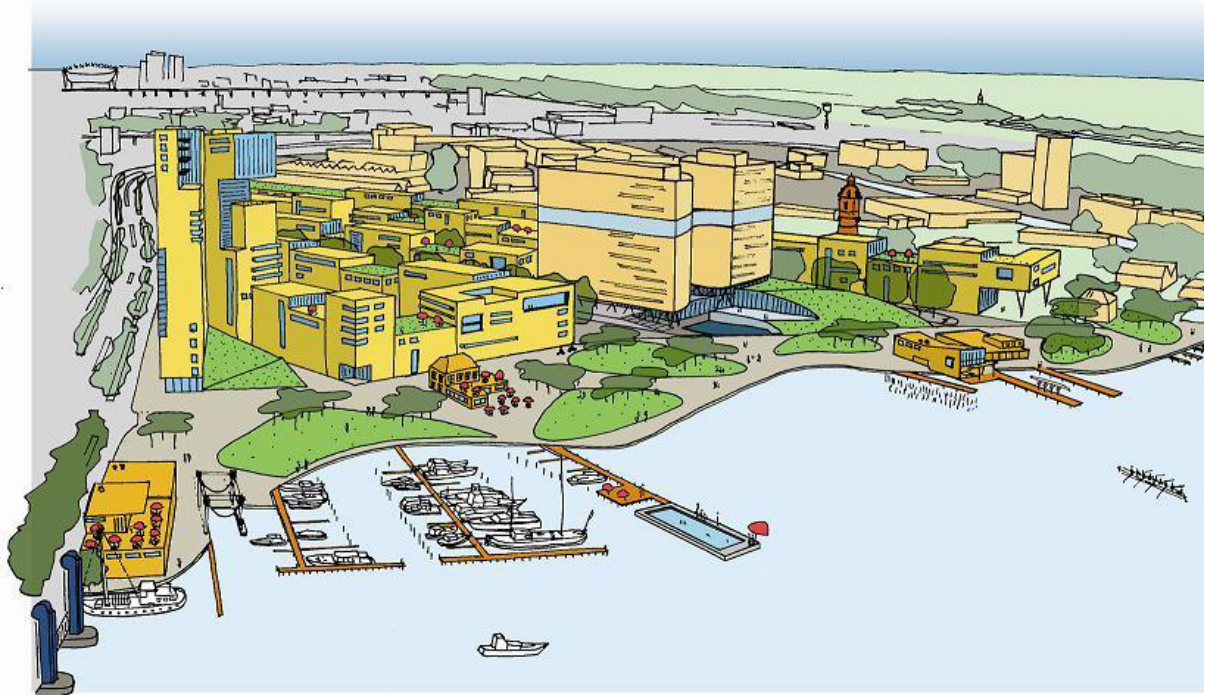


Amstelkwartier Binnendijks



Inhoudsopgave

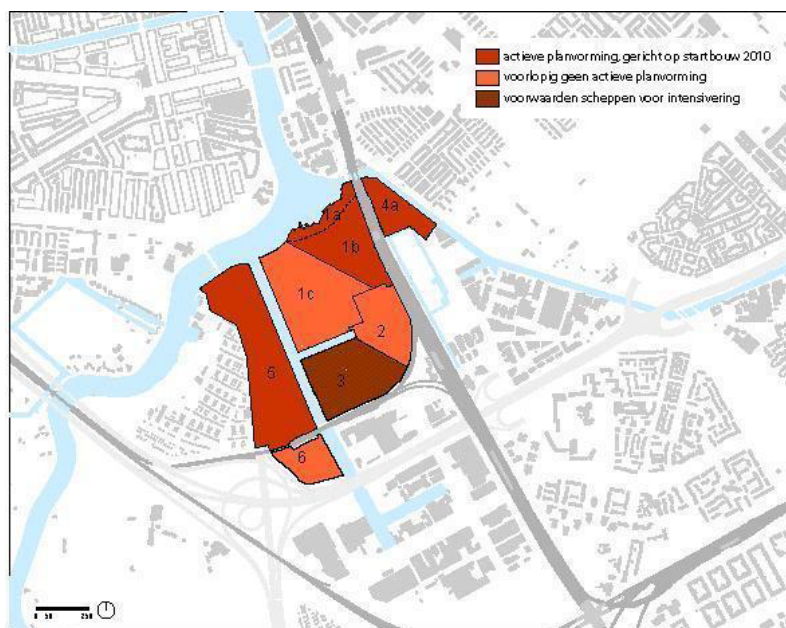
Toelichting	5
1. Inleiding	7
1.1. Leeswijzer	8
2. Bevoegdheidsverdeling	9
3. Plankader	11
3.1. Geldend planologisch beleid	11
3.2. Beschrijving van het plangebied	11
3.3. Geschiedenis	12
4. Beleidskader	15
4.1. Rijksbeleid	15
4.2. Provinciaal beleid	16
4.3. Regionaal beleid	17
4.4. Gemeentelijk beleid	18
5. Het ruimtelijk kader	23
5.1. Ruimtelijk-functionele aspecten	23
5.2. Stedenbouwkundige aspecten	25
6. Verkeer en parkeren	29
6.1. Algemeen	29
6.2. Autoverkeer	29
6.3. Langzaam verkeer	30
6.4. Openbaar vervoer	30
6.5. Resultaten onderzoek	30
6.6. Parkeren	33
7. Milieuaspecten	35
7.1. Mer/mer-beoordeling	35
7.2. Geluid	35
7.3. Bodem	47
7.4. Luchtkwaliteit	50
7.5. Externe veiligheid	54
7.6. Milieuzonering	57
7.7. Bestaande bedrijven	59
7.8. Duurzaamheid en energiegebruik	62
8. Luchthavenindelingsbesluit	63
9. Water	65
9.1. Algemeen	65
9.2. Resultaten onderzoeken	65
10. Natuur en landschap	69
10.1. Algemeen	69
10.2. Regelgeving	69

10.3.	Resultaten onderzoeken	70
11.	Cultuurhistorie en archeologie	71
11.1.	Algemeen	71
11.2.	Regelgeving	71
11.3.	Archeologiebeleid Amsterdam	72
11.4.	Resultaten onderzoeken	73
12.	Juridische planbeschrijving	77
12.1.	Algemeen	77
12.2.	Voorschriften en bestemmingen	77
12.3.	Digitaal raadpleegbaar plan	83
13.	Economische uitvoerbaarheid	85
14.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	89
14.1.	Overleg ex artikel 10 BRO	89
14.2.	Behandeling van zienswijzen	97

Toelichting

1. Inleiding

Het gebied Overamstel, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een "traditioneel" werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. Deze transformatie is een complex proces, dat niet in één keer gerealiseerd kan worden. Om deze stapsgewijze transformatie voor elkaar te krijgen, is het gebied Overamstel opgedeeld in deelgebieden, die elk een logisch geheel vormen. Samen met de deelgebieden 1a (buitendijks gebied van Amstelkwartier), 5 (A2/Johan Muyskenweg) en 4A (Kop Weespertrekvaart) maakt het binnendijks gebied (deelgebied 1b) deel uit van die deelgebieden waarvoor sprake is van actieve planvorming gericht op start bouw vóór 2010.



Figuur 1: Overzicht deelgebieden Overamstel

Het binnendijks gebied maakt samen met het buitendijks gebied deel uit van het Amstelkwartier en zal in samenhang worden ontwikkeld. Er is echter gekozen om voor het binnendijks gebied en het buitendijks gebied van Amstelkwartier verschillende bestemmingsplannen op te stellen. Omdat het buitendijks gebied deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur, zoals neergelegd in het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid", was de gemeente al geruime tijd van plan een bestemmingsplan op te stellen voor dit gebied om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen. Daarnaast zullen in de gebieden verschillende ontwikkelingen plaatsvinden en speelt een aantal (milieu) aspecten in het binnendijks gebied van Amstelkwartier, die niet aan de orde zijn voor het buitendijks gebied.

Het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks is bij besluit van 14 maart 2007, nr. 101, door de gemeenteraad vastgesteld en bij besluit van 23 oktober 2007 door gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurd. In de uitspraak van 12 januari 2011 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak het goedkeuringsbesluit vernietigd met instandhouding van de rechtsgevolgen, zodat het bestemmingsplan per 12 januari 2011 onherroepelijk is.



Figuur 2: Luchtfoto Overamstel, inclusief Buitendijks gebied

1.1. Leeswijzer

In het onderstaande wordt als over Amstelkwartier wordt gesproken uitsluitend het binnendijks gebied bedoeld.

Het bestemmingsplan bestaat uit de voorschriften, toelichting en de plankaart.

Op de plankaart zijn de toekomstige bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de voorschriften opgenomen juridische regeling. De plankaart en de voorschriften vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld.

De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling. Daarnaast worden de uitkomsten van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening beschreven. In de hoofdstukken 2 tot en met 4 wordt het algemeen kader weergegeven. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van het ruimtelijke en stedenbouwkundig kader. In hoofdstuk 6 tot en met 11 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 12 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 13 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 14 op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 10 BRO en de behandeling van zienswijzen).

2. Bevoegdheidsverdeling

Bij besluit van de gemeenteraad van 13 juli 2005 is het gebied Overamstel 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 op de Ruimtelijke Ordening bij de centrale stad blijven.

3. Plankader

3.1. Geldend planologisch beleid

Ter plaatse geldt het in 1962 door gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurde uitbreidingsplan Industriegebied Amstel.

De vigerende bestemmingen zijn "Water", "Plantsoenen en bermen", "Inrichtingen voor handel en industrie", "Inrichtingen voor het zuiveren van rioolwater", "Openbare gebouwen of gebouwen met bijzondere bestemming erf" en "Wegen met beplanting".

Bij Koninklijk Besluit van 26 april 1990, nr. 90.01070 is op grond van artikel 53 van de Wet geluidhinder een geluidzone rond het industrieterrein Amstel I en II vastgesteld.

Gedeputeerde staten van Noord-Holland hebben bij besluit van 19 maart 2007, nummer 2007-11686, goedkeuring verleend aan de door de gemeenteraad van Amsterdam op 20 december 2006, besluitnummer 281/701 en 282/702, vastgestelde facetherzelingen van het Uitbreidingsplan Industriegebied Amstel (deel Amsterdam) en het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 (deel Amsterdam). Deze facetherzelingen hebben betrekking op het gebied Overamstel dat ligt tussen de Amstel, het volkstuinenpark Amstelglorie, de ringmetrolijn, de Penitenciaire Inrichting Overamstel en de Weespertrekvaart. Met deze herzieningen is de vestiging van inrichtingen als bedoeld in art. 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer ten noorden van de A10 uitgesloten. Met ingang van 7 juni 2007 zijn de facetherzelingen van de gemeente Amsterdam onherroepelijk geworden.

De gemeenteraad heeft in de vergadering van 14 juli 2006 een voorbereidingsbesluit vastgesteld voor het gebied dat wordt begrensd door de Amstel aan de noordzijde, de Weespertrekvaart aan de noord- en oostzijde, de Joan Muyskenweg aan de westzijde en de gemeentegrens en de grens van het industriegebied Weespertrekvaart aan de zuidzijde. Het voorbereidingsbesluit is op 20 juli 2006 in werking getreden en geldt voor een periode van twee jaar.

3.2. Beschrijving van het plangebied

Het plangebied van Amstelkwartier ligt aan de noordoostzijde van Overamstel en wordt aan de noordzijde begrensd door de Korte Ouderkerkerdijk, aan de westzijde door het Nuon-terrein, aan de oostzijde door de Spaklerweg en aan de zuidzijde door de toegangsweg naar het Nuon-terrein. De oppervlakte van het plangebied bedraagt ongeveer 7,7 hectare.

Het grootste gedeelte van het plangebied wordt momenteel ingenomen door het terrein van Waternet. Recentelijk is op dit terrein aan de noordzijde aan de Korte Ouderkerkerdijk het nieuwe hoofdkantoor van Waternet in gebruikgenomen. Tot 2006 waren de gronden in gebruik voor de rioolwaterzuivering. De rioolzuiveringsinstallatie is in 2006 buiten gebruik gesteld.

In het noordoostelijk deel van het plangebied staat een schoolgebouw van het ROC, met aangrenzend aan de noordkant een openbare parkeerplaats. In het zuidoostelijk gedeelte van plangebied staat het zogenaamde Kroongebouw, waarin momenteel het Argonaut-GAK is gevestigd. Ten zuiden van de Korte Ouderkerkerdijk staat de voormalige directeurswoning van de Zuidergasfabriek. Dit gebouw is aangewezen als rijksmonument.

3.3. Geschiedenis

De historische ontwikkeling van het gebied Overamstel is bepalend geweest voor de huidige verschijningsvorm van het gebied. In ongeveer vijftig jaar is het gebied veranderd van polderlandschap naar het bedrijventerrein Amstel I en II.

Het gebied Overamstel is gelegen ter plaatse van een voormalige deel van de Groot Duivendrechtse polder (verdeeld in een hoog en laag gelegen deel, gescheiden door de Molenwetering ter plaatse van de grens met de huidige gemeente Ouder-Amstel).

De Amstel, een oude veenrivier, kwam in de 16e eeuw in gebruik als handelsroute. Circa een eeuw later werd het bestaande natuurlijke netwerk van veenrivieren uitgebreid met ringvaarten en trekvaarten. De ringvaarten waren nodig om de droogmakerijen te ontwateren en fungeerden soms eveneens als trekvaart. De Weespertrekvaart naar Weesp diende ook als ringvaart van de Watergraafsmeer. In 1629 werd het Diemermeer (Watergraafsmeer) drooggemaakt. Ten behoeve van de droogmaking was een ringvaart gegraven en nam de boezemcapaciteit af, waardoor het noodzakelijk werd de Groot Duivendrechtsepolder in te stellen in 1637. De polder werd bemalen met molens langs de Amstel en de ringvaart van de Watergraafsmeer. In 1638 werd een deel van de ringvaart van de Watergraafsmeer onderdeel van de Weespertrekvaart. Langs de trekvaart verrezen enkele buitens, waaronder Waschlust en Solitude (ook wel Solitudo of Lindenhove genaamd), dat over een haventje beschikte. Ook langs de Ouderkerkerdijk verrezen enkele uitspanningen en buitens.

Ter bescherming werden dijken, achter- en zijkaden aangelegd. Op deze wijze beschermde de Ouderkerkerdijk de Grote Duivendrechtsepolder tegen overstromingen vanaf de Amstel. De dijk is tot op heden nog aanwezig in het landschap. De dijk was tevens een belangrijke verbindingroute met zuidelijker gelegen plaatsen zoals Ouderkerk aan de Amstel.

De Grote Duivendrechtsepolder was vanaf de 17de eeuw voornamelijk als industrie-, land-en tuinbouwgebied in gebruik. Op de Omval vestigden zich de eerste kleine bedrijfjes. Later vestigden zich ook kleine bedrijfjes langs de Weespertrekvaart. Op de Amsteloevers kwamen op strategische plekken parken en buitenplaatsen van Amsterdam.

In 1848 werd Overamstel doorsneden door de Rhijnspoorbaan tussen station Weesperpoort en Utrecht, die in de jaren dertig is opgehoogd. Na 1848 hebben het deelgebied 4 "Weespertrekvaart" en de overige deelgebieden zich apart van elkaar ontwikkeld. Op een kaart van 1849-1850 is het verkavelingspatroon nog intact, met uitzondering van het tracé van de toen net geopende spoorlijn.

Begin 20e eeuw lag Overamstel aan de rand van de stad en was daardoor geschikt voor de vestiging van stadsrandfuncties. Doordat de woonbebouwing zich op geruime afstand bevond, leende het gebied zich goed voor de vestiging van de gemeentelijke Zuidergasfabriek. Eerst kwam de gemeentelijke Zuidergasfabriek gevolgd in de jaren dertig door de Rioolwaterzuiveringsinrichting-Zuid en later het Gemeentelijke Energiebedrijf.

In het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) van 1934 kreeg het gebied een industriële bestemming. In dit plan werd al een omvangrijke infrastructuur zoals de Ringweg Oost en een spoorwegtracé getekend. Het AUP voorzag ook in een waterontsluiting, de Duivendrechtsevaart met tal van insteekhavens. Bij de latere uitbreidingen van het bedrijventerrein, in het kader van het AUP, werd de oude verkaveling genegeerd. Er werd een nieuw oost west raster opgespannen tussen de spoorlijn en de rijksweg A2, dat min of meer is doorgezet tot en met het AMC.

De aanleg van de Zuidoosttak van de metrolijn in de jaren zeventig en de aanleg van de A2 en de Spaklerweg gaf een grote impuls aan het gebied Overamstel.

Door de overschakeling van kolengas op aardgas (circa 1960) werd de Zuidergasfabriek overbodig. Een deel van het voormalige gasfabriekterrein werd in 1989 in gebruik genomen door het Gemeentelijk Energiebedrijf (thans NUON).

De sterk verbeterde ontsluiting gaf een grote impuls aan het gebied en nieuwe bedrijven vestigden zich ten zuiden van het Gemeentelijk Energiebedrijf. De Penitentiaire Inrichting Overamstel kwam in 1978. In 1990 werd het gebied nog beter bereikbaar met de voltooiing van de ringweg A10 en in 1997 met de ingebruikneming van de ringlijn van de metro. Twee afslagen, S111 en S110, en de metrostations Spaklerweg en Overamstel ontsluiten sindsdien het gebied.

Bijzonder is dat het agrarische verkavelingspatroon van het veenlandschap de basis vormde voor de wegen- en bebouwingsstructuur in het noordelijk deel van Overamstel. Hoewel vrijwel niets meer over is van de poldersloten, is het verkavelingspatroon vandaag de dag zichtbaar in de oriëntatie van gebouwen, wegen en groen. Zelfs de oriëntatie van het nieuwe hoofdkantoor van Waternet volgt direct uit deze eeuwenoude polderverkaveling.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

Het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte scheppen voor verschillende ruimtevrage functies op het beperkte oppervlak dat Nederland ter beschikking staat. Het ruimtelijk beleid zal worden gericht op vier algemene doelen:

1. de versterking van de internationale concurrentiepositie;
2. het bevorderen van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. het borgen van veiligheid.

Bestemmingsplannen zullen aan dit beleid zoveel mogelijk een bijdrage moeten leveren. De ontwikkeling van Amstelkwartier past binnen de Nota Ruimte.

Nota Mobiliteit

De nota Mobiliteit geeft de volgende beleidsdoelen aan:

1. het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
2. het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische ontwikkeling;
3. een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
4. het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. De nota Mobiliteit bevat tevens beleid met betrekking tot verkeer, vervoer en verkeersveiligheid voor decentrale overheden (zie verder hoofdstuk 6).

Vierde Nota Waterhuishouding

Het beleid in deze nota heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen in stand te houden of tot stand te brengen. De hoofddoelstelling van de vierde nota waterhuishouding is het hebben en houden van een veilig en woonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik gegarandeerd blijft.

De nota pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Een groeiende economie, een groeiende bevolking, de wens te bouwen in en aan het water, de aanleg van nieuwe infrastructuur, de diffuse verontreiniging en vervuilde waterbodems, de voortschrijdende bodemdaling en de verandering van het klimaat maken het noodzakelijk dat daarop vanuit de waterhuishouding tijdig wordt geanticipeerd. Dit kan volgens de nota gebeuren door naast andere (economische en sociaal-maatschappelijke) ook ecologische en hydrologische ordeningsprincipes te laten dienen als grondslag voor ruimtelijke keuzes. Het beleid, verwoord in de nota, vormt hiermee de basis voor de watertoets zoals voorgeschreven door het Besluit op de ruimtelijke ordening (zie hoofdstuk 9).

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Het doel van het Nederlandse beleid voor luchtkwaliteit is het beschermen van de bevolking en de natuur tegen de negatieve effecten van blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen. Om dit te bereiken staan in de wet zowel emissiedoelstellingen om de milieudruk te verminderen als normen waaraan de

luchtkwaliteit moet voldoen. Voor de stoffen zwaveldioxide (SO₂), stikstofoxiden (NO_x), ammoniak (NH₃) en vluchtige organische stoffen (VOS) zijn verplichte emissiedoelstellingen geformuleerd in het kader van de Europese NEC-richtlijn. Het gaat hierbij om nationale emissieplafonds, waarboven de emissies in Nederland met ingang van 2010 niet mogen uitkomen. In het kader van het Nationale Milieubeleidsplan 4 zijn voor de emissies van dezelfde vier stoffen inspanningsverplichtingen genoemd die strenger zijn dan de NEC-richtlijn (zie paragraaf 7.4).

4.2. Provinciaal beleid

Streekplan Noord-Holland Zuid

Amsterdam neemt binnen het provinciale streekplan een bijzondere positie in. Als uitvloeisel van de gesloten beleidsovereenkomst tussen gedeputeerde staten van Noord-Holland en burgemeester en wethouders is het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" op 17 februari 2004 door gedeputeerde staten vastgesteld als uitwerking van het streekplan Noord Holland Zuid (zie paragraaf 4.4).

Cultuurnota 2005-2008

De provincie Noord-Holland heeft diverse maatregelen getroffen voor de inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordening. Culturele planologie en cultureel behoud behoren tot de vier kerntaken die de provincie in de cultuurnota 2005-2008 heeft geformuleerd. Hiermee sluit de provincie aan op de Nota Belvédère van het Rijk.

De provincie betreft nadrukkelijk culturele waarden, waaronder archeologische waarden, bij de inrichting van de ruimtelijke en stedelijke vernieuwing. Hiertoe zijn gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW.) De Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland (CHW-kaart) geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en bovenlokale cultuurhistorische waarden in Noord-Holland. De waardenstellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven

Een deel van deze waarden is beschermd op basis van de Monumentenwet 1988 of op basis van onze eigen monumentenverordening. De CHW-kaart wordt regelmatig geactualiseerd, bijvoorbeeld door het opnemen van recent ontdekte en gewaardeerde archeologische terreinen of door het van de kaart verwijderen van een van de monumentenlijst afgevoerd pand.

De waardestellingen van de CHW-kaart zijn bedoeld als primaire algemene indicaties die per specifiek plangebied nadere invulling en precisering behoeven. In hoofdstuk 11 wordt ingegaan op cultuurhistorische en archeologische aspecten in Amstelskwartier.

Beleid Externe Veiligheid

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven omtrent externe veiligheid. Aan de productie, het gebruik, de opslag en het transport (over weg, water, spoor en door buisleidingen) van gevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld chloor, ammoniak, benzine, kerosine, LPG/autogas) zijn risico's verbonden. Er bestaat een kleine kans dat deze stoffen vrij kunnen komen waardoor bijvoorbeeld giftige gaswolven of een explosie ontstaat. Ook de risico's vanwege vliegtuigen vallen onder het externe veiligheidsbeleid. Al deze potentiële risicobronnen worden ook wel risicovolle activiteiten genoemd.

