er o.a. gewerkt aan een grondwatertoets die door de gemeente is opgesteld. In deze toets wordt aangegeven wat de mogelijke locaties zijn voor de kelder/parkeergarages en wat de cumulatieve effecten hiervan zijn op het grondwater. Graag de kaart met mogelijke locaties toevoegen aan het bestemmingsplan en de definitieve grondwatertoets. De grondwatertoets wordt op dit moment getoetst door Waternet. Hierover is overleg met medewerkers van de gemeente Amsterdam.

Antwoord:

De grondwatertoets wordt inderdaad uitgewerkt en is besproken tussen de medewerkers van de gemeenten en Waternet waarbij de reactie van Waternet is verwerkt. Overigens dienen de ontwikkelaars in het plangebied Amstelstation - Amsteloever ten tijde van de omgevingsvergunning zelf aan te tonen of de bouwplannen grondwaterneutraal zijn. In de waterparagraaf is hiertoe een zinsnede toegevoegd waarin de toetsing rond de omgevingsvergunning benoemd wordt. Dit vindt plaats conform het inmiddels vigerende paraplubestemmingsplan "Grondwaterneutrale Kelders", vastgesteld op 7 oktober 2021.

Waterkwaliteit en Ecologie

Hier mist het onderwerp waterkwaliteit en ecologie. Hoe hebben de ontwikkelingen in het plangebied effect op de waterkwaliteit? Dit graag opnemen in de paragraaf.

Antwoord:

De effecten van de ontwikkelingen op de waterkwaliteit worden benoemd in de waterparagraaf.

Klimaatstresstest

Een van de uitgangspunten voor de (her)inrichting van de toekomstige situatie zijn de klimaatstresstesten van een gebied. Deze graag opnemen in het bestemmingsplan met een beschrijving hoe de bevindingen uit de klimaatstresstesten zijn uitgewerkt in de toekomstige plannen.

Antwoord:

De gemeente en waterschappen zetten zich in om Amsterdam zo goed mogelijk voor te bereiden op het veranderende klimaat. Om die reden is in mei 2021 de Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie gelanceerd. Het doel is te agenderen, inspireren en handvatten bieden om hiermee aan de slag te gaan. De uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie richt zich op 4 thema's, namelijk hitte, droogte, wateroverlast en overstromingen. Nadere uitwerking van de voorgestelde maatregelen zal in de komende maanden plaatsvinden wanneer ook het ontwerp voor de openbare ruimte nader wordt uitgewerkt. Waternet zal hierin tijdens het proces en ter toetsing worden meegenomen.

Verharding tov vergroening:

In het plan wordt alleen genoemd dat de verharding afneemt en er grote groenzones voor in de plaats komen. Graag in een tabel weergeven hoeveel verhard oppervlak er afneemt en wat daarvoor in de plaats komt.

Antwoord:

Conform het stedenbouwkundig plan wordt het groenoppervlak in het plangebied vergroot met circa 15.000 m2 groen, zie hiervoor figuur 3-2 in de Waterparagraaf.

In de nadere uitwerking van de planvorming wordt een waterboekhouding voor het gebied opgesteld om eventuele gevolgen te signaleren en indien nodig tijdig bij te stellen. Er wordt echter op voorhand reeds voldaan aan keurregels, er is geen sprake van verhardingstoename.

Rainproof:

Hierin wordt genoemd dat wateroverlast tegen wordt gegaan door 'vasthouden, bergen afvoeren'. Waar liggen kansen om water te bergen? Is er al een Rainproof kansenkaart opgesteld, zo ja deze graag toevoegen aan het bestemmingsplan.

Antwoord:

De rainproof kansenkaart is als bijlage toegevoegd aan de waterparagraaf.

Provincie Noord-Holland

Op 18 juni 2021 diende u bij de provincie Noord-Holland het voorontwerp bestemmingsplan Amstelstation-Amsteloevers in. Met dit bestemmingsplan wordt een verdere verdichting rond het bestaande hoogbouwcluster mogelijk gemaakt. Uiteindelijk wordt hierdoor ruimte geschept voor 1300 tot 2110 nieuwe woningen. Dit voornemen sluit goed aan op de provinciale omgevingsverordening NH2020 waarin gestreefd wordt om de woningbouwopgave zoveel mogelijk binnenstedelijk op te vangen om zodoende het landelijke gebied te ontzien. Directe aansluiting op een OV knooppunt is dan een waardevolle bijkomstigheid. Dat geldt evenzeer voor de nieuwe kantoren en andere voorzieningen die hier moeten komen.

Op het plangebied zijn verder geen provinciale beperkingsregimes van toepassing. Qua bouwhoogtes passen de plannen binnen de maatgevende toetshoogtes die gesteld worden ivm de nabijheid van Schiphol. De provincie Noord-Holland heeft geen bezwaar op dit bestemmingsplan.

Antwoord:

Ter kennisname.

Monumenten en archeologie (gemeente Amsterdam)

Archeologie en cultuurhistorie:

Paragraaf 4.7 over archeologie en cultuurhistorie wordt als niet compleet geacht. Ons advies is een actuele cultuurhistorische verkenning van het bestemmingsplangebied te (laten) uitvoeren om daarna de conclusies ervan in het bestemmingsplan te verwerken. Het doel van de verkenning is om de voorgestelde herontwikkeling te kunnen beoordelen, aan de hand van de aanwezige vastgestelde cultuurhistorische waarden van zowel de afzonderlijke gebouwen en (groen)structuren als de samenhang met de omgeving en waar nodig ook de wijze waarop ermee rekening is gehouden in de gebiedsontwikkeling.

Antwoord:

De cultuurhistorische verkenning van het plangebied is als bijlage toegevoegd

Erfgoedwet:

Graag onder het kopje 4.7.2 Cultuurhistorie ook toevoegen dat cultuurhistorische elementen zoals rijksmonumenten in de erfgoedwet beschermd worden.

Antwoord:

In het kopje 'cultuurhistorie' is een stuk tekst toegevoegd over de erfgoedwet.

Erfgoedagenda:

Graag de nieuwste erfgoedagenda: Erfgoed voor de stad (2016) aan de toelichting van het bestemmingsplan, onder het kopje 3.3 Gemeentelijk beleid, toevoegen.

Antwoord:

Is toegevoegd onder het kopje gemeentelijk beleid "Erfgoedverordening Amsterdam en Erfgoed in een dynamische stad – juni 2021 zie hiervoor "Cultuurhistorie".

Economische Zaken / Team Detailhandel (gemeente Amsterdam)

Detailhandel:

In lijn met eerder advies over project Amsteloever is team detailhandel positief over het metrage detailhandel zoals dat destijds in de nota van Beantwoording bij het concept SP is opgenomen, te weten maximaal 1.500 m² b.v.o., met een unitgrootte van max 300 m² b.v.o. elk. Zoals besproken met de heer Dippel is een toevoeging van maximaal 8.400 m² detailhandel gezien het draagvlak een veel te groot metrage. Voor het gehele plangebied is een plafond van 1.500 m² bvo voor detailhandel toereikend.

Wat de situering betreft, ligt de detailhandel, gezien het reizigersgerichte karakter, geconcentreerd/geclusterd op de verbinding aan de westzijde van het Amstelstation richting de Amstel. Deze route werd in het gesprek met de heer Dippel door de heer Van Damme de Amstelloop genoemd. Het Team Detailhandel adviseert om de detailhandel ook op blokniveau ruimtelijk toe te wijzen. Met andere woorden: het zou volstrekt helder moeten zijn dat de detailhandel zich moet vestigen in de blokken Leeuwenburg en Kunbuurt en wel aan de zijde rond de Amstelloop. Als dit niet helder is verwoord in het bestemmingsplan, ontstaat het ongewenste risico dat de detailhandel door de ontwikkelaar aan de achterzijde van bijvoorbeeld Leeuwenburg wordt ondergebracht.

Over verspreide/solitaire winkels op andere locaties in het projectgebied, zoals de Treublaan, Delta Lloyd en Spaklerweg adviseert het Team Detailhandel negatief, omdat dit strijdig is met het principe van clustering zoals in het Amsterdamse detailhandelsbeleid is voorgeschreven. Daarnaast liggen deze locaties buiten de kern van de passantenstroom, te weten de Amstelloop, hetgeen de winkelexploitatie onnodig moeilijk maakt.

Zoals gemeld in het gesprek met de heer Dippel is in het geval van het toevoegen van detailhandel in een bestemmingsplan een advies van de provinciale detailhandelscommissie (ADZ) verplicht. Met een uitbreidingsruimte van 1.500 m² is deze toetsing door de ADZ niet vereist.

Antwoord:

Naar aanleiding van de reactie op het voorontwerp bestemmingsplan is er afstemming geweest met EZ. In het bestemmingsplan wordt voor de ontwikkellocaties Leeuwenburg en Van der Kun maximaal 1500 m² bvo detailhandel toegestaan enkel rond de Stationsloper (hierboven Amstelloop genaamd). De maximale vestigingsgrootte is 300m² bvo. Overigens betreft het maximale metrage van 1500 m² bvo detailhandel geen uitbreidingsruimte omdat in het vigerend bestemmingsplan op deze locaties al detailhandel is toegestaan.

In de ontwikkellocaties Tooropgebouw en Amstelvista wordt detailhandel niet toegestaan.