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezig in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties. De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle

activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de rijksoverheid. In paragraaf 7.5 wordt ingegaan op de veiligheidsaspecten.

4.3. Regionaal beleid

De Stadsregio Amsterdam is een samenwerkingsverband van zestien gemeenten. De stadsregio werkt onder meer aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling en heeft in dat kader een aantal beleidsnota's opgesteld.

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (december 2004)

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) is het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de stadsregio Amsterdam. Het is richtinggevend voor de beleidsontwikkeling voor 10 jaar, voor de uitvoering van de exploitatie van het openbaar vervoer en de subsidieverlening op het gebied van infrastructuur en verkeersveiligheid. Dit RVVP is opgesteld binnen de ambities die de stadsregio-gemeenten gezamenlijk hebben geformuleerd. Deze ambities zijn: het creëren van een gezonde, gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht, het bieden van een goed sociaal klimaat aan de inwoners en het zorgen voor een duurzame leefomgeving. De hoofdlijnen van beleid zijn samen te vatten in een aantal strategieën: een samenhangend netwerk, gebiedsgerichte aanpak, prijsbeleid, duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en een slagvaardige samenwerking en financiering (zie verder hoofdstuk 6).

Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (oktober 2006)

Doel van het Regionaal Actieplan Luchtkwaliteit (RAL) is om in 2015 alle overschrijdingen van de normen voor stikstofdioxide en voor fijn stof (in 2010) te saneren. Het RAL dient eveneens als startdocument voor de bijdrage vanuit de Stadsregio Amsterdam voor dit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RAL is een deelprogramma voor het Noordvleugelgebied.

In het RAL wordt ingegaan op de problematiek wat betreft luchtkwaliteit en wordt een toelichting gegeven op de relatie van dit regionaal actieplan met andere plannen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarbij wordt een overzicht gegeven van de knelpunten wat betreft luchtkwaliteit, indien de Stadsregio en de gemeenten zelf geen maatregelen nemen. Voorts worden de maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren beschreven. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in gemeentelijke maatregelen met (gedeeltelijke) financiële dekking, gemeentelijke maatregelen zonder financiële dekking en regionale maatregelen. (zie verder paragraaf 7.4).

Regionale Woonvisie (december 2004)

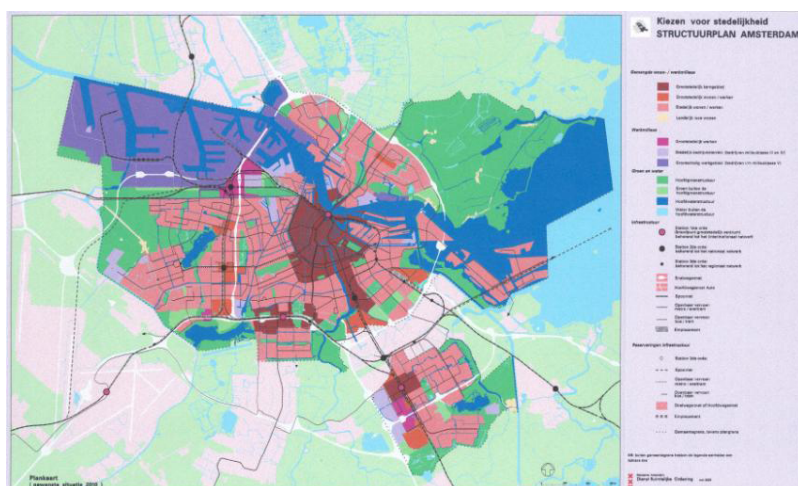
De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied volkshuisvesting voor de 16 gemeenten in de stadsregio Amsterdam voor de komende 10 jaar. Het geeft richting aan de programmering en prioriteiten op het gebied van wonen. Centraal staat in de Woonvisie de opgave tot het bouwen van voldoende woningen en dus het op gang brengen van de nieuwbouw en de herstructurering.

4.4. Gemeentelijk beleid

Structuurplan

Het thans vigerende structuurplan is het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid', dat in 2003 door de gemeenteraad is vastgesteld. In dit plan worden de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010 beschreven. Het structuurplan dient als beleids- en toetsingskader voor bestemmingsplannen. Het structuurplan heeft de formele status van een streekplanuitwerking. Onder het motto "Kiezen voor stedelijkheid" is in het structuurplan Amsterdam een beeld geschetst van de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2010. Als belangrijkste opgaven voor de stad worden gezien:

1. het ontwikkelen van milieus die juist in Amsterdam kansen hebben: milieus met bebouwing en omgeving van hoge kwaliteit, met intensief grondgebruik, menging van activiteiten en een optimaal openbaar vervoer- en fietsnetwerk. Dit vraagt om transformatie van bestaande woon- en werkgebieden en terugdringing van de milieuhinder;
2. het op alle fronten vergroten van de bereikbaarheid van de stad gericht op het kanaliseren van de mobiliteitsgroei, afstemming van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid en vergroting van het gebruik van fiets en openbaar vervoer;
3. het verhogen van de kwaliteit van water, groen en openbare ruimte: met extra aandacht voor waterberging.



Figuur 3: structuurplan Kiezen voor Stedelijkheid

Het gebied Overamstel is in het structuurplan in hoofdzaak aangemerkt als grootstedelijk wonen/werken. Een zone langs de Amstel en de Korte Ouderkerkerdijk is aangemerkt als onderdeel van de hoofdgroenstructuur (dit gebied ligt buiten het plangebied).

Bij grootstedelijk wonen/werken gaat het om multimodaal ontsloten gebieden die bij uitstek geschikt zijn voor de vestiging van stedelijk en regionaal georiënteerde voorzieningen en voor centrumstedelijke voorzieningen. De dichtheden zijn er hoog en er zijn goede kansen voor hoogbouw. Menging (met wonen en ondersteunende voorzieningen) is een wezenlijk kenmerk van deze gebieden.

Visie Overamstel

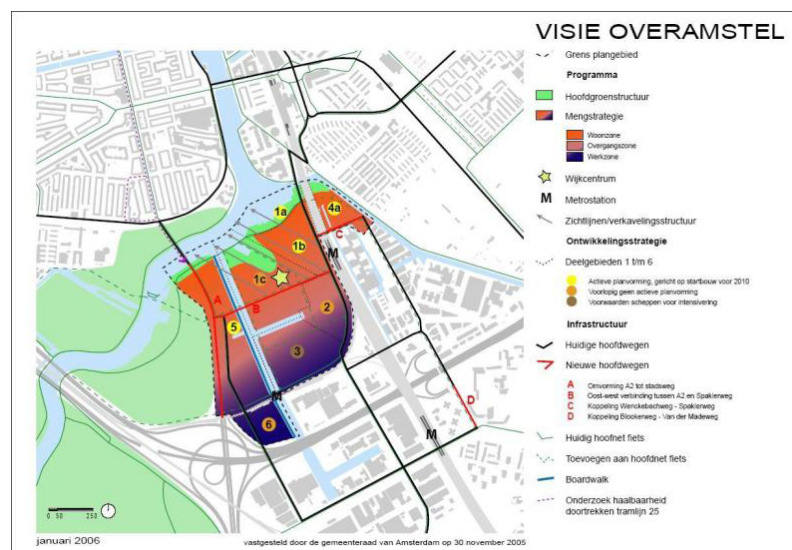
In de Visie Overamstel 2002 is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijfsgebied Amstel I en II tot stedelijk, gemengd woon-werkgebied voorgesteld. Deze Visie geeft globaal de ambitie, het programma en de ontwikkelingsrichting van het gebied Overamstel aan. In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" is deze transformatie opgenomen. In 2005 is de Visie uit 2002 geactualiseerd en na advisering door de stadsdeelraad Oost-Watergraafsmeer, in de gemeenteraad vastgesteld. In de Visie

2005 wordt het in het structuurplan gegeven kader verder uitgewerkt. Voor deze transformatie zijn vier uitgangspunten opgenomen:

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

Uitgegaan wordt van een woonzone in het noorden, een werkzone in het zuiden en daartussen een overgangsgedebied. In totaal worden er minder dan 4000 woningen ontwikkeld waarbij sprake is van 30% sociale huur. De huidige bedrijvigheid wordt zoveel mogelijk behouden bij een geïntensiveerd ruimtegebruik. Voorwaarde voor de ontwikkeling van woningbouw zijn maatregelen ten aanzien van een aantal milieuocontouren.

Het plangebied Amstelkwartier ligt in de woonzone. Dat wil zeggen dat hier voornamelijk wordt ingezet op woningbouw in hoge dichtheden. Het werken is vooral geconcentreerd in plinten. In de Visie wordt het behoud van de karakteristieke noordwest-zuidoost lopende verkavelingsrichting voorgeschreven.



Figuur 4. visie Overamstel

Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier

Bij besluit van 24 januari 2007 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier vastgesteld (zie ook par. 5.2). Het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier is het eerste concrete plan in het transformatieproces van het plangebied Overamstel van werkgebied naar een grootstedelijk woon-werk gebied. Het stedenbouwkundig plan vormt de basis voor het bestemmingsplan. Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid,

compacte bebouwing en menging van functies.

In het Amstelkwartier zijn circa 1100 woningen gepland, een hotel, kleinschalige werkunits in de plinten van de gebouwen en diverse voorzieningen, zoals een brede basisschool, een kinderdagverblijf en zorgfuncties. Het aanwezige hoofdkantoor van Waternet is integraal opgenomen in het stedenbouwkundig plan.

Waterplan Amsterdam

In het Waterplan Amsterdam (januari 2002) is de visie en strategie voor de gewenste inrichting, beoogd gebruik en toekomstig beheer van water en oevers neergelegd. Deze moeten er voor zorgen dat de sterke kanten van het 'blauwe goud' behouden blijven en dat water een prominente plek krijgt in stedenbouwkundige en ruimtelijke plannen. Hierbij wordt gestreefd naar:

1. voldoende ruimte voor water;
2. ecologisch gezond water;
3. integratie van water en groen;
4. het versterken van de identiteit van Amsterdam als waterstad;
5. het versterken van de belevingswaarde van het water;
6. duurzaam en evenwichtig gebruik;
7. duurzaam omgaan met grondwater.

Het Waterplan vormt het beleids- en toetsingskader voor gemeentelijk beleid, onder meer voor bestemmingsplannen (zie ook hoofdstuk 9).

Actieplan Luchtkwaliteit (maart 2006)

De gezondheid van de bewoners van Amsterdam is het belangrijkste argument om aan de luchtkwaliteit te werken (zie ook paragraaf 7.4). Schonere lucht heeft invloed op de kwaliteit van het leven van de Amsterdammers. Hiervoor is het Actieplan Luchtkwaliteit opgesteld. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam vloeit voort uit de verplichting die is opgenomen in het landelijke Besluit luchtkwaliteit 2005 (inmiddels vervangen door de Wet Luchtkwaliteit). Ingegeven door aspecten van de volksgezondheid stelt dit besluit, op grond van een Europese richtlijn, voor verschillende stoffen normen voor maximale concentraties in de buitenlucht. De voorgestelde maatregelen uit het Actieplan verbeteren de kwaliteit van de lucht in zijn geheel. Als Amsterdam zich verder wil ontwikkelen door het realiseren van nieuwe bouwprojecten, dan moet er voldoende (milieu)ruimte worden geschapen. Het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam kent een duidelijk doel, te weten het oplossen van de bestaande knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit in de stad. Het Actieplan bevat daartoe concrete maatregelen die erop gericht zijn om deze specifieke knelpunten aan te pakken. 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 (zie verder paragraaf 7.4).

Sociaal Structuurplan 2004–2015 “Wat Amsterdam Beweegt”

Het Sociaal Structuurplan 2004–2015 “Wat Amsterdam Beweegt” (2005) is het inhoudelijk kader voor de sociale pijler, met als hoofdlijn 'dynamiek' als drijvende kracht en katalysator voor de stad Amsterdam, met drie hoofddoelstellingen:

1. investeren in grootstedelijke dynamiek, zodat Amsterdam een creatieve kennis- en dienstestad wordt, die in de concurrentiestrijd tussen (inter)nationale vestigingsmilieus een sterke en onderscheidende positie inneemt;
2. investeren in menselijk kapitaal, zodat zoveel mogelijk Amsterdammers zich persoonlijk kunnen ontwikkelen en zelfstandig, volwaardig en actief, en zo nodig met gerichte ondersteuning en participeren in de samenleving via werk en scholing, via sport en bewegen, vrijetijdsactiviteiten en cultuur, en via zorg, welzijn en dienstverlening;
3. investeren in een leefbare omgeving, zodat juist in een moderne en multiculturele omgeving als de

Amsterdamse, algemene noties over het samenleven gedeeld, onderhouden en, waar nodig, worden beschermd, en dat deze drie hoofddoelstellingen op programmatische wijze worden uitgewerkt in zes themahoofdstukken, te weten:

- a. kennisstad (onderwijs en kenniseconomie);
- b. werkende stad (werk en inkomen);
- c. culturele stad (kunst, cultuur en creatieve industrieën);
- d. sportieve stad (vrije tijd en sport);
- e. zorgzame stad (zorg, welzijn en dienstverlening);
- f. veilige stad [(sociale) veiligheid].

Parkeernota Amsterdam

In de nota "Parkeren is Manoevreren" (Parkeernota Amsterdam, april 2001) is het gemeentelijk parkeerbeleid verwoord. Het parkeerbeleid bepaalt in belangrijke mate de bereikbaarheid van een stedelijk gebied en is daarmee mede bepalend voor de economische en sociaal-culturele vitaliteit. Het gemeentelijk beleid richt zich primair op het tegengaan van niet-noodzakelijk autogebruik. Gestreefd wordt naar het concentreren van arbeids- en bezoekersintensieve functies op goed per openbaar vervoer en fiets bereikbare locaties. Ter wille van een goede bereikbaarheid per auto blijft het stellen van een maximum aantal parkeerplaatsen onvermijdelijk (zie ook paragraaf 6.6).

Tot de vaststelling van een nieuwe beleidsnota Locatiebeleid (dat in april 2008 is vastgesteld, zie onderstaande) blijven de parkeernormen van het oude ABC-beleid van kracht, conform het vorige Structuurplan en het Regionaal Verkeer-en-Vervoerplan (RVVP). Dit is vastgelegd in het werkdocument Parkeernormering Amsterdam.

Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het huidige locatiebeleid is in april 2008 vervangen door het beleid neergelegd in de Nota Locatiebeleid Amsterdam. Deze nota bevat een aanvullend toetsingskader op grond van het Structuurplan.

Aan de Nota Locatiebeleid Amsterdam ligt ten grondslag dat de gemeente Amsterdam de ambitie heeft geformuleerd om van Amsterdam een Topstad te maken. Bedrijven - groot of klein, internationaal, nationaal, regionaal - moeten in Amsterdam een attractieve plek kunnen vinden om het bedrijf goed te kunnen laten functioneren. Een belangrijk aspect daarbij is een uitstekende bereikbaarheid van deze plekken.

Er is er voor gekozen om de huidige parkeernormen voor kantoren en bedrijven te blijven hanteren. Dit houdt in een parkeernorm voor kantoren en bedrijven van 1:250 m² bvo op A-locaties en 1:125 m² bvo op B-locaties. A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk.

Echter daarnaast wordt de mogelijkheid gegeven om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Flexibele toepassing van parkeernormen kan alleen als de luchtkwaliteit en de intensiteit/capaciteit van het wegennet dit toelaten. Dit zijn harde randvoorwaarden.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers (dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers, die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning (zie verder paragraaf 6.6).

Nota Hotelbeleid

In de Nota Hotelbeleid 2007-2010 (december 2007) is neergelegd dat de gemeente Amsterdam de uitbreiding van het aantal beschikbare en geschikte locaties in samenwerking met marktpartijen, stadsdelen en Stadsregio stimuleert. Om te voorkomen dat de Amsterdamse hotelmarkt nog verder uit balans raakt, zal de gemeente zich er op toeleggen dat vóór 2015 nog 4.500 aanvullende hotelkamers worden gerealiseerd. Hiertoe zullen vóór eind 2010 voor 7.200 hotelkamers plannen moeten worden ontwikkeld op reeds bekende of op geheel nieuwe locaties. Hiertoe moeten naast de bekende potentiële locaties vóór eind 2008 nog minimaal 50 nieuwe kansrijke locaties worden aangewezen. Gezien de bestaande plannen moet de aandacht zich met name richten op hotels in het driesterren en lagere segment, maar ook in het vier- en vijfsterren segment is nog aandacht nodig. In de hogere segmenten is met name behoefte aan nieuwe concepten als lifestylehotels, congresshotels en echte tophotels.

Hoogbouw, Beleid en Instrument (2005)

De nota Hoogbouw, Beleid en Instrument (2005) is in juni 2005 als aanvullend toetsingskader op het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" door de gemeenteraad Amsterdam vastgesteld. Het belangrijkste doel van het Amsterdamse hoogbouwbeleid is een zorgvuldige inpassing van hoogbouwinitiatieven in de bestaande structuren van de stad. Daarbij is de landschappelijke inpassing een aspect wat, zodra er sprake is van een zekere impact op het stadslandschap, een stedelijke afweging behoeft. In de Nota wordt aangegeven voor welke hoogbouwplannen dit geldt.

5. Het ruimtelijk kader

5.1. Ruimtelijk-functionele aspecten

Overamstel

Het gebied Overamstel biedt goede uitgangspunten om tot een gemengd stedelijk gebied te komen. 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 de overgang van de stad naar de werkgebied in Zuidoost. Ook de unieke kwaliteiten van het gebied zelf, zoals de ligging aan de Amstel en de cultuurhistorie van het Nuon-terrein, met haar monumentale gebouwen en prachtig park, vormen belangrijke dragers van het gebied. De ligging aan de Amsteloever met verbindingen naar de Amstelscheg en tegelijkertijd de binnenstad van Amsterdam op een steenworp afstand, maken Overamstel aantrekkelijk om te wonen. De goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en auto en de strategische ligging tussen de drie grootste kantoorlocaties van Amsterdam (binnenstad, Zuidas en Zuidoost) maakt Overamstel tot een uitstekende vestigingsplaats voor werken.

Amstelkwartier

Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Het programma voor Amstelkwartier bestaat uit circa 192.500 m² brutovloeroppervlakte (bvo). Met het bestaande kantoor van Waternet (27.500 m² bvo) is het totale programma circa 190.500 m² bvo.

Wonen

De woningbehoefte in de regio Amsterdam is erg groot. Landelijk gezien is het stadsgewest Amsterdam een van de weinige regio's waar het niet lukt om het woningtekort terug te dringen tot de gewenste en noodzakelijke 1,5% (landelijk doel), ook bij uitvoering van de ambitieuze woningbouwopgave 2005-2010. Uit het Woningbehoefteonderzoek ROA (thans stadsgewest Amsterdam) en Almere 1994-2002 (ROA en Dienst Wonen Amsterdam, 2004) blijkt dat het woningtekort in Amsterdam en de regio Amsterdam nog nauwelijks is gedaald.

Het rijk heeft met de verschillende regio's afspraken gemaakt over de woningproductie. De Nota Ruimte geeft aan dat de decentrale overheden in de Noordvleugel (het noordelijk gedeelte van de Randstad) in die periode 2010-2030 streven naar een toevoeging van in totaal 60.000 duizend woningen in bestaand bebouwd gebied, waarvan 50.000 in Amsterdam. Totaal (dus binnen bestaande bebouwde gebieden en daarbuiten) moeten er in die periode 150.000 woningen worden toegevoegd.

Het woningbouwprogramma bedraagt circa 136.000 m² bvo en circa 1100 woningen. Een groot deel van de woningen is, als gevolg van de hoge dichtheid, appartementen. De appartementen op de begane grond kunnen een tuin krijgen. Bovendien is het mogelijk om in de binnenstraten enkele 4-laagse herenhuizen te maken. Uitgangspunt is dat circa 70% vrije sector-woningen en circa 30% sociale huurwoningen zullen worden gebouwd. Dit geldt voor het totale aantal woningen.

In Amstelkwartier wordt voornamelijk ingezet op woningbouw in hoge dichtheden. Voor het werken wordt ruimte geboden in de plinten van gebouwen en in woonwerk-woningen. Vanwege de bereikbaarheid wordt het werken in de plinten van de stadsstraten geconcentreerd: langs de Spaklerweg en de toekomstige oost-weststraat. Op enkele plekken is het mogelijk in de woonzone een groter kantoorvolume of voorziening te realiseren mits het zich goed verhoudt tot de woningen. In Amstelkwartier staat al het kantoor van Waternet.

Bedrijven

Hoewel de nadruk in het plangebied ligt op de woonfunctie is er ruimte voor werken. Naast het bestaande kantoor van Waternet, dat qua omvang al een flinke werkfunctie in het plangebied oplevert, wordt vooral ingezet op werkruimte in de plinten van gebouwen en in woonwerk-woningen. Het werkprogramma bedraagt circa 5.500 m² bvo, exclusief het hoofdkantoor van Waternet (circa 27.500 m² bvo).

De plinten in de stadsstraten zijn bestemd als werkplinten. Hoge plafonds, voldoende diepte, slimme beukmaten en flexibele indelingsmogelijkheden zijn absoluut noodzakelijk voor een succesvolle werkplint. Er is ruimte voor kleinschalige werkruimten van 75 m² tot 300 m² bvo. De combinatie met wonen, de invloedssfeer van de metrohaltes en het Amstelstation, voldoende maaiveld parkeren, de zichtbaarheid langs een stadsstraat en de nabijheid van voorzieningen bieden een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor diverse vormen van kleinschalige bedrijvigheid. Er wordt voor bedrijven uitgegaan van 1 gebouwde parkeerplaats per 125 m² bvo. Bezoekers kunnen op maaiveld parkeren.

Horeca

Op dit moment is er één hotel gevestigd in Overamstel, het Mercure-hotel aan de Joan Muyskenweg. Overeenkomstig eerder genoemd hotelbeleid wordt ter ontlasting van de druk op de binnenstad en vanuit de potenties van Overamstel ingezet op het toevoegen van meer hotels.

In het plangebied wordt ruimte geboden aan één hotel. Eén hotel tussen de 10.000 m² en 18.000 m² bvo in bouweenheid 3c, strategisch gelegen aan de kruising van de Spaklerweg en de toekomstige oost-weststraat. Voorwaarde wordt dat de hotelplint een aantrekkelijke invulling krijgt die een meerwaarde heeft voor de omwonenden, zoals een restaurant of lunchroom.

Het monumentale pand ten zuiden van de Korte Ouderkerkerdijk is geschikt voor een horecafunctie, zoals een restaurant of lunchroom.

Detailhandel

Het is van belang dat er voldoende sociale en commerciële basisvoorzieningen aanwezig zijn. Naast stedelijke commerciële voorzieningen, zoals een hotel of horeca, gaat het ook om lokale voorzieningen zoals een buurtsuper. Indien nodig worden voorzieningen tijdelijk gehuisvest, voordat ze later doorschuiven naar het toekomstige wijkcentrum aan het 'Nuonpark'. De draagkracht voor een volwaardige supermarkt is met het aantal woningen in het plangebied Amstelkwartier te klein. Het voorstel is om tijdelijk in de werkplint een kleine supermarkt van circa 500 m² bvo te huisvesten. Hierbij wordt gedacht aan bouweenheid 3b, vanwege de centrale ligging en de goede zichtbaarheid en bereikbaarheid. Daarnaast is op beperkte schaal in andere bouweenheden nog ruimte voor detailhandel (totaal maximaal 1000 m² bvo).

Maatschappelijke voorzieningen

Voor het programma maatschappelijke voorzieningen in Overamstel is uitgegaan van de visie zoals neergelegd in het Sociaal Structuur Plan (DMO, 2004). Daarbij is gebruik gemaakt van de Amsterdamse voorzieningentoets.

Het maatschappelijke voorzieningenprogramma is niet alleen gebaseerd op de woningen uit Amstelkwartier, maar ook uit deelgebieden A2/Joan Muyskenweg en deelgebied Weespertrekvaart-noord. Voor deze twee deelgebieden wordt door de gemeente ingezet op een actieve planvorming, gericht op start bouw voor 2010 (zie Visie Overamstel 2005). Door de centrale ligging van Amstelkwartier komt het belangrijkste deel van de maatschappelijke voorzieningen hier terecht.

Uitgaande van het aantal woningen dat gebouwd zal worden in het plangebied Amstelkwartier en het aantal kinderen dat er zal komen is er behoefte aan een brede school basisonderwijs met 16 klassen.

Het plangebied Overamstel wordt gekenmerkt door twee verkavelingspatronen: een noordwest-zuidoost en een min of meer noord-zuid georiënteerde verkaveling. De noord-zuidverkaveling is opgespannen tussen de rijksweg A2 en de spoorlijn. Met kleine hoekverdraaiingen, loopt deze verkaveling door tot en met AMC. Naast dit grid, wordt de kop van het gebied Overamstel gekenmerkt door een noord-west-zuidoost lopende verkaveling. Dit is nog een relict van de oorspronkelijke agrarische verkaveling. De confrontatie van deze twee verkavelingspatronen aan de nieuwe oost-westverbinding, maakt de historische gelaagdheid van het gebied direct zichtbaar. Het stedenbouwkundig concept voor het deel boven de toekomstige oost-westverbinding, waaronder het plangebied Amstelkwartier, is gebaseerd op een noordwest-zuidoost lopende verkavelingspatroon. Er komen noordwest-zuidoost lopende straten, aan de noordwest zijde begrensd door de Korte Ouderkerkdijk en aan de zuidoostzijde door de Spaklerweg. Deze straten worden breed gedimensioneerd, zodat de historische richting goed verankerd is en er lange stedelijke lijnen zijn tussen het plangebied en de Amstel.

Bouwen in hoge dichtheid

Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een (hoog)stedelijk leefmilieu. Fysieke kenmerken hiervan zijn een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Het gaat om een verkavelingstypologie van middelhoogbouw van meer of minder gesloten bouweenheden.

Stadsblokken

Er is gekozen voor het bebouwingsconcept "het stadsblok". In het stadsblok ligt de bebouwing in een schil rond een open hof of keurtuin. Het stadsblok biedt de mogelijkheid flexibel om te gaan met woon(werk)typologie, parkeeroplossingen en dichtheid. De bebouwingswand vormt een duidelijke grens tussen de openbare straat en het besloten, autovrije, groene binnenterrein. Hier is ruimte voor zowel privé-tuinen als een grotere, collectieve tuin. De gesloten bouwbloktypologie maakt bovendien het bouwen langs de spoorlijn makkelijker, omdat bij woningbouw op geluidsbelaste locaties een geluidsluwe zijde veelal een voorwaarde is. De breedte van de diverse stadsblokken (tussen de 55 en 85 meter) is afgestemd op aanwezige fysieke grenzen en eigendomsgrenzen in het gebied. De verkaveling van de stadsblokken schikt zich vanzelfsprekend in het waterfront langs de Amstel. Deze wordt al eeuwenlang gekenmerkt door een rangschikking van min of meer haaks geplaatste stadsblokken op de Amstel. De stadsblokken van Overamstel vormen de 21e-eeuwse toevoeging aan deze reeks.

Stadsstraten en binnenstraten

In het plan grenzen de bouwblokken zowel aan de doorgaande stadsstraten Spaklerweg en de toekomstige oost-west verbinding, als aan rustige binnenstraten. De binnenstraat vormt de schaa sprong tussen de woning en de buurt, terwijl de stadsstraat de koppeling vormt tussen de buurt en de ruimere stadsomgeving. Deze schaa sprongen worden tevens zichtbaar gemaakt in de architectuur van de aangrenzende straatwanden. De wanden in de binnenstraten zijn fijnkorrelig en lager dan de wanden aan de stadsstraten. De bebouwing langs de stadsstraten worden gekenmerkt door een robuuste, aanééngesloten gevelwand met een éénduidige uitstraling. De wanden van de stadsstraten 'vouwen' bij de binnenstraten naar binnen, waardoor er geen harde overgangen ontstaan, maar aanleidingen voor boeiende hoekoplossingen.

Blokopeningen

De overgang van de straatwand langs de stadsstraat en de binnenstraat wordt verbijzonderd door deze wanden niet aan elkaar te bouwen. De sneden in de bebouwingswand zorgen tevens voor een bijzondere lichtval op maaiveld en geven een glimp vanaf de straat op de besloten, groene binnenwereld ('giardino segreto'). Daarnaast zijn er diverse dwarsverbindingen tussen de binnenstraten. Alleen de doorsteek langs het kantoor van Waternet is voor auto's, de overige zijn exclusief voor fietsers en voetgangers. Deze dwarsverbindingen zorgen voor een fijnmazige routing door de wijk voor voetgangers en fietsers. Bij de dwarsverbindingen vouwen de straatwanden naar binnen. Deze markeren de overgang tussen de straat en de groene binnentuin. Er blijft voldoende ruimte langs de dwarsverbindingen onbebouwd om de binnentuin te zien. De woningen naast de openingen hebben een extra buitengevel. Voorwaarde is dat

er geen blinde gevels gemaakt worden naast de blokopeningen.

Hoogbouw

De hoogbouw is op strategische plekken aan stadsstraten gelegen. De nieuwe hoogbouw voegt zich in de stedelijke silhouet van zowel de bestaande hoogbouw van Waternet en hotel Mercure als de aangrenzende hoogbouw in de Omval en Rivierstaete langs de Amstel. Er zijn drie hoogbouwaccenten gepland in het plangebied Amstelkwartier. De eerste twee accenten bij de kruising Korte Ouderkerkerdijk en Spaklerweg. In combinatie met de brug over de Weespertrekvaart vormt hoogbouw hier een krachtige entree voor Overamstel. Het derde hoogbouwaccent is strategisch gelegen aan de kruising van de Spaklerweg en de toekomstige oost-westverbinding. Om de effecten van de hoogbouw te bezien is in het kader van het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier een hoogbouwstudie gemaakt gemaakt.

Bestaande situatie

Het grootste gedeelte van het plangebied is in eigendom van de gemeente. Het gebruik van de gronden als rioolzuivering is 2006 beëindigd. De gronden waarop het hoofdkantoor van Waternet staat, is in eigenom van Waternet. Deze worden overeenkomstig het huidige gebruik bestemd.

In het noordoostelijk deel van het plangebied is een perceel in eigendom van ROC. Op dit perceel staat een schoolgebouw van het ROC, met aangrenzend aan de noordkant een openbare parkeerplaats. De huidige functie en bebouwing past niet bij de nieuwe ruimtelijke en stedenbouwkundige invulling van het gebied. Op deze gronden zijn woningen voorzien. Daarnaast moet aan deze zijde van het plangebied zoveel mogelijk worden voorzien in aaneengesloten bebouwing om de geluidbelasting van de spoorweg Amsterdam-Utrecht en de Spaklerweg op achterliggende woonbebouwing te beperken.

De gemeente is in overleg met de eigenaar en tracht tot overeenstemming met de eigenaar te komen. Bij de financiële onderbouwing van het plan is rekening gehouden met de kosten van verwerving van de gronden (zie paragraaf 13).

In het zuidoostelijk gedeelte van plangebied staat het zogenaamde Kroongebouw, waarin momenteel het Argonaut / GAK is gevestigd. Deze gronden zijn in eigendom van de gemeente, maar in erfpacht uitgegeven aan Pineapple B.V. Op deze gronden is eveneens in een woonfunctie voorzien, met in de plinten de mogelijkheid tot een kleinschalige bedrijvigheid en dienstverlening.

Met de eigenaar van de gronden vindt overleg plaats over de verwerkelijking van het plan. Mogelijkheid is dat de huidige eigenaar zelf overgaat tot verwerkelijking van de nieuwe bestemming.

Ten zuiden van de Korte Ouderkerkerdijk staat de voormalige directeurswoning van de Zuidergasfabriek. Dit gebouw is aangewezen als rijksmonument. Op dit moment is dit gebouw nog in gebruik als woning. Dit gebruik zal binnen de planperiode worden beëindigd . Dit gebouw krijgt een horeca-, culturele of maatschappelijke functie zie ook paragraaf 12.2.2.).



figuur 6: huidige eigendomsituatie

6. Verkeer en parkeren

6.1. Algemeen

Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een autoluwe woonwijk met één toegangsweg en een 30 km-regime.

In het plangebied komen stads-, binnen- en dwarsstraten voor. De Spaklerweg aan de oostkant en de toekomstige oost-weststraat aan de zuidkant van het plangebied zijn stadstraten. Dit zijn doorgaande 50 km-wegen. Voetgangers, fiets- en autoverkeer worden op 50 km-wegen van elkaar gescheiden. Het profiel van de Spaklerweg blijft grotendeels gehandhaafd. Alleen voor de ontsluiting van het plangebied dient een deel van het profiel van de Spaklerweg aangepast te worden. Bij het verleggen van de Spaklerweg worden de bestaande laanbomen, indien mogelijk, mee verplant. De berm langs de westkant van de Spaklerweg wordt tussen de bomen omgezet in parkeer- en enkele laad- en losplekken.

Bij de toekomstige oostwest-verbinding tussen de A2 / Joan Muyskenweg en Spaklerweg, aan de zuidkant van het plangebied, wordt aan beide zijden een eenrichtingsfietspad gerealiseerd. Ook de rest van het profiel lijkt op de Spaklerweg, met laanbeplanting aan beide zijden langs de rijbaan en een brede groene middenberm.

In het plangebied zullen drie binnenstraten worden aangelegd, waarvan alleen de binnenstraat tussen bouweenheid 1 en 2 niet toegankelijk is voor auto's. Het maaiveld parkeren is in een dubbele rij geconcentreerd in het midden van de straat. Aan weerszijden ligt een rijbaan van 4,5 meter met éénrichtingsverkeer.

Tussen de binnenstraten worden een of meerdere dwarsstraten gemaakt. Alleen de dwarsstraat langs het Waternet-hoofdkantoor zal voor auto's bereikbaar zijn. De overige doorsteken zullen alleen toegankelijk zijn voor voetgangers en fietsers. Deze dwarsstraten zorgen voor een fijnmazig fiets- en voetpadennetwerk in de wijk, met als doel om het fietsen en lopen voor de korte afstanden te stimuleren.

6.2. Autoverkeer

Het plangebied wordt voor autoverkeer toegankelijk vanaf de Spaklerweg. De binnenstraten zijn voor auto's alleen via een dwarsweg bij het Waternet-hoofdkantoor met elkaar verbonden.

Voor de Spaklerweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Volgens de te verwachten verkeersintensiteiten kan volstaan worden met een T-kruising zonder een verkeersregelinstantie. De royale opzet van de Spaklerweg nodigt sommige automobilisten echter uit tot hogere snelheden dan 50 km/uur, waardoor er een onveilige verkeerssituatie kan ontstaan. Bij de aanleg van de nieuwe kruising worden daarom tevens snelheidsbeperkende maatregelen gerealiseerd.

Voor de binnenstraten geldt een 30 km/uur regime. Op logische plekken in de straat worden snelheidsbeperkende maatregelen aangelegd. Bouweenheid 1 is de enige bouweenheid, die een eigen aansluiting heeft op de Spaklerweg. Het gaat hierbij om de toegang naar de parkeergarage onder bouweenheid 1a via de Korte Ouderkerkerdijk.

De dwarsstraten zijn, behalve de dwarsstraat langs het Waternet-hoofdkantoor, niet voor autoverkeer toegankelijk.

6.3. Langzaam verkeer

In het Amstelkwartier zijn de fiets/voetverbindingen fijnmaziger dan die van de auto, met als doel om het fietsen en lopen voor de korte afstanden te stimuleren. Waar voor de auto maar één ingang is via de Spaklerweg, kan per fiets en te voet op diverse plekken de wijk worden ingestoken. Daarnaast is maar één autodoorsteek tussen de woonstraten, terwijl er meerdere doorsteken voor voetgangers en fietsers mogelijk zijn. De doorsteken in bouweenheden 4, naar het toekomstige wijkcentrum en Nuonpark, zijn dus alleen bestemd voor langzaam verkeer. Met dit principe wordt bovendien sluipverkeer in de binnenstraten voorkomen. Verder blijft het vrijliggende fietspad langs de Spaklerweg, dat een belangrijke schakel vormt naar de stad, blijft gehandhaafd. Daarnaast wordt de Korte Ouderkerkerdijk autovrij (behoudens bestemmingsverkeer) gemaakt, ten gunste van fietsers en voetgangers.

6.4. Openbaar vervoer

Overamstel heeft in de huidige situatie met twee metrostations een gunstige ligging voor het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer in Overamstel is dan ook aanzienlijk hoger dan dat van Amsterdam als geheel (respectievelijk 45% en 33% in 2005). In 2020 als Overamstel in zijn geheel is ontwikkeld, zal het aandeel OV zelfs gestegen zijn tot 47%.

Amstelkwartier ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg, waar alle huidige metrolijnen van Amsterdam halteren. Daarnaast is het circa 10 minuten lopen naar het Amstelstation.

6.5. Resultaten onderzoek

In 2003 is door de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de stedelijke ontwikkeling in Overamstel. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor het in november 2005 vastgestelde plan "Visie Overamstel". Inmiddels zijn de plannen verder uitgewerkt en is er medio 2007 een nieuwe studie naar de verkeerseffecten uitgevoerd (Verkeersstudie Overamstel, 2007). Deze studie omvat het geheel Overamstel, niet alleen Amstelkwartier. Onder meer ten behoeve van het luchtkwaliteits- en geluidsonderzoek zijn, naast de berekeningen voor Overamstel als geheel, aparte berekeningen gemaakt voor de situatie dat alleen Amstelkwartier wordt ontwikkeld (de rest van Overamstel is hier buiten beschouwing gelaten).

Op nationaal niveau heeft het Centraal Planbureau (CPB) uitgangspunten ten behoeve van verkeersstudies vastgesteld. Omdat de uitgangspunten via de referentiemodellen in hoge mate de uitkomsten van verkeersstudies bepalen zijn deze uitgangspunten op nationaal niveau bestuurlijk geaccordeerd. Amsterdam heeft deze uitgangspunten nader uitgewerkt voor de Amsterdamse situatie en maakt gebruik van eigen referentiemodellen voor de jaren 2005 tot en met 2020 die specifiek zijn toegesneden op de lokale en regionale situatie. Ook aan deze modellen liggen objectieve uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten zijn in mei 2006 bestuurlijk geaccordeerd.

De uitgangspunten voor Amsterdamse verkeersstudies (waaronder dus ook die van Overamstel) zijn geënt op:

- de op 17 januari 2006 door de Eerste Kamer vastgestelde Nota Ruimte;
- de op 20 december 2005 door de Tweede Kamer vastgestelde nota Mobiliteit;
- De op nationaal niveau door het Centraal Planbureau (CPB) vastgestelde economische scenario's;
- de ontwikkeling in de sociaal-economische data volgens het Centraal Planbureau (CPB);
- het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" dat de gemeenteraad van Amsterdam op 16 april 2003 heeft vastgesteld;
- het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit;

- de sociaal-economische en demografische variabelen, alsmede de ruimtelijke invulling daarvan, zoals vastgesteld in overleg Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, het Regionaal Orgaan Amsterdam en gemeente Amsterdam (DRO);
- het in opdracht van het burgemeester en wethouders opgestelde Programma Ruimtelijke Investerings 2004 waarin de wenselijke en financieel haalbare investeringen in de ruimtelijke sector zijn genoemd in relatie tot de marktontwikkelingen en de daarop gebaseerde ruimtelijke-economische scenario's.

Effecten op autoverkeer

Inzicht in de toekomstige ontwikkelingen in en rond Amsterdam is van belang om de effecten van Overamstel te kunnen beoordelen. Zo neemt het aantal inwoners en de mobiliteit toe in Amsterdam en de regio. Ook belangrijk zijn de verwachte invoering van een vorm van rekeningrijden, het verhogen van de parkeertarieven en de Noord/zuidlijn, die zullen leiden tot een verschuiving van autogebruik naar openbaar vervoer. Niettemin zal ook het autogebruik in de toekomst toenemen.

Voor de periode tussen 2000 en 2010 zijn al veel van de te nemen maatregelen bekend. Het beeld van de aanwezige infrastructuur na 2010 wordt bepaald aan de hand van die maatregelen waarover financieel en/of bestuurlijk overeenstemming bestaat. Zo worden alleen plannen waarover voldoende mate van zekerheid is, meegenomen in de verkeersprognoses.

Door de uitvoering van de plannen in Overamstel treden veranderingen op in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (de meest waarschijnlijke toekomst als het plan niet wordt uitgevoerd). Op sommige plaatsen wordt het drukker, op andere plaatsen is er juist minder verkeer. Ook ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier zal op een aantal wegvakken een toename van de verkeersintensiteiten plaatsvinden.

Voor de (toekomstige) oost-wegverbinding, de Joan Muyskenweg en de omgevormde A2 in zuidelijke richting zullen extra verkeer te verwerken krijgen. Dit zijn dan ook de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van Overamstel. Aan de andere kant neemt het verkeer op de zuidelijke Spaklerweg, de De Heusweg, de Blookersweg en op de A10 in westelijke richting juist af ten opzichte van de autonome situatie.

De Spaklerweg, Blookersweg en de op/afrit S111 en voorbeelden van wegen waar op sommige plaatsen enige congestie kan worden verwacht. De mogelijke problemen liggen vooral op kruispunten. Redelijkerwijs kan worden verwacht dat dit alleen in de spitsperioden het geval zal zijn. Overdag en 's avonds kan het verkeer gewoon doorrijden. Dit is een heel gangbaar verkeersbeeld voor stedelijke gebieden en komt dan ook door de hele stad voor.

Genoemde mogelijke knelpunten kunnen met goede ontwerpen van kruispunten worden opgelost of verminderd. Niettemin zal er op de drukke momenten van de dag op bepaalde wegvakken wel wat congestie optreden. Kort gezegd wordt Overamstel een echt stedelijk gebied, met drukte op de wegen, maar niet een gebied dat onbegaanbaar zal zijn.

Effecten op de modal split (vervoerwijzekeuze)

Overamstel heeft een gunstige ligging voor het gebruik van openbaar vervoer. Hierdoor ligt het autogebruik lager dan het Amsterdams gemiddelde. In 2005 werd 39% van de verplaatsingen van en naar Overamstel met de auto gemaakt. In de rest van Amsterdam was dit 46%. Zoals uit de verkeersstudie blijkt, is in 2020 is aandeel auto in Overamstel zelfs gezakt tot 37%. Overigens zal het autogebruik ook in de rest van de agglomeratie dan zijn afgenomen tot 40% (o.a. door hogere parkeertarieven, rekeningrijden en de komst van de Noord/zuidlijn).

Zoals in het bovenstaande al is aangegeven zal in 2020, het aandeel OV 47% bedragen.

Langzaam verkeer

Het fietsgebruik in Overamstel is lager dan het Amsterdams gemiddelde (respectievelijk 16% en 21%). Dit komt enerzijds door de wat excentrische ligging van Overamstel, maar het lagere fietsgebruik in Overamstel heeft daarnaast te maken met de 'concurrentie' tussen openbaar vervoer en fiets. Hoe beter de OV-ontsluiting, hoe lager het fietsgebruik. In Overamstel is het openbaar vervoer uitstekend te noemen. Het stimuleren van fietsgebruik is een belangrijk onderdeel van het plan Overamstel.

Met investeringen in vrijliggende fietspaden langs de oost-westverbinding en twee fietsbruggen (over het zijkanaal van de Duivendrechtse Vaart en over de Weespertrekvaart) wordt een impuls aan het fietsverkeer gegeven. Er ontstaan snelle fietsverbindingen met de omliggende wijken Rivierenbuurt en Watergraafsmeer en ook de route langs de Amstel richting centrum is uitstekend. In 2020 zijn er vrijliggende fietspaden langs de oostwest-verbinding en zijn er twee fietsbruggen gerealiseerd (over het zijkanaal van de Duivendrechtse Vaart en over de Weespertrekvaart). Het verwachte fietsgebruik in Overamstel is dan 16% (tegen 18% in Amsterdam gemiddeld). Dit heeft te maken met de 'concurrentie' tussen openbaar vervoer en fiets: hoe beter de OV-ontsluiting, hoe lager het fietsgebruik.

Uit de verkeersstudie uit 2007 blijkt dan ook dat het fietsgebruik in de toekomst toeneemt ten opzichte van nu. Anno 2020 zal het fietsgebruik in Overamstel, zo is de verwachting, meer in lijn met het Amsterdams gemiddelde liggen.

Amstelkwartier uitgelicht

Ten behoeve van het luchtkwaliteits- en geluidsonderzoek zijn, naast de berekeningen voor Overamstel als geheel, aparte berekeningen gemaakt voor de situatie dat alleen Amstelkwartier wordt ontwikkeld (de rest van het plan Overamstel is hier buiten beschouwing gelaten). Onderstaande tabel laat van de belangrijkste wegvakken zien hoeveel motorvoertuigen er per etmaal (gemiddelde weekdag) gebruik van maken (anno 2020). Er is onderscheid gemaakt tussen de 'plansituatie' (mét Amstelkwartier ontwikkeld) en de autonome situatie (zonder Amstelkwartier).

Wegvak	Plansituatie	Autonome situatie	Verschuif	%
Spaklerweg (Overzichtweg - Ouderkerkerdijk)	25350	24000	1350	6%
Spaklerweg (Ouderkerkerdijk - uitgang Metrostation)	22550	21600	950	4%
Spaklerweg (uitgang Metrostation - Nuonweg)	26200	23100	3100	13%
Spaklerweg (Nuonweg - van Marwijk Kooistraat)	31500	29850	1650	6%
Spaklerweg (van Marwijk Kooistraat - van der Madeweg)	39600	38000	1600	4%
Spaklerweg (van der Madeweg - Stationsweg)	48950	44350	1600	4%
Nuonweg (Spa Merweg - 1ste zijstraat)	11700	10100	1600	16%
Nuonweg (1ste zijstraat - 2de zijstraat)	1550	0	1550	-
Nuonweg (2de zijstraat - Joan Muiskenweg)	1550	0	1550	-
Overzichtweg (Spaklerweg - Juliana plein)	25200	23900	1300	5%
Julianaplein (Overzichtweg - Pr. Bernhardplein)	20250	19650	600	3%
Hugo de Wiestaan (Julianaplein - Fizeaustraat)	16150	15500	650	4%
Spooronderdoorgang (H.J.E. Wenckebachweg - Spaklerweg)	1100	0	1100	-
H.J.E. Wenckebachweg (Spa Merweg - Spooronderdoorgang)	4500	4150	350	8%
H.J.E. Wenckebachweg (Spooronderdoorgang - Joop Geesinkweg)	4900	3800	1100	29%
H.J.E. Wenckebachweg (Joop Geesink - Joh. Blokkerweg)	17050	15900	1150	7%
Van Marwijk Kooistraat (Spa Merweg - Joh. Blokkerweg)	34400	34350	50	0%
Nieuwe Utrechtseweg (Utrechtse brug - Nuonweg)	31050	30800	250	1%
Nieuwe Utrechtseweg (Nuonweg - aansluiting Rijksweg A2)	32750	31600	1150	4%
Joh. Blokkerweg (Van Marwijk Kooistraat - Oprit A10)	46850	45750	1100	2%
Oprit (Joh. Blokkerweg - A10 binnenzijde)	21450	20400	1050	5%

Op grond van de verkeersstudie kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier een toename van de verkeersintensiteiten op een aantal wegvakken zal plaatsvinden. Daarbij kan een aantal knelpunten optreden, vooral op kruispunten, maar deze knelpunten kunnen met goede ontwerpen van kruispunten worden opgelost of verminderd. Weliswaar zal er op de drukke momenten van de dag op bepaalde wegvakken wel wat congestie optreden, maar dit zal niet leiden tot ernstige verkeersoverlast, die niet door het treffen van maatregelen om de doorstroming te verbeteren, kan worden voorkomen of beperkt. Daarbij is van belang op te merken dat het een stedelijk gebied

Amstelkwartier Binnendijks (onherroepelijk)

betreft, met drukte op de wegen.

6.6. Parkeren

Auto

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad, terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Volgens het locatiebeleid dat gold ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, was het zogenoemde ABC-beleid van toepassing. Inmiddels is in april 2008 het nieuwe locatiebeleid vastgesteld (zie paragraaf 4.4). Zowel op grond van het oude locatiebeleid als het nieuwe locatiebeleid zijn de parkeernormen voor kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak (op A-locaties) en 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak (op B-locaties). Op grond van het nieuwe locatiebeleid is het mogelijk om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers (de zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal oaan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

A-locaties bevinden zich rondom de belangrijkste NS-stations (CS, Sloterdijk, Zuid en Bijlmer) en B-locaties zitten in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstations en overige NS-stations of liggen binnen het tram/busnetwerk. Overamstel kan worden aangemerkt als een B-locatie.

Het uitgangspunt is dat het parkeren per deelgebied wordt opgelost. Een parkeerregime met vergunningsgebieden is noodzakelijk om overlast voor bijvoorbeeld bedrijven te voorkomen. Deze maatregelen zijn de bevoegdheid van het stadsdeel. De maatregelen worden in de toekomst in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt. Met het treffen van deze maatregelen kan een verdringingseffect worden voorkomen.

In de visie Overamstel is aangegeven dat gezien de centrale ligging van het gebied en de goede OV-bereikbaarheid, de kaders uit het RVVP, het Structuurplan, het ABC-locatiebeleid en CROW-richtlijnen en voorbeelden van andere parkeernormen bij stedelijke projecten in Amsterdam worden voor Overamstel de volgende parkeernormen worden gehanteerd; gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren. Voor zowel kantoren als bedrijven geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen). Vanwege de publieksafhankelijkheid van voorzieningen, wordt in een later stadium de parkeernorm per functie en per type voorziening nader bepaald.

In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier zijn voor Amstelkwartier de parkeernormen neergelegd. Gezien de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer worden de volgende parkeernormen gehanteerd:

- gemiddeld 1 parkeerplaats per woning;
- 1,1 parkeerplaats per woning vrije sector (gebouwd);
- 0,5 parkeerplaats per woning sociale huur (op maaiveld);

- 0,125 parkeerplaats per woning voor bezoekers met 50% dubbelgebruik (op maaiveld)
- 1 parkeerplaats per 125 m² bvo overige functies (kantoor / voorzieningen (gebouwd) / bedrijven) (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen).

Het vrije sector parkeren vindt plaats in garages en zal de parkeerdruk in de openbare ruimte niet doen laten toenemen.

In verband met de kosten van ondergronds parkeren wordt het parkeren van sociale woningbouw en van bezoekers geheel op straat gerealiseerd, waarbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik door bewoners en bezoekers.

Als uitgangspunt geldt dat de parkeerdruk niet ten koste mag gaan van het straatbeeld. In combinatie met het uitgangspunt dat zoveel mogelijk het parkeren van de sociale woningbouw en bezoekers op straat wordt gerealiseerd, zijn er maximaal 330 parkeerplaatsen op maaiveld mogelijk. Hierbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers.

Fiets

Voor Amstelkwartier gelden richtlijnen voor het stallen van fietsen. Daarbij geldt in de eerste plaats dat op eigen terrein moet worden voorzien collectieve afsluitbare fietsenstallingen voor fietsen voor bewoners. Er geldt een norm van is 1 fietsparkeerplaats per 25 m² bvo tot een maximum van 5 fietsparkeerplaatsen.

In de openbare ruimte zal bij de inrichting rekening worden gehouden met fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Dit zal zoveel mogelijk in de nabijheid van entrees van de bebouwing geschieden. Voor het stallen in de openbare ruimte wordt een richtlijn van 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning gehanteerd.

7. Milieuaspecten

7.1. Mer/mer-beoordeling

In het totale gebied Overamstel wordt in de komende jaren een stedenbouwkundig programma ontwikkeld, waarvan een substantieel deel bestaat uit woningen (minder dan 4.000). De omvang van het totale programma (woningen, bedrijven en voorzieningen) komt uit boven de 250.000 m². Zowel op grond van het aantal woningen als het totaal aantal m² is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht (Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel D, categorie 11.1 en 11.2). In het kader van de Visie Overamstel 2005 is voor het gebied Overamstel onderzocht of vanwege de bijzondere (specifieke) omstandigheden waaronder de ruimtelijke ontwikkeling van Overamstel wordt ondernomen, een milieueffectrapport (m.e.r.) moet worden (Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel). Met toepassing van artikel 7.8d, eerste lid, van de Wet milieubeheer heeft de gemeenteraad heeft bij besluit van 23 november 2005 de "Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel" en de daarin geformuleerde conclusie dat gelet op de bijzondere omstandigheden, waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, geen milieu-effectrapportage behoeft te worden gevoerd, vastgesteld. Op 28 maart 2007 is dit gelijktijdig met het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks bekendgemaakt. Omdat niet is gebleken van een aanzienlijke wijziging van de omstandigheden bestond in verband met het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijk geen aanleiding tot actualisering van gemaakte m.e.r.-beoordeling.

7.2. Geluid

7.2.1. Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

Daarnaast zullen in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de niet in de Wet geluidhinder geregelde situaties moeten worden bekeken. Gedacht wordt onder meer aan milieuvergunningsplichtige inrichtingen als bedoeld in de Wet Milieubeheer.

7.2.2. Regelgeving

Op 5 juli 2006 is de wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet geluidhinder, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de (gewijzigde) Wet geluidhinder zijn geluidnormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. De geluidnormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wet geluidhinder is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidgevoelige bebouwing in de geluidzone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op

geluidsgevoelige bebouwing.

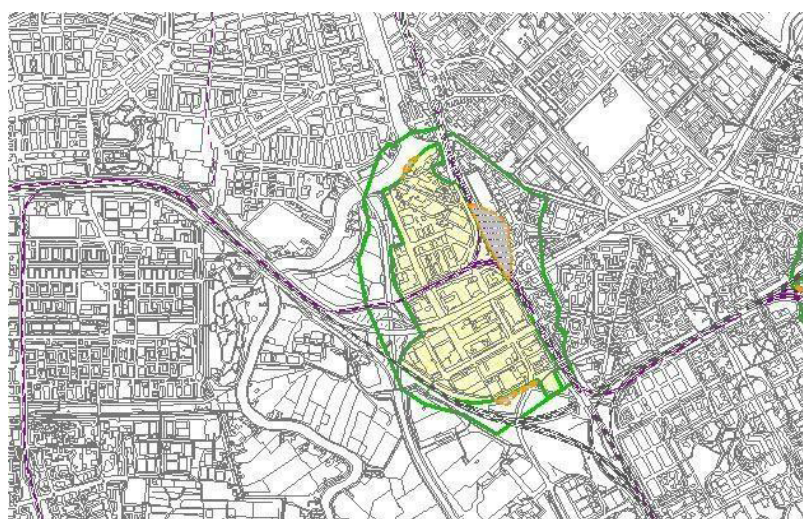
Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan op grond van de Wet geluidhinder een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door de burgemeester en wethouders (en in een aantal gevallen gedeputeerde staten). Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh en artikel 1.5 Besluit geluidhinder (Bgh)). Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen (suskast, isolatieglas).

7.2.3. Industriegeluid

Op grond van de Wet Geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" (artikel 40 Wgh). Dit zijn inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen en Vergunningenbesluit (Staatblad 1993, 50), de zogenaamde grote lawaaimakers. Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Binnen het industrieterrein Amstel I en II, waarbinnen Overamstel ligt, was de vestiging van inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" toegestaan. Voor deze inrichtingen is overeenkomstig artikel 53 van de Wet geluidhinder bij Koninklijk Besluit van 26 april 1990, nr. 90.010170 een rond het industrieterrein gelegen zone vastgesteld, waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. De zone om het industrieterrein strekt zich uit tot ver buiten het bestemmingsplangebied.



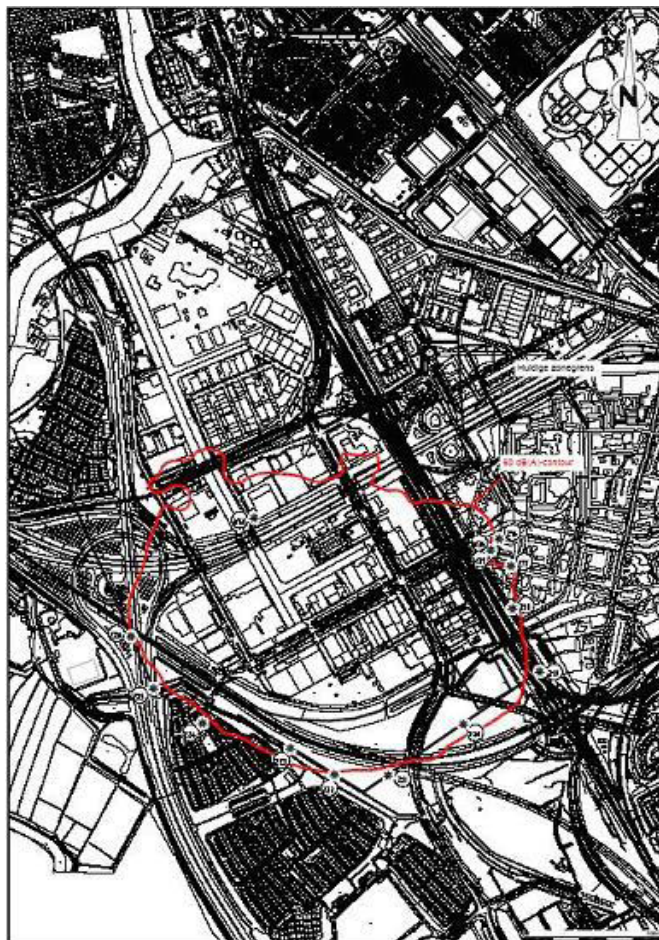
Figuur 7: huidige geluidzone o.g.v. het KB van 26 april 1990, nr. 90.010.170

Om de woningbouw in onder andere Amstelkwartier mogelijk te maken is besloten het industrieterrein te

Amstelkwartier Binnendijks (onherroepelijk)

verkleinen, de geluidruimte van de bedrijven op het bedrijventerrein te verminderen en de geluidzone ten noorden van de metrolijn, die ligt ten zuiden van deelgebied 3, op het grondgebied van Amsterdam grotendeels op te heffen.

In dit kader zijn in een aantal gevallen de milieuvergunningen van aanwezige bedrijven aangepast dan wel is aan zogenaamde AMvB-bedrijven nadere eisen opgelegd. Hierdoor is de 50 dB(A) contour net boven de metrolijn te noorden van de A10, komen te liggen. Amstelkwartier komt geheel te liggen buiten de 50 dB(A)-contour van het gezoneerd industrieterrein. De geluidbelasting vanwege dit industrieterrein op de voorziene woningbouw blijft onder de voorkeursgrenswaarde.



Figuur 9: 50 dB(A) contour

Verder is met de facetherzeningen Uitbreidingsplan Industriegebied Amstel en het bestemmingsplan Industriegebied Amstel 1977 van de gemeente Amsterdam respectievelijk de gemeente Ouder-Amstel een einde gemaakt aan de planologische mogelijkheden die deze plannen boden om in het gebied ten noorden van de rijksweg A10 inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken" te vestigen, al dan niet in de bestaande bebouwing.



figuur 8 : huidig industrieterrein als bedoeld in de Wgh

Met de uitsluiting van deze inrichtingen en daarmee de verkleining van het industrieterrein zou het gewenst zijn geweest om tegelijkertijd de daaromheen gelegen geluidzone daarmee in overeenstemming te brengen. Artikel 41, tweede lid, van de Wet geluidhinder verzet zich echter tegen een gelijktijdige verkleining van een gezoneerd terrein en het inkrimpen van de geluidzone. Daarom zal bij afzonderlijke facetherziening(en) de zone worden aangepast, waarbij de zonegrens net ten noorden van de eerdergenoemde metrolijn komt te liggen. Deze facetherziening(en) bestaat/bestaan er uitsluitend uit dat de zonegrens wordt herzien. Het gebied Amstelkwartier zal na de herziening van de geluidzone geheel buiten de geluidzone liggen. In het bestemmingsplan wordt de zone overigens voor Amstelkwartier al opgeheven.

7.2.4. Wegverkeergeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken.

Tabel Breedte van geluidzones langs autowegen

Aantal rijstroken	Geluidzonesbuitenstedelijk gebied	Geluidzonesstedelijk gebied
Weg met één of twee rijstroken	250 meter	200 meter
Weg met drie of vier rijstroken	400 meter	350 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	600 meter	

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	48	63	33
Scholen ^a	48	63	28 (theorielokalen)
			33 (vaklokalen)
Medische ^b voorzieningen	48	63	28 (onderzoeks- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

a. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.7 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 mag er op de geluidbelasting vanwege een weg, op de gevel van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, een aftrek worden toegepast in verband met het stiller worden van het verkeer in de toekomst.

De aftrek bedraagt maximaal:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor overige wegen;
- 0 dB in het geval de geluidbelasting wordt gebruikt voor de bepaling van de gevelisolatie (Bouwbesluit) of het de binnenwaarde betreft.

De voorkeursgrenswaarde van het wegverkeer bedraagt 48 dB. Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden moet worden nagegaan of de overschrijding kan worden tegengegaan door het treffen van geluidbeperkende maatregelen. Als er niet afdoende maatregelen kunnen worden getroffen om aan de voorkeursgrenswaarden te voldoen dan kan onder bepaalde voorwaarden een hogere grenswaarde worden toegekend tot maximaal 63 dB.

7.2.5. Spoorweggeluid

Op grond van artikel 106b van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle spoorwegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de spoorweg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst.

Tabel Geluidshindernormen railverkeerslawaai bij nieuwbouw Lden

Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeursgrenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare geluidbelasting [dB]	
		Buitennorm	Binnennorm
Woning	55	68	33
Scholen ^a	53	68	28 (theorielokalen)
			33 (vaklokalen)
Medische ^b voorzieningen	53	68	28 (onderzoeks- en behandelruimten)
			33 (huisvesting, recreatie- en conversatieruimten)

a. basisscholen, scholen voor voortgezet onderwijs, instellingen voor hoger beroepsonderwijs inclusief gymnastieklokalen

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen

7.2.6. Hogere waarden

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien een hogere waarde kan worden verleend. Voorwaarde voor een hogere waarde is in ieder geval dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen.

Wanneer de maximale toelaatbare waarde voor geluidbelasting wordt overschreden, biedt de Wet geluidhinder de mogelijkheid woningen te realiseren met een dove gevel (een gevel zonder te openen/met slechts incidenteel te openen delen) of vliesgevel te realiseren. De geluidwaarde binnen de woningen (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

In het Amsterdamse geluidbeleid (november 2007) is bepaald dat de woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld in principe dienen te beschikken over een stille zijde. Van dit principe kan slechts worden afgeweken op grond van zwaarwegende argumenten. Woningen met een dove gevel of een geluidwerende gevel dienen altijd over een stille gevel of stil geveldeel te beschikken, behoudens zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties.

7.2.7. Cumulatieve geluidbelasting

Indien een woning (of ander geluidsgevoelig gebouw) is gelegen in de buurt van meerdere geluidbronnen en derhalve valt binnen twee of meer aanwezige of toekomstige geluidzones moet bij het akoestisch onderzoek, dat op basis van de Wet geluidhinder moet worden uitgevoerd, tevens onderzoek worden gedaan naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Daarbij moet worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen (art. 110f Wgh). Eerst moet worden vastgesteld of sprake is van een relevante blootstelling door meerdere bronnen. Dit is het geval als de voorkeurswaarde van de onderscheiden bronnen wordt overschreden.

De Wet geluidhinder geeft voor de cumulatieve geluidbelasting van de verschillende bronnen geen grenswaarden noch wordt een toetsingsmethodiek voorgeschreven die moet worden toegepast bij de beoordeling van geluidniveaus van verschillende geluidbronnen.

De cumulatieve geluidbelasting speelt alleen een rol bij een hogere waardensituatie.

In Nederland wordt voor dit doel breed gebruikgemaakt van de zogenaamde MilieuKwaliteitsMaat (MKM). Met dit instrument kunnen de verschillende soorten geluid worden omgerekend naar een MKM-waarde en gewogen bij elkaar worden opgeteld. Op deze wijze kan een prognose worden gegeven van de cumulatie van geluid.

7.2.8. Resultaten onderzoeken

In 2006 is een akoestisch onderzoek, kenmerk L003-4406361EGT-irb-V01-NL uitgevoerd. Een actualisatie van het akoestisch onderzoek is in 2007 uitgevoerd ten behoeve van bestemmingsplan Amstelkwartier. De actualisatie heeft plaatsgevonden in verband met de gewijzigde Wet geluidhinder per 1 januari 2007. Daarnaast is door Deltarail een nieuwe versie van ASWIN uitgebracht ten behoeve van railverkeerslawaaï en zijn er nieuwe verkeersgegevens aangeleverd door de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer voor wegverkeerslawaaï.

Voor de berekeningen van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer en railverkeer is gebruik gemaakt van Standaard rekenmethode II (SMRII) op basis van de Ministeriële Regeling Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMV2006).

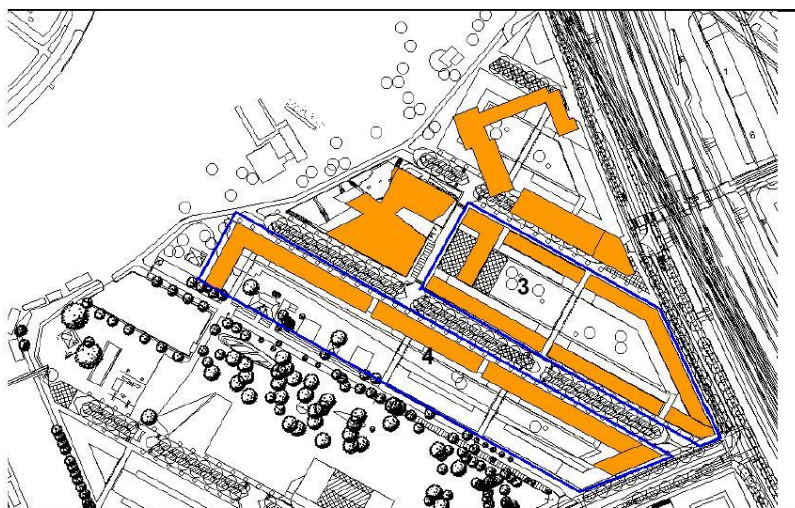
In het akoestisch onderzoek is de geluidbelasting bepaald voor twee verschillende situaties , te weten:

- A. het totale plan bestaande uit vier bouwblokken (= bouweenheden);
- B. alleen bouwenblokken/ -eenheden 3 en 4 (indien deze eerder gerealiseerd worden dan bouweenheden 1 en 2).

In onderstaande figuren zijn situatie A en B weergegeven:



Figuur 3.2 Situatie A bouwveloppen 1/tm4



Figuur 3.3 Situatie B bouwveloppen 3 en 4

Railverkeergeluid

De zonebreedte van landelijke spoorwegen is vastgesteld op een zonekaart. Uit deze kaart kan afgeleid worden dat het traject Amsterdam – Utrecht waarlangs het bestemmingsplan Amstelkwartier is gelegen, een zonebreedte heeft van 500 meter. Het plangebied valt zodoende ook binnen deze zone. Derhalve is de geluidbelasting ten gevolge van het spoorwegverkeer over dit traject berekend.

De geluidbelasting ter plaatse van het totale plan bedraagt in situatie A maximaal 68 dB. Hiermee wordt wel voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde maar niet overal aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder.

Uit de berekeningen blijkt dat in situatie B de geluidbelasting net als in situatie A maximaal 68 dB bedraagt. De geluidbelasting is op meerdere locaties hoger dan de voorkeursgrenswaarde en overal lager dan de maximale ontheffingswaarde. Op de noordgevel bij bouweenheid 3a is de geluidbelasting 1 tot 4 dB hoger dan in situatie A. Voor deze woningen zou in deze situatie een hogere ontheffing moeten worden aangevraagd dan in situatie A. Op de overige gebouwen van bouweenheden 3 en 4 treden geen relevante wijzigingen op.

Wegverkeersgeluid

Het bestemmingsplan Amstelkwartier is gelegen binnen de geluidzone van de oost-westverbinding en de Spaklerweg met elk een geluidzone van 200 meter. Om die reden is de geluidbelasting vanwege deze wegen bepaald.

De geluidbelasting bedraagt ter plaatse van het totale plan maximaal 60 dB ten gevolge van de Spaklerweg en 57 dB ten gevolge van de oostwest-verbinding. Derhalve wordt de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeersgeluid bij de nieuwe woningen op verschillende locaties overschreden. De geluidbelasting is overal lager dan de maximaal toelaatbare grenswaarde.

De geluidbelasting in situatie B bedraagt maximaal 60 dB ten gevolge van de Spaklerweg en 57 dB ten gevolge van de oostwestverbinding. Hiermee wordt wel voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarde maar niet overal aan de voorkeursgrenswaarde. Op de noordgevel bij bouweenheid 3b is de geluidbelasting in situatie B maximaal 1 dB lager dan in situatie A. Voor deze woningen zou in situatie B een lagere ontheffing moeten worden aangevraagd dan in situatie A. Op de overige gebouwen van bouweenheden 3 en 4 treden geen relevante wijzigingen op.

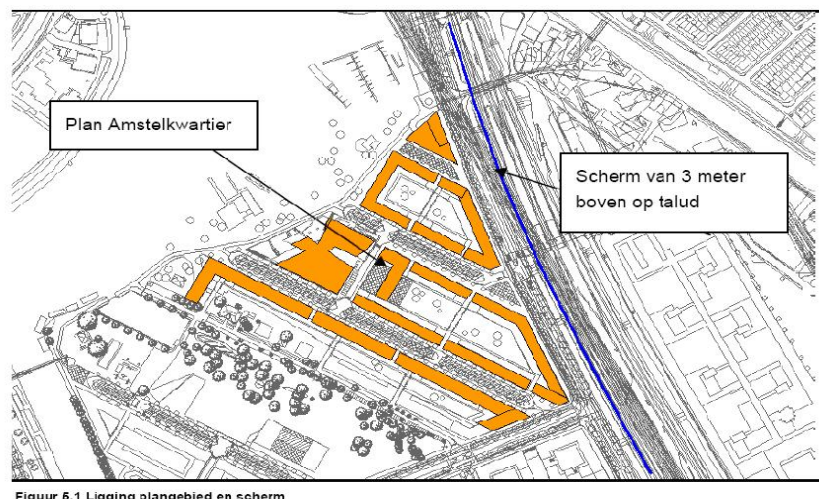
De gecumuleerde geluidbelastingen vanwege het wegverkeer hoeven overeenkomstig de Wet geluidhinder niet te worden getoetst. Deze waarden (exclusief reductie artikel 110g) zijn opgenomen ten behoeve van de hogere waarde procedure en de cumulatie van alle relevante geluiden (weg- en railverkeer, zie hieronder).

Maatregelen

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde voor rail- en wegverkeerslawaai bij de nieuwe woningen wordt overschreden. De nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen kan alleen worden gerealiseerd indien hogere waarden worden verleend, na het treffen van maatregelen (indien mogelijk) en/of na het toepassen van dove of blinde gevels.

Bij maatregelen is eerst naar bronmaatregelen gekeken. Als bronmaatregel kan een stiller asfalttype worden toegepast. Volgens opgave van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer wordt als wegdektype steenmestiekasfalt (SMA) toegepast. Het type SMA is al een stiller wegdektype dan het standaard fijn asfalt (dab). Het toepassen van nog stiller asfalt zoals ZOAB of een dunne deklaag biedt onvoldoende soelaas en is in de praktijk bij lagere snelheden met veel afremmend/optrekken verkeer niet voldoende functioneel en niet goed toepasbaar.

Vervolgens zijn de mogelijkheden en effecten van een scherm (absorberend) van 3 meter op het spoortalud over een lengte van circa 550 meter (vanaf de spoorbrug tot net voorbij het plangebied) beschouwd.



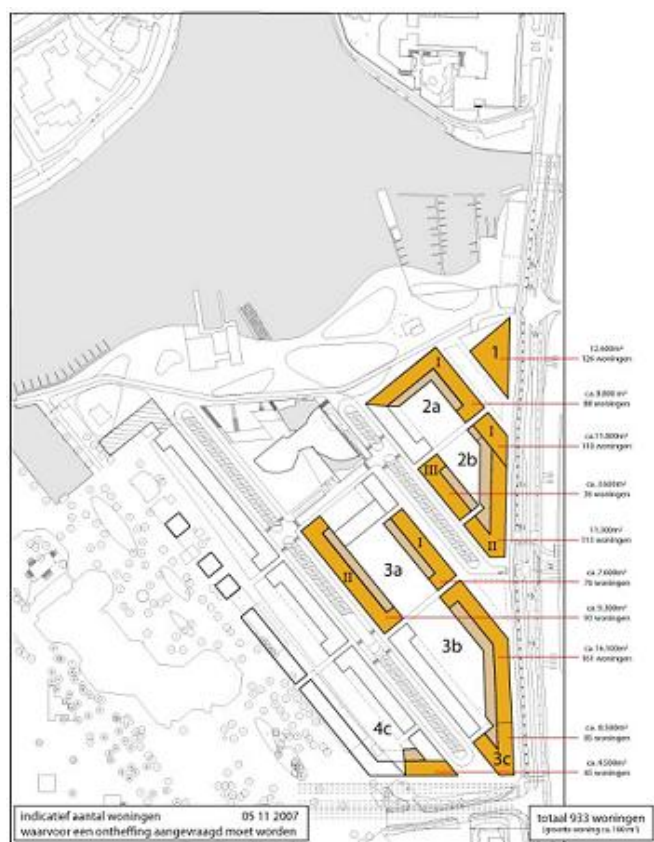
Figuur 6.1 Ligging plangebied en scherm

Het scherm heeft een beperkt positief effect op de bestaande woningen in Watergraafsmeer. De geluidbelasting na afscherming ten opzichte van de situatie na nieuwbouw zonder afscherming is maximaal 0,5 dB lager. De voorwaarde voor dit beperkte positieve effect is dat het scherm aan de kant van de spoorlijn (en de woningen in Watergraafsmeer) absorberend wordt uitgevoerd. Bij een reflecterend scherm neemt de geluidbelasting bij de bestaande woningen juist toe met maximaal 0,3 dB.

Gelet op de hoogte van de nieuwe bebouwing bieden afschermende maatregelen tot een hoogte van 3 meter onvoldoende soelaas (in zowel situatie A als B). Daarnaast heeft het plan een stedelijke functie (inclusief wegen) en is het toepassen van een scherm langs de wegen om veiligheidsredenen en landschappelijk gezien geen geschikte maatregel. Het is niet mogelijk om binnen de bouwtechnische, financiële en/of landschappelijke voorwaarden maatregelen te realiseren waarmee wel voldoende reductie kan worden bereikt. Zodoende moet worden geconcludeerd dat ontheffingen dan wel dove gevels nodig zijn om de woningen te realiseren.

Hogere waarden

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van wegverkeerslawaai van de Spaklerweg en de oostwestverbinding (Nuonweg) bij een deel van de woningen wordt overschreden. Ook wordt de voorkeursgrenswaarde van railverkeerslawaai door het railverkeer op de spoorbaan Amsterdam-Utrecht overschreden. Omdat geluidreducerende maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen. De hogere waarden moeten zijn vastgesteld, voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.



Wegverkeerslawaai

Weg	locatie	voorkeurs grenswaarde	aangevraagde grenswaarde	aantal woningen
Spaklerweg	gebouw 1 ¹	48 dB	60 dB	130
	gebouw 2A	48 dB	53 dB	90
	gebouw 2B I	48 dB	60 dB	110
	gebouw 2B II	48 dB	60 dB	115
	gebouw 3B	48 dB	60 dB	165
	gebouw 3C	48 dB	60 dB	85
	gebouw 4C	48 dB	57 dB	85
Nuonweg ²	gebouw 3C	48 dB	57 dB	45
	gebouw 4C	48 dB	57 dB	85

1 De genummerde gebouwen staan aangegeven op de bijgevoegde kaart
2 oost-westverbinding.

Railverkeerslawaai

Spoorbaan	locatie	voorkeurs grenswaarde	aangevraagde grenswaarde	aantal woningen
A'dam-Utrecht	gebouw 1 ¹	55 dB	67 dB	120
	gebouw 2A	55 dB	60 dB	90
	gebouw 2B I	55 dB	67 dB	110
	gebouw 2B II	55 dB	68 dB	115
	gebouw 2B III	55 dB	56 dB	40
	gebouw 3A I	55 dB	58 dB	80
	gebouw 3A II	55 dB	53 dB	93
	gebouw 3B	55 dB	68 dB	165
	gebouwd 3C	55 dB	68 dB	85
	gebouw 4C	55 dB	62 dB	45

1 De genummerde gebouwen staan aangegeven op de bijgevoegde kaart

Cumulatieve geluidbelasting

Conform de bepalingen van de Wet geluidhinder (Wgh) is de geluidsbelasting in het plangebied per soort geluid (industrielawaai, wegverkeerslawaai, scheepvaartlawaai en railverkeerslawaai) en per bron afzonderlijk onderzocht en getoetst aan (grens)waarden. Op basis van artikel 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is een speciale rekenmethode opgenomen voor de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting, waarbij rekening wordt gehouden met de verschillen in dosis-effectrelaties van de verschillende geluidbronnen. Voor de toepassing van deze rekenmethode moet de geluidbelasting bekend zijn van elke bron, berekend volgens het voor de betreffende bron geldende voorschrift. De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder bij wegverkeerslawaai toe te passen aftrek wordt bij deze rekenmethode niet toegepast.

De cumulatieve geluidbelasting bedraagt in situatie A zonder maatregelen (zie hieronder) maximaal 68 dB. Dit geldt ook voor situatie B. Na maatregelen kan de cumulatieve geluidbelasting afnemen tot maximaal 65 dB.

Bebouwing Watergraafsmeer

Aanvullend zijn de geluidseffecten van de toekomstige bebouwing van het Amstelkwartier op de bestaande bebouwing in Watergraafsmeer bepaald. Hierbij is tevens rekening gehouden met de eventuele afscherming langs de spoorlijn. Uit dit deel van het onderzoek blijkt dat er geen significante effecten optreden. Eventuele toekomstige bebouwing ten oosten van het Amstelkwartier vermindert het schermeffect op de maatgevende woningen met maximaal 1 dB, maar leidt niet tot overschrijding van de maximaal toelaatbare grenswaarde.

7.2.9. Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarden op meerdere posities worden overschreden, maar dat overal wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare grenswaarden.

Er is onderzocht of maatregelen kunnen worden getroffen om de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden teniet te doen. Op grond van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat het niet mogelijk is om binnen de bouwtechnische, financiële en/of landschappelijke voorwaarden maatregelen te realiseren waarmee wel voldoende reductie kan worden bereikt. Zodoende zullen hogere waarden moeten worden verleend of zullen de gevels als doof of blind moeten worden uitgevoerd om woningbouw te kunnen realiseren.

Er zullen hogere waarden worden vastgesteld, voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

De toename van geluid door het realiseren van Amstelkwartier op de bestaande woonwijk Watergraafsmeer is niet hoorbaar/waarneembaar en het geluidseffect is dan ook nihil.

7.3. Bodem

7.3.1. Algemeen

De bodemkwaliteit van het gebied Overamstel is onderzocht om te beoordelen of eventueel aanwezige bodemverontreiniging een belemmering vormt voor de komende stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Door diverse onderzoeken is een goed beeld ontstaan van de bodemkwaliteit in de Amstelkwartier. De uit te voeren bodemsanering wordt bepaald door de functie van het perceel in het bestemmingsplan en de aard van de aanwezige verontreinigingen.

Aan het begin van de 19^e eeuw was het gebied vooral in gebruik voor de land- en tuinbouw. Langs de oever van de Amstel bevonden zich watergebonden activiteiten zoals scheepsbouw. Na de komst van de Zuidergasfabriek in 1913 is het gebied verder ontwikkeld. Het oorspronkelijke maaiveld van de Duivendrechtse polder is met circa 5 meter zand opgehoogd. Gezien de dikte van de zandlaag wordt verwacht dat bij de toekomstige ontwikkelingen het oorspronkelijke maaiveld niet wordt aangetroffen.

7.3.2. Regelgeving

Wet bodembescherming

Voor bodem en bodemverontreiniging is de Wet bodembescherming, inclusief de aanvullende besluiten, leidend. In de Wet bodembescherming wordt een algemeen beschermingsniveau ingesteld voor de bodem ten aanzien van het voorkomen van nieuwe verontreiniging van de bodem. De Wet bodembescherming kent nieuwe gevallen van bodemverontreiniging (ontstaan na 1 januari 1986) waarbij er sprake is van een saneringplicht die direct van kracht is. Voor oude gevallen van bodemverontreiniging is de start van de sanering met de nieuwe Wet bodembescherming afhankelijk van de ontoelaatbare risico's voor de mens, verspreiding of het milieu nu en in de toekomst.

De Wet bodembescherming is herzien op 1 januari 2006. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- nieuw saneringscriterium en -doelstelling;
- saneringsplicht voor eigenaren of erfpachters van bedrijfsterreinen;
- uniforme procedure voor eenvoudige saneringen (zie Besluit Uniforme Saneringen);
- meer mogelijkheden voor deelsanering;
- versterking van de handhaving;
- formalisering van evaluatieverslag en nazorgplan middels beschikkingen;
- mogelijkheid om beheersmaatregelen op te leggen;
- wettelijke basis voor een subsidieregeling voor sanering van bedrijfsterreinen.

Met name de saneringsverplichtingen zijn voortaan gekoppeld aan ontoelaatbare risico's die samenhangen met het (toekomstig) gebruik van de bodem. De uitvoering van deze verplichte saneringen is meer flexibel geworden: het is niet altijd nodig het hele geval aan te pakken. Er kan ook sprake zijn van deelsaneringen of een gefaseerde aanpak. De wettelijke doelstelling is voortaan functiegericht. De vernieuwde wet houdt daarnaast rekening met de (im)mobiliteit van de verontreiniging. Voortaan wordt de bodem geschikt gemaakt voor het voorgenomen gebruik, wordt de blootstelling en de verspreiding van de verontreiniging beperkt en worden de nodige beheersmaatregelen getroffen. Wanneer economische en maatschappelijke omstandigheden rond de verontreinigde locatie echter om uitstel vragen, kunnen tijdelijke maatregelen worden genomen, op voorwaarde dat de risico's voldoende worden beheerst.

Besluit Uniforme saneringen (BUS)

Op 14 februari 2006 is het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) in werking getreden. Deze landelijke uniforme regeling maakt het mogelijk eenvoudige saneringen in korte tijd af te ronden. Een sanering wordt via een standaard meldingsformulier aangemeld en binnen vijf weken kan gestart worden met saneren. Het gebruik van BUS is wel gebonden aan voorwaarden. De belangrijkste zijn:

- het betreft saneringen met open ontgravingen;
- in geval van mobiele verontreinigingen met minerale olieproducten worden alleen bewezen technieken gehanteerd;
- de oppervlakte van de locatie mag niet groter zijn dan 5.000 m²;
- er mag niet meer dan 500 m³ grond worden afgevoerd.

Bouwstoffenbesluit

Voor hergebruik van grond wordt nu gebruik gemaakt van het Bouwstoffenbesluit. Het Bouwstoffenbesluit geeft een algemeen beschermingsniveau voor de bodem maar ook het oppervlaktewater. Hergebruik van (secundaire) bouwstoffen wordt hiermee gestimuleerd maar is aan beperkingen gebonden. Grond kan middels het Bouwstoffenbesluit in een werk terugneembaar worden toegepast. Als het werk zijn functie heeft vervuld dan moet de grond echter ook weer worden verwijderd. Als aanvulling op het Bouwstoffenbesluit is er de ministeriële vrijstellingsregeling grondverzet gekomen. Deze vrijstellingsregeling maakt het mogelijk om middels een bodemkwaliteitskaart grond als bodem (zonder terugneembaarheid) toe te passen. In de loop van 2007 zal het besluit Bodemkwaliteit het deel van het Bouwstoffenbesluit dat hergebruik van grond behelst vervangen. Bagger en andere onderdelen van het Bouwstoffenbesluit zullen worden ondergebracht in een regeling Bagger en bijvoorbeeld onderdeel gaan uitmaken van het Bouwbesluit.

Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering

Het beleidskader voor bodem van de gemeente Amsterdam is verwoord in het Amsterdams Uitvoeringskader Bodemsanering 2004 (AUB). Hierin is het functiegericht en kosteneffectief saneren opgenomen en zijn de regels ten aanzien van het omgaan met asbest in de bodem toegevoegd.

Op landelijk niveau is het saneringsbeleid in beweging, waarbij duurzaam bodemgebruik meer centraal komt te staan. Het bodemsaneringsbeleid van het ministerie van VROM is op dit moment volledig opgenomen in het AUB. De belangrijkste aspecten in het saneringsbeleid van VROM en de gemeente Amsterdam zijn het functiegericht saneren, middels isolatie of door aanbrengen van een leeflaag met een minimale kwaliteit, en het saneren van mobiele verontreinigingen waarbij gebruik gemaakt kan worden van een stabiele eindsituatie te behalen binnen 30 jaar.

7.3.3. Resultaten onderzoeken

Overamstel

In eerste instantie is een vooronderzoek verricht voor het gebied Overamstel. Uit het vooronderzoek komt naar voren dat op de locatie vanaf de 18^{de} eeuw tot omstreeks 1960 diverse activiteiten plaats hebben gevonden die mogelijk tot verontreiniging van het toenmalige maaiveld hebben geleid. Ter plaatse van een voormalige katoendrukkerij annex porseleinfabriek en van tuinbouw- en volkstuinpercelen zijn verontreinigingen te verwachten met arseen, metalen, organochloorpesticiden en asbest.

De locatie is gefaseerd opgehoogd met een 2,5 tot 5 meter dikke laag zand: in 1907 voor de bouw van de Zuidergasfabriek, in 1929 twee aangrenzende percelen en vervolgens na de Tweede Wereldoorlog het resterende (en overgrote) deel van de locatie. De bedrijfsactiviteiten op de ophoging betroffen gasfabricage, rioolwaterzuivering, asfalt/teerfabricage, scheepsbouw, solutionfabricage, verffabricage, brandweeroefeningen en met voertuigen gerelateerde activiteiten (brandstofverkoop, stalling, herstel, wasserij).

De ophooglaag is vooral ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek en aangrenzende percelen verdacht. Er zijn verontreinigingen te verwachten met aromaten, cyaniden, metalen, minerale olie, PAK's en alifaten. (Deze locatie ligt buiten het plangebied.)

Binnen Overamstel hebben in de periode 1900-2002 minimaal 15 branden gewoed, waarbij mogelijk emissie van asbest is opgetreden. Bij twee branden op de locatie Duivendrechtse kade 16-17 is waarschijnlijk hars en benzol in de bodem terecht gekomen.

De waterbodem van de Duivendrechtse vaart was plaatselijk ernstig verontreinigd in 1997. Het puingranulaat in de wegfunderingen op de locatie (met uitzondering van de Spaklerweg) bevat mogelijk asbestgehalten hoger dan 100 mg/kg. Langs de zuidzijde van deellocatie 3 bevinden zich twee restanten van een puinberging. Her en der verspreid over de locatie zijn ondergrondse obstakels te verwachten. Ondanks enkele bombardementen door de USAF in de Tweede Wereldoorlog zijn er geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van niet ontplofte explosieven.

Amstelkwartier

De bodem van het terrein van de rioolwaterzuivering (RWZI) is in 2005 integraal onderzocht conform de Amsterdamse richtlijn voor Verkennend bodemonderzoek (ARVO). Bij het chemisch onderzoek zijn zowel in de boven- als in de ondergrond lichte verontreinigingen aangetoond. Ook is op meerdere plaatsen puin aangetroffen. Hierbij is echter geen asbest aangetroffen.

Speciale aandacht is besteed aan het grensgebied tussen de RWZI en de voormalige Zuidergasfabriek. Het vermoeden bestond dat verontreinigingen van de gasfabriek zich via het grondwater tot op het RWZI terrein zouden kunnen hebben verspreid. Het grondwater op het grensvlak is slechts licht verontreinigd. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkelingen.

Conform het Bodembeheerplan van stadsdeel Oost/Watergraafsmeer kan op basis van het uitgevoerde onderzoek gesteld worden dat de grond die vrijkomt bij ondergrondse bouwwerkzaamheden binnen het gebied Amstelkwartier kan worden hergebruikt.

Rondom het ROC is in 2004 een bodemonderzoek uitgevoerd. Naast een lokale ernstige PAK verontreiniging door de aanwezige kooldeeltjes in puinhoudend materiaal zijn op het terrein geen noemenswaardige verontreinigingen aangetroffen.

Ter plaatse van Spaklerweg 14, waar momenteel Argonaut / GAK gevestigd is, is in 1995 een sanering uitgevoerd op vluchtige stoffen.

7.4. Luchtkwaliteit

7.4.1. 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.

7.4.2. Regelgeving

EG-richtlijnen

Op basis van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit zijn inmiddels vier dochterrichtlijnen luchtkwaliteit tot stand gekomen. De richtlijnen hebben onder meer ten doel om bepaalde waarden vast te stellen teneinde schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de mens en voor het milieu in zijn geheel te vermijden, te voorkomen of te verminderen, alsmede ervoor te zorgen dat de concentraties van de betreffende stoffen in de lidstaten op basis van gemeenschappelijke methoden en criteria worden beoordeeld. De dochterrichtlijnen bevatten onder meer grenswaarden, overschrijdingsmarges en alarmdrempels voor de verschillende stoffen.

De lidstaten zijn ingevolge de richtlijnen verplicht om de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de grenswaarden worden nageleefd. Wanneer de concentraties hoger zijn dan de overschrijdingsmarges dient een plan of programma opgesteld en uitgevoerd te worden dat ertoe leidt dat binnen de daarvoor gestelde termijnen aan de grenswaarden wordt voldaan.

De Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) als toetsingskader. Het Besluit luchtkwaliteit bevatte regels ter implementatie van de kaderrichtlijn luchtkwaliteit, en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen.

Met de inwerkingtreding van de 'Wet luchtkwaliteit' zijn de Meetregeling luchtkwaliteit 2005, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon vervallen.

Op dit moment wordt een Algemene Maatregel van Bestuur "Gevoelige bestemmingen" voorbereid, die een regeling gaat omvatten omtrent het aantal mensen dat blootgesteld mag worden aan meer verontreinigde lucht.

Door middel van de wet, in samenhang met een pakket van (financiële) maatregelen, Europese samenwerking en samenwerking met andere overheden, worden de mogelijkheden om de luchtkwaliteit concreet aan te pakken, binnen de Europese en nationaalrechtelijke kaders, maximaal benut. 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".

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- a. deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2

- van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of
 - bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
 - deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
 - deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen.

Tabel Grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	2005

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

Ingevolge (artikel 5.16, eerste lid, onder c, van) de Wet milieubeheer kan een bestemmingsplan worden vastgesteld hetzij indien een uitoefening dan wel toepassing is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, of artikel 5.13, eerste lid, vastgesteld programma. Door de introductie van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), waarin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit worden opgelost, voorziet de wet in een beperkte ont koppeling van ruimtelijke ordenings- en milieuwetgeving. Met het NSL wordt een planmatige en gebiedsgerichte aanpak geïntroduceerd voor Nederland om aan de Europese luchtkwaliteitseisen te voldoen. Anderzijds dient het een basis te bieden om verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

Met het opstellen van het NSL zal het Rijk derogatie aanvragen bij de Europese Unie (EU) dat wil

zeggen, verlenging van de termijn om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen met 5 jaar. Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarde voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan. Concreet betekent dit dat de normen voor fijn stof pas in 2010 hoeven te worden behaald en stikstof pas in 2015. Het NSL-programma zal naar verwachting in 2009 inwerking treden, nadat door de Europese Unie "derogatie" (uitstel van het bereiken van de normen) is verleend aan Nederland. Tot die tijd (in de zogeheten "interimfase") gelden er ook andere (strengere) drempels voor de Nimb-projecten (zie hieronder).

Besluit en Regeling Niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate. In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nimb) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nimb) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nimb)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nimb) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nimb is bepaald dat indien aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdragen, als gevolg van die uitoefening of toepassing indien: de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide

1. met ingang van het tijdstip dat een het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;
2. tot het tijdstip dat het NSL in werking niet de tijdelijke 1%- grens overschrijdt.

In de Regeling Nimb is voor bepaalde categorieën van projecten de (tijdelijke) 1%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 1%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 1%-grens zijn de bouw van niet meer dan 500 woningen (of 1.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 33.333 m² (of 66.667 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nimb-projecten te voorkomen is een anticumulatie artikel opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nimb is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nimb-regeling zouden kunnen vallen.

Regeling projectsaldering luchtkwaliteit 2007

Ook in het nieuwe wettelijk stelsel voor luchtkwaliteit bestaat 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. De saldobenadering voor projecten is vastgelegd in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1 en 2, van de Wet milieubeheer. Projecten in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden kunnen, evenals onder

het voorheen geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 doorgaan als de concentratie van een stof gelijk blijft of verbetert (sub 1, projectsaldering in enge zin) en ook als weliswaar de concentratie van een stof verder verslechtert, maar er per saldo, door de inzet van extra maatregelen of door het optreden van gunstige effecten elders, sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit (sub 2, projectsaldering in ruime zin). Net zoals onder het regime van het Besluit luchtkwaliteit 2005 gelden er belangrijke wettelijke voorwaarden waaraan met name bij de projectsaldering als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, dient te worden voldaan.

Projectsaldering is aan de orde wanneer de gevolgen van een project de 3% grens, dan wel de tijdelijke 1% grens voor 'niet in betekenende mate' overschrijden. Bij het bepalen van de precieze gevolgen van het in betekenende mate project speelt die grens vervolgens geen rol meer. De omvang van de salderingsopgave beslaat immers de gehele verslechtering. Bij het bepalen van de omvang van het studiegebied zullen alle significante gevolgen dienen te worden meegenomen.

De regeling stelt eisen aan overheden om ruimtelijke besluiten goed te onderbouwen en motiveren.

7.4.3. Resultaten onderzoeken

Ten behoeve van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen op de luchtkwaliteit. Deze effecten zijn getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit die per 15 november 2007 van kracht is. De luchtkwaliteit in het plangebied wordt bepaald door de achtergrondconcentratie en de bijdrage van het verkeer. Om de beoogde ontwikkeling te kunnen toetsen aan de Wet Luchtkwaliteit 2007 is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Het rapport "Luchtkwaliteitonderzoek Overamstel" wordt bij het bestemmingsplan gevoegd. In deze paragraaf worden de conclusies van het onderzoek samengevat.

Eén van de gevolgen van de ontwikkeling van het plangebied is een toename van het aantal motorvoertuigen op de straten in en rond het plangebied. Dit luchtkwaliteitonderzoek brengt de effecten van de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwe ontwikkeling in beeld. Voor het onderzoek zijn voor 2007, 2010, 2015 en 2020 verkeersintensiteiten opgesteld voor een groot aantal wegen in en nabij het plangebied. De verkeersintensiteiten zijn opgesteld zowel voor de autonome ontwikkeling van het gebied als voor de geleidelijke realisatie van Overamstel, waarbij ook de gevolgen van hetgeen met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in beeld zijn gebracht. In verband met de recente jurisprudentie is besloten om niet alleen de ontwikkeling Amstelkwartier te toetsen, maar is er bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit gekeken naar het effect van de ontwikkeling van heel Overamstel. Hierbij zijn ook de omliggende snelwegen A2 en A10 en de transformatie van de A2 ten noorden van knooppunt Amstel in genschouwen genomen.

In de huidige situatie (2007) wordt op geen enkele weg de plandrempel van de jaargemiddelde concentratie van stikstofdioxide overschreden, niet op het onderliggend wegennet en niet op de snelwegen. In 2010, wanneer de norm voor stikstofdioxide van kracht wordt, is er alleen een overschrijding van de norm op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel. Het effect van de ontwikkeling van Overamstel is op deze locatie echter kleiner dan de 1% verslechtering die maximaal toegestaan is volgens artikel 15.6, eerste lid, onder c, van de Wm, juncto artikel 2, tweede lid, het Besluit Nimb' (2007) dat sinds 15 november 2007 van kracht is. In de jaren 2015 en 2020 vinden er geen overschrijdingen van de norm voor stikstofdioxide meer plaats in het studiegebied.

Voor het daggemiddelde concentratie van fijn stof vindt zich op geen van de wegen binnen het studiegebied een overschrijding van de norm plaats. Dit geldt voor zowel de huidige situatie en de situaties in 2010, 2015 en 2020. Hierbij is al rekening gehouden met de aftrek voor zeezout.

De concentraties van de overige luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide,

benzeen en lood) overschrijden de grenswaarden niet. Dit geldt voor zowel de huidige situatie als alle toekomstige scenario's.

In zowel de autonome situatie als in de plansituatie nemen de gehalten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) sterk af ten opzichte van de huidige situatie. Het feit dat de toegenomen verkeersintensiteiten in de toekomst niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet Luchtkwaliteit kan voor een belangrijk deel verklaard worden door autonome ontwikkelingen. Auto's en de brandstoffen worden door technische ontwikkelingen steeds schoner. Dit zorgt er voor dat de bijdrage van het verkeer aan de lokale luchtkwaliteit steeds geringer wordt.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat, behoudens een overschrijding van stikstofdioxide (NO₂), het bestemmingsplan niet leidt tot het overschrijden van een van de grenswaarden als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van de Wm in samenhang met een in bijlage 2 van deze wet. De overschrijding van stikstofdioxide (NO₂) is kleiner dan de 1%- verslechtering die maximaal toegestaan is volgens artikel 15.6, eerste lid, onder c, van de Wm in samenhang met artikel 2, tweede lid, het Besluit nimb. Derhalve voldoet het bestemmingsplan aan de wettelijke vereisten inzake luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit is derhalve geen knelpunt voor de voorgenomen ontwikkelingen.

7.5. Externe veiligheid

7.5.1. Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's bij de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen 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 PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. 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.

Binnen externe veiligheid zijn twee aspecten te onderscheiden: externe veiligheidsaspecten van inrichtingen en van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

7.5.2. Regelgeving

Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI)

Voor risicovolle inrichtingen is de normstelling gebaseerd op het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI), dat op 27 oktober 2004 in werking is getreden. Het BEVI legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het BEVI is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. Voorbeelden van deze risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken.

Het BEVI bevat de normstelling op het gebied van externe veiligheid van inrichtingen en richt zich daarbij op de aspecten vergunningverlening en ruimtelijke ordening. Ook bedrijven waarop het BEVI niet van toepassing is, kunnen risico's voor de omgeving met zich meebrengen.

Voor nieuwe situaties geldt voor het PR, op basis van de nota Omgaan met risico's, in principe een norm van 10⁻⁶ per jaar en voor bestaande situaties 10⁻⁵ per jaar. Voor het GR noemt deze nota als norm:

- I. 10⁻⁵ voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;
- II. 10⁻⁷ voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;

- III. 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1000 dodelijke slachtoffers;
- IV. enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de norm).

Wet vervoer gevaarlijke stoffen

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (1996) 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 (art. 11). In deze wet is ook vastgelegd dat gemeenten zelf de route voor gevaarlijke stoffen mogen aanwijzen (art. 18, eerste lid). Om bij ruimtelijke ontwikkelingen het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten voldoen aan de externe veiligheidsnormen moet het bevoegd gezag rekening houden met het plaatsgebonden risico en het groeprisico.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en wegen opgenomen.

Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van 10^{-6} per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico nog buiten deze 200 meter strekken.

Circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen

Voor een hogedrukaardgasleiding is de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (VROM, 26 november 1984, DGMH/B nr. 0104004) van belang. De circulaire beoogt aan te geven op welke wijze een verantwoorde zonering toegepast kan worden langs nieuwe tracés van aardgastransportleidingen en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande aardgastransportleidingen.

Uit veiligheidsoverwegingen is het van belang een afstand aan te houden tot gebouwen of plaatsen waar frequent en/of langdurig personen verblijven. Deze afstand is in principe zodanig dat daarbuiten de invloed van de leiding op de omgeving verwaarloosbaar mag worden geacht (de toetsingsafstand).

Planologische, technische en economische overwegingen kunnen echter leiden tot kleinere afstanden. In die gevallen gelden, afhankelijk van de kwetsbaarheid van de omgeving binnen de invloedszone, regels waaraan zowel de leiding als de omgeving dienen te voldoen (de bebouwingsafstand). Als maat voor de kwetsbaarheid geldt de aard van de omgeving binnen de invloedszone. Hierbij zijn van belang de dichtheid van de woonbebouwing, de aanwezigheid van bijzondere objecten en het gebruik van het gebied, bijvoorbeeld voor recreatie.

Afhankelijk van druk en diameter gelden verschillende bebouwings- en toetsingsafstanden). De afstand die, in verband met de bescherming en het beheer van de leiding, minstens moet worden aangehouden ten opzichte van andere functies, wordt bepaald door de zakelijk rechtstrook. Binnen deze afstand is in beginsel geen enkele vorm van bebouwing toegestaan.

Momenteel wordt de circulaire Zonering langs hogedrukaardgasleidingen herzien. Verder zal er een AMvB Buisleidingen tot stand worden gebracht, waarin regels zullen worden gesteld aan risiconormering en zonering langs buisleidingen. Daarnaast zullen regels worden gesteld aan het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van toezichthouder, melding van

incidenten en beschikbaarheid van noodplannen.

Besluit risico's zware ongevallen

Op 19 juli 1999 is het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999) in werking getreden als uitvoeringswet van de Seveso II richtlijn van de Europese Unie. Het Brzo 1999 stelt eisen aan het veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken. Doelstelling is het voorkomen en beperken van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Daartoe moeten bedrijven onder meer over een veiligheidsbeleid en een veiligheidsbeheerssysteem beschikken. Sommige bedrijven moeten daarnaast ook nog een veiligheidsrapport opstellen en indienen bij de overheid.

7.5.3. Resultaten onderzoeken

Spoorweg

Het oostelijk deel van het plangebied ligt binnen de 200 meter risicozone van het spoortraject Amsterdam/Amstel - Breukelen, waarover in de huidige en toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico zijn begin 2006 onderzocht op het traject Amsterdam/Amstel-Breukelen door het ingenieursbureau AVIV (Rapport Externe veiligheid Overamstel).

De 10^{-6} contour ligt binnen het dijklichaam van de spoorbaan en vormt dus geen probleem voor de geprojecteerde functies.

Het plangebied ligt voor ongeveer de helft binnen de risicozone van de spoorlijn Duivendrecht-Amstel. Het plaatsgebonden risico en groepsrisico van de spoorlijn zijn onderzocht in een veiligheidsrapport (AVIV, 06909, februari 2006). Daaruit bleek dat er geen belemmering is vanwege het plaatsgebonden risico en dat het groepsrisico ver onder de oriëntatiewaarde ligt (4.3 promille). In samenspraak met de regionale brandweer is de conclusie getrokken dat, gezien de zeer geringe kans op een ongeval met meer dan 10 personen, er niet méér dan de gangbare veiligheidsmaatregelen getroffen hoeven te worden.

Hogedrukaardgasleiding

Aan de zuidkant van het plangebied ligt een hogedrukaardgasleiding van 16"40 bar. Voor bebouwing geldt bij deze leiding een minimale bebouwingsafstand van 20 meter. Op twee punten overschrijdt de geplande bebouwing van bouweenheid 3c de minimale bebouwingsafstand.

In overleg met de Gasunie en inspectie VROM is het mogelijk de minimale bebouwingsafstand te reduceren tot de helft. In de nieuwe circulaire wordt een scala van maatregelen genoemd die kunnen worden gehanteerd om de bebouwingsafstand te reduceren, bijvoorbeeld het (ondergronds) leggen van betonnen (Stelcon) platen op het betreffende leidinggedeelte, in combinatie met een signaleringslint (ondergronds). De bedoeling is om bij de ontwikkeling van het Nuon-terrein de gastransportleiding te verleggen in de middenberm van de nieuwe oost-westweg. De exacte nieuwe ligging is nog niet bekend. De leiding kan dan, afhankelijk van de nieuwe veiligheidsnormen voor hogedrukaardgasleidingen, extra diep worden gelegd en/of een versterkte uitvoering krijgen met grotere wanddikte of met staal van een hogere kwaliteit.

In verband met de ontwikkelingen in Overamstel zijn aanvullende plaatsgebonden risicoberekeningen van de leiding uitgevoerd risicoanalyse m.b.t. W-534 te Amsterdam, Gasunie, februari 2007). Het betreft een berekening voor de huidige situatie (huidige ligging en de huidige bebouwing) en berekeningen voor twee toekomstige scenario's.

In de huidige situatie ligt het 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicoafstand op 0 meter. In de toekomstige situatie ligt het 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicoafstand eveneens op 0 meter, indien de pijpleiding op 1.37 meter diepte ligt en een wanddikte heeft van 8.74 mm. In de toekomstige scenario's zal de leiding

dieper liggen en is de wanddikte dikker, zodat de plaatsgebonden risicoafstand op 0 meter zal blijven liggen.

BEVI-inrichtingen

In het plangebied en in de omgeving zijn geen BEVI-inrichtingen aanwezig.

Wegen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de risicozone van een weg waarover in de huidige of toekomstige situatie vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

7.6. Milieuzonering

7.6.1. Algemeen

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Sommige activiteiten die in een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, veroorzaken milieubelasting voor de omgeving. Andere activiteiten moeten juist beschermd worden tegen milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

In het bestemmingsplan kan de afstand tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten worden vastgelegd. Het regelen van die afstand wordt ook wel milieuzonering genoemd. Het doel van milieuzonering is om te komen tot een optimale kwaliteit van de leefomgeving. Instrumenten van ruimtelijke ordening en milieu kunnen elkaar daarbij ondersteunen.

Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen (en andere milieugevoelige objecten);
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De hoofdvraag van milieuzonering is hoe bedrijven en woningen ten opzichte van elkaar worden gesitueerd. Daarbij komen de volgende deelvragen aan de orde:

1. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe bedrijven en bestaande woningen;
2. welke afstand is aanvaardbaar tussen nieuwe woningen en bestaande bedrijven;
3. welke bedrijven zijn aanvaardbaar in een gemengd gebied;
4. mag een concreet bedrijf zich op een bepaalde locatie vestigen.

Het voorliggende bestemmingsplan bevat een milieuzonering. Daarbij is gebruik gemaakt van de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk van 2007" (VNG-publicatie).

7.6.2. VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering, Handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk (VNG-publicatie) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming (2007). Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

1. de richtafstandenlijst;

2. twee omgevingstypen;
3. een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage 1 van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype, zoals een rustig buitengebied). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank e.d.) dat in de lijst is genoemd.

Gemengd gebied / gebied met functiemenging

Gemengde gebieden zijn gebieden met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens een tot het omgevingstype gemengd gebied.

De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn afgestemd op een rustige woonwijk. Deze richtafstanden kunnen zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Verdere reducties zijn niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functioneren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht.

De richtafstanden ten opzichte van de omgevingstype rustige woonwijk, rustig buitengebied en gemengd gebied gaan uit van het principe van functiescheiding. Binnen gemengde gebieden (gebieden met functiemenging) heeft men echter veelal te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. In dergelijke gebieden is de vraag welke bedrijven en andere milieubelastende functies nog aanvaardbaar zijn; wat is vanuit leefbaarheid gezien mogelijk aan functiemenging. De richtafstanden in bijlage 1 van de VNG-publicatie zijn dan niet goed toepasbaar. Daarom is in de VNG-publicatie een lijst met functies opgenomen die passen in een gemengd gebied. In bijlage 4 van de VNG-publicatie is een Staat van Bedrijfsactiviteiten voor gebieden met functiemenging opgenomen, die specifiek is gericht op de toelaatbaarheid van milieubelastende activiteiten binnen gebieden met functiemenging. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten bevat geen richtafstanden, maar categorieën A, B en C, die aangeven onder welke omstandigheden activiteiten inpasbaar zijn.

De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen;
- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Categorie A

Het betreft activiteiten die zodanig weinig milieubelastend voor hun omgeving zijn, dat deze aanpandig aan een woning - in gebieden met functiemenging - kunnen worden uitgevoerd. De eisen uit het Bouwbesluit voor scheiding tussen wonen en bedrijven zijn daarbij toereikend.

Categorie B

Het betreft activiteiten die in gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter met een zodanig milieubelasting voor hun omgeving dat zij bouwkundig afgescheiden van woningen en andere gevoelige functies moeten plaatsvinden

Categorie C

Het betreft activiteiten uit categorie B, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een ontsluiting op de hoofdinfrastructuur is aangewezen.

7.6.3. Resultaten onderzoeken

Amstelkwartier is onderdeel van Overamstel en maakt nog deel uit van het bedrijvengebied Amstel I en II. Het gebied zal worden getransformeerd tot woon-werkgebied. In het bestemmingsplan worden op verschillende locaties in de eerste bouwlaag/plint bedrijvigheid, voorzieningen e.d. mogelijk gemaakt. In de omgeving zijn diverse bedrijven en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals de spoorweg Amsterdam-Utrecht. Gelet hierop wordt Amstelkwartier aangemerkt als een gemengd gebied (gebied met functiemenging).

De Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging van de VNG is bij het opstellen van het bestemmingsplan als uitgangspunt genomen. Een aantal activiteiten dat in deze Staat is opgenomen is niet in het Staat van Bedrijfsactiviteiten behorende bij de voorschriften opgenomen.

Alleen de activiteiten die betrekking hebben op de functie bedrijven en persoonsgebonden en commerciële dienstverlening zijn opgenomen, aangezien in de voorschriften alleen deze activiteiten onder de Staat van Bedrijfsactiviteiten vallen. Activiteiten die niet worden toegestaan zijn evenmin opgenomen. Verder zijn groothandelactiviteiten (SBI-codes) 5134-5137, 514, 5148.7, 5153, 5154, 5156, 5162, 517) niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen omdat dergelijke activiteiten niet in het plangebied passen. Daarnaast is een aantal activiteiten dat een sterke verkeersaantrekkende werking heeft, niet overgenomen, zoals verhuurbedrijven voor transportmiddelen, machines en werktuigen en roerende goederen (SBI-code 712-714), post- en koeriersdiensten (SBI-code 641).

7.7. Bestaande bedrijven

Overamstel is thans nog geheel een bedrijvengebied. In het gebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Ook in de toekomst zullen bedrijven in Overamstel gevestigd blijven. Deelgebied 3 zal een bedrijvengebied blijven. Deelgebied 2 en 1c zullen in de toekomst, evenals Amstelkwartier worden getransformeerd tot een woon-werkgebied.

Omdat Amstelkwartier kan worden aangemerkt als een gemengd gebied, is besloten om voor de beoordeling of de voorziene woningbouw in Amstelkwartier aanvaardbaar is ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid in Overamstel, de afstandstap met een stap te verlagen.

Er is onderzocht of en in hoeverre de woningbouw ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid in Overamstel inpasbaar is in of in de nabijheid van een woonomgeving. Het merendeel van de bedrijven levert uit milieu-oogpunt geen enkele belemmering op en is zonder meer verenigbaar met de voorziene woningbouw (maximaal categorie 3 genoemd in bijlage 1 van de VNG-publicatie). In deelgebied 2 en 3 is een aantal functies dat uit milieu-oogpunt niet zonder meer verenigbaar zijn met de woningbouw in Amstelkwartier. Een aantal bedrijven is - vanwege mogelijke milieuhinder - nader onderzocht:

1. Jachthaven en -werf van de gebr. Weinholt;
2. Nuon N.V.;
3. Powerzone;
4. Amsterdam Metalized Products;
5. Brandweeropleidingscentrum.

Jachthaven en -werf van de gebr. Weinholt

De jachthaven- en werf van de gebr. Weinholt ligt ten noorden van het plangebied aan de Korte Ouderkerkerdijk 1a. Op dit moment vinden er werfactiviteiten en botenopslag plaats. Uit milieu-oogpunt, met name in verband met de geluidbelasting, passen deze activiteiten niet bij de herontwikkeling van het binnendijks deel van Amstelkwartier. Ten gevolge van deze herontwikkeling zal op korte afstand van de werf - aan de andere kant van de Korte Ouderkerkerdijk - worden voorzien in woningbouw. Overigens past de huidige jachthaven met in hoofdzaak vaste ligplaatsen voor schepen, de werfactiviteiten en de winterstalling niet bij de nieuwe stedenbouwkundige invulling van het buitendijks gebied als openbaar park met een recreatieve functie voor bewoners en werknemers uit Overamstel, de bebouwing en het zicht op de Amstel. Gelet hierop zijn in het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks de huidige bedrijfsactiviteiten niet meer gehandhaafd.

Nuon

Het Nuon-terrein grenst aan de westzijde aan het Amstelkwartier en heeft een oppervlakte van ongeveer 15 hectare. Op het terrein bevindt zich het hoofdkantoor van de Nuon. Voor het overige wordt het grootste gedeelte van het terrein nu zeer extensief gebruikt voor opslag, distributie e.d. Op dit moment bevinden zich op het Nuon-terrein twee gasontvangststations en een gasexpansieturbine. In deze installaties wordt het gas uit de hoofdtransportleiding van een druk van 40 bar naar 8 bar gebracht. Vervolgens wordt gas het verder getransporteerd met 8 barleidingen naar het gasverdeelstation in de kop van het Nuon-terrein. Het gasverdeelstation verdeelt de aanvoer over 8 barleidingen die onder de Amstel naar de Rivierenbuurt gaan en over 8 barleidingen die richting het Amstelkwartier en de Spaklerweg lopen. De gasexpansieturbine vervult dezelfde functie als de gasontvangststations, en levert daarbij rendement op door het benutten van de vrijkomende energie die het verlagen van de druk oplevert. Op het terrein ligt verder de hoofdtransportleiding (40 bar).

Nuon beschikt over een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer. In deze vergunning zijn grenswaarden voor geluidbelasting opgenomen. Uit het onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van Nuon op de voorziene woningbouw komt naar voren dat gelet op de afstand tot Amstelkwartier de geluidbijdrage van Nuon geen probleem vormt (rapport Geluidbelasting ten gevolge van Nuon Spaklerweg, door Peutz, d.d. 12 oktober 2006, nr. I 270-13). Verder bestaan, gezien de afstand van de installaties tot de voorziene woningbouw in Amstelkwartier, uit oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen voor de woningbouw in Amstelkwartier.

Overigens zal het Nuon-terrein in de toekomst worden getransformeerd tot gemengd gebied, waarbij wordt ingezet op woningbouw in hoge dichtheden en daarnaast voor kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen. Daarnaast zal het nieuwe hoofdkantoor van Nuon in dit gebied worden gevestigd.

Powerzone

De Powerzone is een discotheek en is gevestigd aan de Spaklerweg op korte afstand van Amstelkwartier. De Powerzone huurt de gronden van de Kroonenberg Groep B.V., die de gronden in tijdelijke erfpacht van de gemeente heeft.

De Powerzone past niet binnen de gewenste ontwikkeling van Overamstel in het algemeen en Amstelkwartier in het bijzonder. In de eerste plaats past de Powerzone niet binnen de stedenbouwkundige opzet van Overamstel. Daarnaast heeft de inrichting een zodanige uitstraling op de omgeving ten aanzien van aspecten als verkeer, parkeren, geluid en lucht en dergelijke dat zij niet op deze locatie kan worden gehandhaafd.

De gemeente heeft inmiddels medegedeeld dat de tijdelijke erfpacht wordt beëindigd en dat de Powerzone niet op de huidige locatie kan worden gehandhaafd. De Kroonenberg Groep B.V., heeft aangegeven dat de huurovereenkomst met Powerzone op 31 december 2010 zal worden beëindigd.

Amstelkwartier Binnendijks (onherroepelijk)

De gemeente spant zich onverplicht in dit verband in bij zoeken naar een nieuwe geschikte locatie.

Amsterdam Metallized Products

Amsterdam Metallized Products (AMP) is gevestigd aan de Paul van Vlissingenstraat op ongeveer 350 meter van Amstelkwartier. AMP produceert onder andere gemetalliseerd papier, films en verpakkingsmateriaal. Binnen de inrichting vinden diverse activiteiten (productie, opslag en overslag) met lichtontvlambare stoffen plaats.

Uit de VNG-publicatie komt naar voren dat dit bedrijf moet worden aangemerkt als een categorie 4.1-bedrijf, waarbij een richtafstand van 200 meter geldt. Deze afstand wordt bepaald door het aspect geluid. Zoals in het vorenstaande is aangegeven kan deze afstand met een stap worden verlaagd, omdat het Amstelkwartier kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Gelet op de VNG-publicatie kan de afstand dan ook met een stap worden teruggebracht tot een (indicatieve) afstand van 150 meter.

Er is een aantal onderzoeken naar milieubelasting van het bedrijf verricht. In de eerste plaats de externe veiligheid onderzocht. Het is geen inrichting in de zin van het Besluit Bevi. Op basis van de stoffeigenschaften en de activiteiten kan worden gesteld dat er uit oogpunt van externe veiligheid geen problemen zijn voor de voorziene woningbouw in de nabijheid van de inrichting (rapport externe veiligheidsaspecten ten gevolge van de activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen de inrichting van AMP te Amsterdam, Peutz, I-270-2006).

Daarnaast is onderzoek verricht naar (er is gebruik gemaakt van theoretische relaties) geuraspecten (Indicatieve bepaling geurcontouren AMP, Peutz, I 2790-6, 2006). Uit de resultaten van dit onderzoek volgt dat, getoetst aan objectieve normen, naar alle waarschijnlijkheid geen sprake is van geurhinder buiten het bedrijfsterrein van AMP. Op basis van het verrichte onderzoek blijkt het aspect geur geen beperking op te leveren voor de voorziene woningbouw. Gelet op de resultaten van dit onderzoek is een verdergaand onderzoek niet noodzakelijk.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van dit bedrijf de grenswaarde uit de geldende vergunning te overschrijden en dat de geluidbelasting op de voorziene woningbouw in Amstelkwartier ten gevolge van het bedrijf meer dan de 50 dB(A)-etmaalwaarde bedraagt. Er heeft een vervolgrapportage plaatsgevonden om te bezien welke mogelijke voorzieningen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting ten gevolge van AMP in de omgeving te reduceren (mogelijke geluidreducerende voorzieningen met betrekking tot AMP, I-270-12, Peutz, 2007). Uit dit onderzoek blijkt dat diverse maatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting te verminderen. De gemeente voert overleg met AMP over de te treffen maatregelen om de benodigde reductie in de geluidbelasting te bewerkstelligen. Deze reductie zal zijn bewerkstelligd voordat de woningen in Amstelkwartier in gebruik worden genomen.

Brandweeropleidingencentrum

Het brandweeropleidingencentrum wordt niet afzonderlijk vermeld in het de VNG-publicatie. Gelet op vergelijkbare bedrijven kan het worden vergeleken met een categorie 2-bedrijf. Voor dergelijk bedrijven geldt een richtafstand van 30 meter.

Het bedrijf valt onder de vergunningplicht van de Wet milieubeheer. In het kader van het Activiteitenbesluit zal het bedrijf conform bijlage 1, categorie jj, vergunningplichtig blijven. Het bedrijf heeft een milieuvergunning. In de milieuvergunning zijn geluidnormen opgenomen. Deze bedragen 50/45/40 dB(A) op 50 meter afstand van de inrichting (dit is de erfscheiding). Gelet op de afstand tot Amstelkwartier vormt geluid geen probleem.

Binnen de inrichting vindt opslag van gasflessen (zuurstof, acetyleen en propaan) en gevaarlijke stoffen (spiritus en petroleum) plaats. De opslag van gasflessen is buiten, niet in zicht van de toekomstige woningbouw, gesitueerd. De hoeveelheid aangevraagde gasflessen en gevaarlijke stoffen zullen geen probleem vormen voor de toekomstige woningbouw. In een gebouw worden dagelijks oefeningen gehouden met vuur- en rookontwikkeling. Dit zijn gewenning- en oriëntatieoefeningen. Hierbij worden

geen giftige stoffen gebruikt. Om de rook uit het gebouw te verwijderen worden de ramen en deuren opengezet. De afstand van dit gebouw tot aan het eerste woningblok op het Amstelkwartier bedraagt meer dan 150 meter. Afhankelijk van de windrichting zal de wind deze rook wel richting het Amstelkwartier kunnen blazen. Gezien de afstand van het gebouw tot aan het eerste woningblok is het niet aannemelijk dat de bewoners hiervan hinder zullen ondervinden. Wel zal rook zichtbaar kunnen zijn. Het brandweeropleidingscentrum vormt voor geen belemmering voor het plan Amstelkwartier.

Overigens voldoet het opleidingscentrum niet meer aan de door de brandweer gestelde eisen voor de huidige oefeningen en zal het centrum op termijn verdwijnen. Het opleidingscentrum zal in ieder geval worden opgeheven nadat het oefencentrum op Schiphol is gerealiseerd en alle lopende opleidingen zijn afgerond.

Planologisch regime van omliggende gebieden

Het vigerende uitbreidingsplan Industriegebied Amstel maakt de vestiging van nieuwe bedrijven in een hogere categorie mogelijk. Ten einde te waarborgen dat dergelijke bedrijven zich niet in de nabijheid van de nieuwe woonwijk kunnen vestigen worden in het nieuwe bestemmingsplan voor deelgebied 3, 2 en 1c de vestiging van bedrijven in categorie 3.2 en hoger uitgezonderd. Voor de aanwezige bedrijven die categorie 3.2. of hoger hebben wordt voorzien in een maatbestemming.

7.8. Duurzaamheid en energiegebruik

De ontwikkeling van de Amstelkwartier leidt tot een intensief en duurzaam ruimtegebruik van het gebied. De schaarse ruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut door compact te bouwen. Op veel locaties is sprake van dubbel of meervoudig ruimtegebruik. De hoge bebouwingsdichtheid en de intensieve menging van verschillende functies versterken het duurzame karakter van de nieuwe stadswijk. Het versterkt het draagvlak voor allerlei voorzieningen, waaronder openbaar vervoer (bus, metro) en langzaamverkeersroutes.

Voor de gebouwen wordt uitgegaan van het Nationale pakket Duurzame Utiliteitsbouw en de Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2006. Ook zal gestreefd worden naar hergebruik van licht verontreinigde grond. De toekomstige maaiveldhoogte is, rekening houdend met de parkeervoorzieningen onder de gebouwen en onder het park, afgestemd op het zoveel mogelijk hergebruiken van grond binnen het plangebied.

De vraag naar energie zal als gevolg van het transformatieproces, de komende jaren toenemen. Ruimtelijke projecten met woningbouw en/of utiliteitsbouw van enige omvang kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de CO₂-emissie en aan het verbeteren van de lokale en regionale luchtkwaliteit. Met een duurzame energievoorziening wordt het gebruik van fossiele brandstoffen fors teruggebracht.

Voor ruimtelijke projecten in Amsterdam wordt zoveel mogelijk uitgegaan van een warmtenet gevoed met restwarmte (motie gemeenteraadslid Olmer c.s. inzake de begroting voor 2006, stadsverwarming in Amsterdam, 22 december 2005).

Voor verwarming en bereiding van warm tapwater zal in Amstelkwartier gebruik worden gemaakt van stadsverwarming. Daarnaast wordt beoogd te voorzien in realisatie van duurzame koeling.

8. Luchthavenindelingsbesluit

Het Luchthavenindelingsbesluit (2002) bevat een beperkingengebied waarin hoogtebeperkingen zijn vastgelegd. Het plangebied ligt, met uitzondering van een kleine strook aan de noordzijde niet binnen het binnen het beperkingengebied voor hoogte rond Schiphol. Voor deze strook aan de noordzijde geldt een hoogtebeperking van 150 meter. De in het bestemmingsplan toegestane bouwhoogte blijft ruim onder deze hoogte. Het Luchthavenindelingsbesluit geeft geen belemmeringen.

9. Water

9.1. Algemeen

Op grond van artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening moet in het kader van een bestemmingsplan een watertoets worden verricht. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

De meerwaarde van de watertoets is dat zij zorgt voor een vroegtijdige systematische aandacht voor het meewegen van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder het systeem van oppervlaktewater en grondwater, veiligheid (o.a. waterkeringen), wateroverlast, waterkwaliteit, beheer&onderhoud en verdroging. Ook gaat het om de waterketen, systeem van drinkwater, afvalwater en waterzuivering.

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

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

9.2. Resultaten onderzoeken

Boezemland

Langs de Amstel en de Duivendrechtse vaart (peil NAP-0,4 m) ligt de formele boezemkering met de Duivendrechtse en Venserpolder (polderpeil NAP-2,5 m). De boezemkering valt aan de noordzijde samen met de Korte Ouderkerkerdijk (breedte circa 50 m). Dit gebied is opgenomen in het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks (zie paragraaf 3.1).

Boezemland kan in principe overstroomd en de gebieden onder de NAP+0 m worden meegenomen in de waterbalans. Gebieden van onder de NAP+0 m mogen niet zonder meer worden opgehoogd of bestemd. Verlagen van maaiveld boven de NAP+0 m draagt bij aan de berging.

Het theoretisch profiel van de waterkering dient vrij te blijven van keringsvreemde objecten. Kelders en wanden worden niet toegestaan en voor funderingen en kabels en leidingen gelden beperkingen. In het keringtracé en de aanliggende veiligheidszones (totale breedte circa 50 m) kan alleen gewerkt worden met keurontheffing van het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht.

De waterkering is op de plankaart opgenomen en in de voorschriften is een bouwverbod en een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Waterkwantiteit en berging

In Amstelkwartier ligt in feite maar één watergang op polderpeil in de vorm van de sloot langs de RWZI (circa 450 m²). Het gebied is in de huidige situatie al sterk verhard (67%). Bij de nieuwe inrichting is nauwelijks sprake van toename van verharding.

Bij de planontwikkeling wordt vanuit de keur van Waternet geëist dat dempingen of toename verharding wordt gecompenseerd met extra open water (wateropgave). In het plangebied is (vrijwel) geen sprake van toename verharding en moet alleen de demping volledig worden gecompenseerd. Waternet heeft

reeds aangegeven dat dit eventueel in de boezem kan geschieden of extra compensatie elders in het gebied Overamstel. De compensatie zal worden gerealiseerd in deelgebied 5 (Joan Muyskenweg). Hier zal binnen 2 jaar na het dempen van de sloot tussen de voormalige RWZI en NUON in Amstelskwartier de sloot tussen de A2 en het volkstuintcomplex worden vergroot.

Bij de inrichting zal waar mogelijk worden gestreefd naar toepassing van maatregelen die hemelwaterafvoer vertragen (klinker verharding, groene daken, inrichting openbare ruimte en parken).

Grondwater

De grondwatersituatie in het gebied is apart onderzocht (IBA; S. van der Linden project 127663; 8 juni 2005). Het maaiveld (ca NAP+0,4 m) in het gebied ligt circa 80 cm boven het boezempeil (drooglegging 80 cm). Normaal wordt in Amsterdam een drooglegging van 1,3 m gehanteerd. Het relatief lage maaiveld leidt, door de diepe sloot langs de RWZI, momenteel niet tot overschrijding van de gemeentelijke ontwateringsnorm (grondwaterdiepte tenminste 50 cm).

Grondwaterstanden

Uit het grondwateronderzoek blijkt dat indien de sloot langs de RWZI (peil NAP-2,5 m) wegvalt, het grondwaterpeil zal stijgen tot nabij het maaiveld. Dit zal worden verergerd door de aanleg van parkeerkelders onder de huizenblokken die de grondwaterstroming stremmen. Voor het grondwaterbeheer in de toekomstige situatie zijn derhalve aanvullende maatregelen noodzakelijk. In het onderzoek van IBA zijn diverse varianten onderzocht voor het grondwaterbeheer. Een aanvaardbaar ontwerp voor een (nieuw) rioolstelsel is mogelijk.

Bij de ophoogvariant wordt op duurzame wijze voldaan aan de grondwaternorm voor kruipruimteloos bouwen (ontwatering 0,5 m-mv). De parkeerkelders zullen waterdicht worden uitgevoerd (geen polders).

Grondwaterverontreiniging

In het zuidelijk deel van het Nuon-terrein, voormalige Zuidergasfabriek, is een ernstig geval van bodemverontreiniging vastgesteld. De verontreiniging omvat mobiele componenten (o.a. aromaten) die zich in het grondwater verplaatsen. Momenteel wordt de verspreiding naar het Noorden (plangebied) effectief voorkomen door de sloot langs de RWZI. De sloot fungeert dus als isolatiemaatregel. De slootbodem en water zijn verontreinigd. Het uit de sloot onttrokken water wordt daarom op het afvalwaterriool geloosd. Het Nuon-terrein moet gesaneerd worden maar de plannen daarvoor zijn nog niet concreet uitgewerkt. Dit gebeurt in het kader van de planontwikkeling voor het Nuon-terrein.

Als de sloot langs de RWZI wegvalt zal, zonder aanvullende maatregelen, de grondwaterstroming veranderen en treedt verspreiding op naar het noorden (plangebied) en het westen richting de Duivendrechtsevaart. Deze ongewenste verspreiding kan worden voorkomen door een grondwateronttrekking (drain of bronnering) op de locatie van de sloot. Het maaiveld boven het onttrekkingsmiddel kan tot het omgevingsmaaiveld worden opgehoogd. Het waterbezwaar moet gezuiverd worden geloosd. De maatregel moet functioneren tot dat de sanering op het Nuon-terrein is afgerond. Het is derhalve een tijdelijke maatregel die echter wel een aanzienlijke periode (jaren) operationeel zal moeten zijn. De grondwatermaatregel moet dus duurzaam worden uitgevoerd (drain in grindkoffer altijd onder grondwaterspiegel).

Riolering en omgang met hemelwater

In Amstelskwartier zal gescheiden riolering worden toegepast. In overleg met Waternet is vastgesteld dat bij ligging van het gemaal langs de Spaklerweg nabij het metrostation het riool met minimaal transportriool kan worden uitgevoerd. Voordeel van deze ligging is dat het gemaal ook voor deelgebied 4a (Kop Weespertrekvaart) kan functioneren, mits de maaiveldhoogte afdoende is en het gemaal de afvoer uit het gebied kan verwerken (in l/s).

Amstelskwartier Binnendijks (onherroepelijk)

Het hemelwater moet, via horizontale riolen, naar het oppervlaktewater worden geleid. Momenteel is de afwatering voornamelijk naar de boezem met uitzondering van de parkeerplaats van Waternet die naar de sloot langs de RWZI afwatert.

De te verwachten verkeersintensiteit is, buiten de Spaklerweg, zodanig dat geen randvoorzieningen worden voorzien. In overleg met Waternet riolering wordt de huidige lozing op de Amstelboezem gehandhaafd

Materiaalkeuze en beheer

Het gebruik van uitlopende materialen wordt voorkomen tijdens de bouw- en gebruiksfase. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet worden gevolgd (geen gebruik van: PAK, lood, zink en koper).

Bij het beheer zal ook zo min mogelijk gebruik worden gemaakt van middelen die kunnen leiden tot verontreiniging van het oppervlakte- of grondwater. De wegen zullen regelmatig worden geveegd. Voor hondenuitlaten zullen speciale voorzieningen worden ingericht.

Het beheer van de oeverinrichtingen in het boezemland wordt afgestemd met Waternet.

10. Natuur en landschap

10.1. Algemeen

Twee wettelijke regelingen zijn van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (NBW 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (FFW) voor de soortenbescherming.

Daarnaast zijn waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur beschermd op basis van beleid, zoals het Structuurschema Groene Ruimte of het provinciale ecologische beleid. De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden en beschermde soorten moeten worden onderzocht en getoetst aan de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet.

10.2. Regelgeving

Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet) zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Deze gebieden kennen zogenaamde speciale beschermingszones (sbz). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in zo'n sbz of in de nabijheid van zo'n sbz moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van deze gebieden kan verslechteren of verstoren. Vanwege de externe werking worden ook ingrepen buiten de sbz beoordeeld. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van de beschermde gebieden kan verslechteren of verstoren, heeft het goedkeuring van gedeputeerde staten.

Indien het plan bovendien mogelijk negatieve significante gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Bij aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied kan dan afhankelijk van het type habitat en de aanwezige soorten alleen nog onder bepaalde voorwaarden goedkeuring aan het plan op grond van de Nb-wet worden verleend. Voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen (de zogenaamde ADC-criteria).

Flora en faunawet

Op grond van de Flora en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren, beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Ffw aan de uitvoering van het bestemmingsplan in de weg staat. Dit zal zich voordoen, wanneer de uitvoering van het bestemmingsplan tot ingrepen noodzaakt waarvoor geen vrijstelling geldt of geen ontheffing op grond van de Ffw kan worden verleend. In dat geval is het bestemmingsplan vanwege de Ffw niet uitvoerbaar.

Voor algemene soorten, met name genoemd in Vrijstellingsbesluit, geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw. Voor overige soorten is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Voor zover deze vrijstellingen niet van toepassing zijn, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing aan te vragen bij de Minister van LNV. Voor de zwaarst beschermde soorten, de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn, wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

1. sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
2. er geen alternatief is;
3. geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

10.3. Resultaten onderzoeken

Amstelkwartier is geen gebied in de zin van de Natuurbeschermingswet en maakt geen deel uit van de (provinciale) ecologische hoofdstructuur.

De natuurkwaliteit van Overamstel is onderzocht in een natuurtoets (DRO, 2004). Binnen Overamstel komen alleen algemene soorten, die niet in hun voortbestaan worden bedreigd, zijn aangetroffen. Er komen geen soorten voor die speciale bescherming genieten. Hiervoor geldt een (algemene) vrijstelling.

De natuurkwaliteiten van het gebied Overamstel betreffen vooral de ecologische verbindingen langs de infrastructuur. Voor Amstelkwartier gaat het hierbij om de taluds van de spoor- en metrolijn en de oevers van de Amstel (deze liggen buiten het plangebied). De taluds van de spoor- en metrolijn vormen een belangrijke ecologische verbinding van grondgebonden dieren.

Uit een bomeninventarisatie blijkt dat er in het plangebied geen waardevolle bomen of struiken staan. Het merendeel van de bomen is dertig jaar oud of jonger. Er zijn drie solitaire bomen als bijzonder aangemerkt. Het gaat om een *Italiaanse populier* aan de Amstelzijde van de Korte Ouderkerkerdijk (deze staat in het buitendijks gebied dat geen onderdeel uitmaakt van het plangebied). Deze is niet oud maar wel beeldbepalend. De overige twee, een *Trompetboom* en een *Tamme kastanje*, staan op het voormalige Waternetterrein. Bekeken zal worden of het mogelijk is om deze twee bomen te handhaven. Dat betekent wel de nodige beschermende maatregelen tijdens de bouw. Eventueel zouden deze bomen met minimaal 2 jaar voorbereiding verschoven of verplant kunnen worden. Nader onderzoek moet hier uitsluitsel over geven.

Doordat er in het plangebied in hoge dichtheid wordt gebouwd, is de aanwezigheid van groen erg belangrijk in de wijk. Naast het openbare groen, in de vorm van laanbomen in de straten en het buitendijks park, is ook privé groen van groot belang voor een groen aanzien.

Allereerst wordt in de straten een zogenaamde margezone aangelegd, die zich in materiaal onderscheidt van de stoep. Hier kan de bewoner samen met het stadsdeel een geveltuin aan leggen. Er zijn in Oost/Watergraafsmeer al prachtige voorbeelden te zien van deze 'verticale' tuinen. Bovendien geven deze tuinen een persoonlijk tintje aan de straat.

De verspringingen in het daklandschap van de bouwblokken geven genoeg aanleiding om daktuinen te maken. Tenslotte vormen de private binnentuinen in de bouwblokken een oase van groen en rust. In de bouwregels is voorgescreven dat er in de binnentuin geen parkeergarages mogen komen. Bomen en struiken kunnen hier in de volle grond tot volledige omvang uitgroeien.

11. Cultuurhistorie en archeologie

11.1. Algemeen

Cultuurhistorie omvat vele aspecten zoals het archeologisch erfgoed, (archeologische) monumenten, landschappelijke elementen en structuren, stedenbouwkundige structuren en delen van de infrastructuur. Het binnen een plangebied aanwezige cultuurhistorische erfgoed moet worden behouden en vormt de basis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat niet alleen om de erkende monumenten. De wijze van bescherming via het bestemmingsplan is afhankelijk van de karakteristiek van de cultuurhistorische elementen of gebieden, maar ook van de strategieën: instandhouding, aanpassing en vernieuwing. Het gaat om maatwerk. Van belang zijnde aspecten zijn: (archeologische) rijksmonumenten, (toekomstige) gemeentelijke monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten (kaart 5 van het streekplan), cultuurhistorisch waardevolle of karakteristieke bebouwingsstroken, gebouwen en onderdelen van dorpskernen alsmede bekende en te verwachten archeologische waarden.

In gebieden waar archeologische waarden voorkomen, of een reële verwachting bestaat dat zij aanwezig zijn, zal hiermee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van gebied. Het archeologisch erfgoed kan zijn:

1. beschermde terreinen op grond van de Monumentenwet;
2. terreinen van groot archeologisch belang volgens de Archeologische Monumenten Kaart;
3. terreinen met reële archeologische verwachtingswaarden volgens de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden.

11.2. Regelgeving

Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan de bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet ten behoeve van de archeologische monumentenzorg 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden. Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een aanlegvergunning als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verplicht worden gesteld. Verder kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden bepaald dat de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid en kan worden bepaald dat aan een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de wet. Ook aan een aanlegvergunning als vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg.

In paragraaf 3.3. is aangegeven dat de provincie Noord-Holland de Cultuurnota 2005-2008 heeft vastgesteld en dat gebieden, die naar verwachting archeologisch waardevol zijn, zijn aangewezen als provinciale archeologische attentiegebieden op de Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Noord-Holland (CHW).

11.3. Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen.

Het archeologiebeleid is gebaseerd op het principe dat bij bodemverstorende (bouw)activiteiten altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek. Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid.

De parameters voor het beleid berusten op een combinatie van de specifieke cultuurhistorische / archeologische waarden, de oppervlakte van het te ontwikkelen terrein en de diepte van de bodemingreep. Er is sprake van negen beleidsvarianten:

1. gebieden met bekende archeologische waarden. Hier is bij elke bodemingreep ongeachte de omvang of diepte archeologisch onderzoek noodzakelijk.
2. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting binnen de historische stad (tot en met de Vierde Uitleg: binnen de Singelgracht). Hier is bij bodemingrepen dieper dan 0,50 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 50 m² archeologisch veldonderzoek nodig.
3. onbebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen buiten het historische centrum. Gezien het feit dat de archeologische sporen mogelijk aan het oppervlak liggen, geldt voor deze terreinen geen dieptecriterium. Wel geldt een oppervlakte criterium, te weten: bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 100 m² is archeologisch veldonderzoek nodig.
4. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs nog aanwezige historisch infrastructurele assen buiten het historische centrum van Amsterdam. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 0,50 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² archeologisch veldonderzoek noodzakelijk.
5. bebouwde gebieden met een hoge archeologische verwachting langs voormalige historisch infrastructurele assen buiten het historische centrum van Amsterdam. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 2,00 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 m² archeologisch veldonderzoek nodig.
6. onbebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de landelijke periferie van Amsterdam. Gezien het feit dat de archeologische sporen mogelijk aan het oppervlak liggen, geldt voor deze terreinen geen dieptecriterium. Wel geldt een oppervlakte criterium, te weten: bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 500 m² is archeologisch veldonderzoek nodig.
7. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam. De terreinen zijn aan het einde van de 19de eeuw bebouwd. Hier is bij bodemingrepen dieper dan 1,00 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m² een archeologisch veldonderzoek noodzakelijk.
8. bebouwde gebieden met een lage archeologische verwachting in de voormalige landelijke periferie van Amsterdam. De terreinen zijn in de 20ste eeuw bebouwd. Hier is archeologisch veldonderzoek nodig bij bodemingrepen dieper dan 2,00 m onder het maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m².
9. gebieden zonder archeologische overblijfselen omdat hier al archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Er geldt daarom een lage archeologische verwachting en derhalve een vrijstelling voor archeologisch onderzoek. Deze categorie plangebieden zijn wel indirect van belang voor archeologische planning omdat ze aanwijzingen geven voor de eventuele aanwezigheid van archeologische resten in omliggende gebieden.

In het kader van het bestemmingsplan zal onderzoek moeten plaatsvinden of archeologische en cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed zal ook via de

bestemmingsregeling beschermd moeten worden. Door middel van bureau- en/of inventariserend veldonderzoek dient aan te worden gegeven of er archeologische waarden in het geding zijn. Daarbij dienen inhoudelijke maatregelen voor de uitvoering van het onderzoek te worden geformuleerd. De bescherming van (verwachte) archeologische waarden kan (onder andere) worden geregeld middels een aanlegvergunningstelsel.

Archeologisch veldonderzoek kan bestaan uit een IVO (inventariserend veldonderzoek) en/of een AO (Archeologische Opgraving). Het IVO is een kortlopende ingreep om de resultaten van het bureauonderzoek te toetsen. Het geeft inzicht in de aanwezigheid en toestand van de archeologische overblijfselen in de bodem. Aan het IVO kan een AO worden gekoppeld. Een AO is bedoeld om de archeologische resten nauwkeurig te documenteren en te bergen. De duur van onderzoek is afhankelijk van de omvang en de ligging van de bouwlocatie. Voor alle veldonderzoeken is een Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden voor het werk vastgelegd. Dit vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. In het PvE wordt tevens beschreven of archeologische overblijfselen in de bodem bewaard kunnen blijven of dat opgraven van deze resten noodzakelijk is (selectiebesluit). Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

11.4. Resultaten onderzoeken

Overamstel

Het Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) van de gemeente Amsterdam heeft een bureauonderzoek uitgevoerd voor geheel Overamstel. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het gebied in kaart te brengen met de mogelijke archeologische sporen die in de bodem zijn nagelaten.

In het plangebied is tot op heden geen archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Wel is op de locatie van de voormalige hofstede Solitudo/Lindhove een gedecoreerde tegel uit de 17de eeuw aangetroffen (Kruizinga 1979, 137). Ten aanzien van de archeologische kwaliteit van de ondergrond van het plangebied kan er vanuit gegaan worden dat in de opgehoogde gebieden het maaiveld zich ca 2 meter boven het oorspronkelijke polderpeil bevindt. In principe betekent dit dat eventuele archeologische sporen of vondsten zich vanaf een diepte van 2 meter onder het huidige maaiveld bevinden. De sporen hebben mogelijk deels (sub)recente verstoringen ondergaan.

Binnen Overamstel zijn geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aangewezen. Bovendien is het plangebied volgens de Cultuur Historische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland (CHW) vrij van zones met een archeologische waardering. Dit CHW-verwachtingsbeeld is algemeen van aard en is nader uitgewerkt. Het voorliggende bureauonderzoek betreft een historisch topografische analyse ten behoeve van een ruimtelijk onderscheid van meer specifieke archeologische verwachtingen. Hiervoor zijn ondermeer de Topografische Militaire Kaart (1854) gecombineerd met gegevens van de kaart van Visscher (ca. 1700), de Kadastrale Minuut (1832) en de Chromotopografische Kaart (1866-1954). Deze historisch cartografische bronnen tonen aan dat binnen het plangebied sporen van ontginnings- en bewoningsactiviteiten uit de laatmiddeleeuwse periode kunnen worden verwacht, evenals bewoningssporen uit de daaropvolgende periode (Nieuwe Tijd). Op basis van de historisch-topografische inventarisatie is het algemene verwachtingsbeeld van de CHW-kaart verfijnd door een onderscheid van verschillende zones met ieder een specifieke cultuurhistorische achtergrond. In deze zones kunnen materiële overblijfselen aanwezig zijn die verband houden met de desbetreffende ontwikkelingsgeschiedenis. De zonering leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag (zones A-E). De archeologische beleidskaart(en) van Overamstel is een vereenvoudigde weergave van de diverse archeologische verwachtingen. De kaart is een schematisch ruimtelijk overzicht van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed op een bepaalde locatie binnen het plangebied. Daarvoor worden de archeologische verwachtingen omgezet in hoge en lage waarden. Het waarderingsstelsel resulteert in de clustering van

verschillende zones tot twee waarden: een hoge waarde en een lage waarde, ieder met specifieke bijbehorende beleidsmaatregelen.

Amstelkwartier



Figuur 10: beleidskaart Amstelkwartier Binnendijks

Hoge archeologische waarde: zones A, B, en E

- Zones A, B en E in een gebied waarin het maaiveld niet is opgehoogd tussen 1945-1960

Er is sprake van een hoge waarde vanwege een dichte verspreiding van archeologische sporen die samenhangen met bebouwing, bewoning, nijverheid en recreatie aan de voormalige middeleeuwse dijk en de 17de-eeuwse trekvaart, zoals weergegeven in zones A, B en E. Vanwege de chronologie en doorlooptijd van hun ontwikkelingsgeschiedenis doet zich tussen de archeologische sporen van deze zones een ruimtelijke overlap voor, hetgeen tot een verdichting van sporen en dus een verhoogde waarde kan leiden.

Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 100m² en vanaf 0,00 meter onder maaiveld een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) in het bouwplan wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor deze onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

- Zones A, B en E in een gebied waarin het maaiveld is opgehoogd tussen 1945-1960

Er is sprake van een hoge waarde vanwege een dichte verspreiding van archeologische sporen die samenhangen met bebouwing, bewoning, nijverheid en recreatie aan de voormalige middeleeuwse dijk en de 17de-eeuwse trekvaart, zoals weergegeven in zones A, B en E. Vanwege de chronologie en

doorlooptijd van hun ontwikkelingsgeschiedenis doet zich tussen de archeologische sporen van deze zones een ruimtelijke overlap voor, hetgeen tot een verdichting van sporen en dus een verhoogde waarde kan leiden.

Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 100 m² en dieper dan 2,00 meter onder maaiveld in de bouwplanvorming een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor deze onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Lage archeologische waarde: zones C en D



Zones C en D in een gebied waarin het maaiveld niet is opgehoogd tussen 1945-1960

Er is sprake van een lage waarde vanwege een wijde verspreiding van bewoningssporen, erven, terpen verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) tot de periode van verstedelijking in de 20ste eeuw aan de voormalige middeleeuwse dijk. Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden over een oppervlak groter dan 500 m² in het bouwplan een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor deze onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.



Zones C en D in een gebied waarin het maaiveld is opgehoogd tussen 1945-1960

Er is sprake van een lage waarde vanwege een wijde verspreiding van losse vondsten, wegen en/of voetpaden, verkavelingsporen, sloten en kades uit de ontginningsperiode (12de/13de eeuw) tot de periode van verstedelijking in de 20ste eeuw aan de voormalige middeleeuwse dijk en de 17de-eeuwse trekvaart.

Als beleid geldt dat bij grondroerende werkzaamheden die dieper gaan dan 2,00 meter onder maaiveld en met een oppervlakte groter dan 500 m² een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) wordt opgenomen. Het IVO kan worden gevolgd door een Archeologische Opgraving (AO). Voor deze onderzoeken is een PvE (Programma van Eisen) vereist waarin de onderzoeksvragen en de kwaliteitseisen worden vastgelegd.

Bouwontwikkelingen in zone D en E die niet dieper gaan dan 2,00 meter onder maaiveld vormen geen bedreiging van het archeologisch bodemarchief omdat het terrein opgehoogd is in de periode 1945-1960. Voorafgaand aan dergelijke bouwwerkzaamheden is een archeologisch veldonderzoek niet nodig. Wel geldt een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen.

12. Juridische planbeschrijving

12.1. Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanvoorschriften en de plankaart. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de voorschriften en de plankaart. Daartoe worden in deze paragraaf de voorschriften per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de plankaart verbonden zijn met één of meer voorschriften, wordt daarbij ook de plankaart toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en voorschriften, vergezeld van een toelichting. De plankaart heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De plankaart vormt samen met de voorschriften het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De voorschriften 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 voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige voorschriften.

Op grond van het principe dat het bestemmingsplan geen onnodige beperkingen moet opleggen aan ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied geldt voor een groot deel van het gebied een gemengde bestemming. Binnen deze bestemming zijn verschillende functies toegestaan. Naast wonen is ook bedrijven en dienstverlening, kantoren toegestaan. Hiermee wordt het streven om het grootste deel van het plangebied te laten transformeren van een puur werkgebied naar een woongebied met werkfuncties vertaald in een daarbij passende bestemmingsplanregeling.

Naast een zo flexibel mogelijke regeling voor de verschillende functies kent het bestemmingsplan zoveel mogelijk ook een flexibele regeling ten aanzien van de toegestane bouwvolumes. Daarbij wordt uitgegaan van minimale en maximale bouwhoogten. Binnen de aangegeven bouwvlakken gelden vanuit dit bestemmingsplan slechts beperkingen voor zover dit, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, strikt noodzakelijk is.

Naast de hier beschreven hoofdlijnen is nog een aantal meer gedetailleerde voorschriften opgenomen, voortkomend uit bijvoorbeeld het gemeentelijk beleid ten aanzien van detailhandel of bijvoorbeeld specifieke eisen vanuit milieuregelingen. Dit alles geeft de voorwaarden voor de transformatie van het plangebied, waarbij zowel het belang van de transformatie, maar ook de belangen van de reeds in de omgeving van Amstelkwartier aanwezige functies zijn gewaarborgd.

12.2. Voorschriften en bestemmingen

12.2.1. Algemeen

De voorschriften zijn verdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende bepalingen, met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
2. Bestemmingsbepalingen, 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 bouwvoorschriften gegeven, waarin voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bouwbepalingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksvoorschriften gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksvoorschriften worden gegeven.

3. Algemene bepalingen, die betrekking hebben op in beginsel alle voorafgaande voorschriften. Hierbij gaat het om anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksvoorschriften, algemene vrijstellingsbevoegdheid, algemeen toegelaten overschrijdingen en verwijzing naar andere wetgeving.
4. Overgangsrecht, strafbepaling en de slotbepaling.

12.2.2. Artikelgewijze toelichting

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

Artikel 1. Begripsbepalingen

Artikel 1 geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen dat in de voorschriften 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.

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 door de overige voorschriften worden aangegeven.

Bestemmingsvoorschriften

Algemeen

De voorschriften met betrekking tot het bouwen zijn ondergebracht in lid 2 van de bestemmingsvoorschriften. Naast de regels omtrent bouwhoogten zijn onder andere ook regels omtrent het bouwen in de voorgevelrooilijn opgenomen. Daar waar op de plankaart een verplichte gevellijn is aangegeven moet de gevel in deze lijn worden gebouwd. In het plangebied zijn op een aantal plaatsen hoogbouw toegestaan. In het kader van het stedenbouwkundig plan heeft hoogbouwstudie (een bezonnings- en zichtstudie) plaatsgevonden.

Bouweenheden

Op de plankaart zijn bouweenheden opgenomen. Het begrip bouweenheid is in artikel 1 gedefinieerd. Binnen een bouweenheid geldt voor de toegestane functies een maximum brutovloeroppervlak. Daarnaast is voor bedrijven, dienstverlening en kantoren met baliefunctie een maximum brutovloeroppervlakte per vestiging opgenomen.

Aanduiding waterstaatkundige werken

De waterkering ter plaatse van de Ouderkerkerdijk is als zodanig aangeduid op de plankaart middels een aanduiding "waterstaatkundige werken (wk)". Gelet op de bescherming van de waterstaatkundige belangen is voor dit aanduidingsvlak bepaald dat, gelet op het profiel van de waterkering het bouwen onder peil uitgesloten en is een aanlegvergunningstelsel als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen. Vrijstelling van het bouwverbod is mogelijk.

Amstelkwartier Binnendijks (onherroepelijk)

Aanduiding leiding gas met vrijwaringszone en persleiding

De hogedrukaardgasleiding met vrijwaringszone is als zodanig op de plankaart aangeduid. Binnen dit aanduidingsvlak geldt een bouwverbod en een aanlegvergunningenstelsel als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Tevens is een persleiding ter plaatse van bouweenheid 4a op de plankaart opgenomen. Ter plaatse van de persleiding mogen geen bouwwerken worden opgericht.

Aanduiding archeologische waardevol gebied

Op de plankaart zijn de archeologisch verwachtingszones aangeduid. In paragraaf 11.4 is het beleid met betrekking tot deze verwachtingszones opgenomen. In de planvoorschriften is in het belang van de archeologische monumentenzorg een aanlegvergunningenstelsel als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening opgenomen. Daarbij is bepaald dat aan een aanlegvergunning voorschriften kunnen worden verbonden in het belang van de archeologische monumentenzorg. Daarnaast is in de bouwvoorschriften bepaald dat de aanvrager van een reguliere bouwvergunning als bedoeld in artikel 44, eerste lid, van de Woningwet een rapport dient over te leggen als bedoeld in artikel 39, tweede lid, van de Monumentenwet en is bepaald dat ook aan een reguliere bouwvergunning voorschriften kunnen worden verbonden als bedoeld in artikel 39, derde lid, van de Monumentenwet.

Artikel 3. Gemengd 1

Een groot deel van het plangebied heeft de bestemming "Gemengd 1". Het gaat hierbij om bouweenheden 1, 2b, (gedeeltelijk), 3b (gedeeltelijk), 4c (gedeeltelijk). Naast de woonfunctie, zijn de op de eerste bouwlaag / plinten de functies bedrijven, kantoren, dienstverlening en detailhandel toegestaan. Op de overige bouwlagen is uitsluitend wonen toegestaan.

Voor de toelaatbaarheid bedrijven wordt gebruikgemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging die is afgeleid van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2007). Bij de samenstelling van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn in principe de inrichtingen die als "bedrijven", consumentverzorgende en zakelijke dienstverlening in de zin van het bestemmingsplan kunnen worden aangemerkt, geselecteerd uit de staten in de VNG-publicatie.

In dit verband is ook artikel 20 van deze voorschriften relevant. Daarin wordt de toepassing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging nader geregeld. Binnen de bestemming "Gemengd 1" zijn bedrijven toegestaan tot maximaal categorie A tot en met C.

De parkeervoorzieningen moeten verdiept dan wel half verdiept worden gebouwd. Een gedeelte van de parkeervoorzieningen mag worden gebouwd binnen de bestemming "Verkeer 3". Daarbij geldt wel dat de parkeervoorzieningen geheel onder peil moet worden gebouwd.

Een gedeelte van de parkeervoorzieningen ten behoeve van "Horeca" (bouweenheid 3c) moet gerealiseerd in bouweenheid 3b binnen de bestemmingen "Gemengd 1" en "Wonen 1". Verder moeten de parkeervoorzieningen binnen bouweenheden 3b en 3c gelijktijdig worden gebouwd.

Artikel 4. Gemengd 2

Binnen dit bestemmingsvlak is een rijksmonument aanwezig. Dit monument wordt gehandhaafd. Binnen deze bestemming zijn horeca IV (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven), maatschappelijke dienstverlening en culturele voorzieningen toegestaan. Andere horeca is gelet op de voorziene woningbouw in de nabijheid niet toegestaan. Het gebruik van de gronden en het gebouw voor zelfstandige kantoren en detailhandel is niet toegestaan. Wel is een kantoor en detailhandel ondergeschikt en gerelateerd gebruik aan horeca IV, maatschappelijke dienstverlening en dienstverlening toegestaan.

Artikel 5. Groen

Binnen deze bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van de bouw van een geheel verdiepte parkeergarage ter plaatse van bouweenheid 4. Ten behoeve van de bestemming "Gemengd 2" mag worden voorzien in een ontsluitingsweg en één parkeerplaats. Daarnaast mag worden voorzien in een voet- en fietspad.

Artikel 6. Horeca

Een gedeelte van bouweenheid 3c heeft de bestemming "Horeca" toegekend gekregen. Binnen deze bestemming is een hotel de belangrijkste functie. Het grootste gedeelte van de bebouwing dient te worden gebruikt voor hotel (minimaal 10.000 m² bvo). Daarnaast is horeca III, (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven, horeca IV (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven) en horeca V (hotel) toegestaan. Binnen deze bestemming kan maximaal 8.500 m² bvo voor wonen worden gebruikt. Op de eerste bouwlaag is alleen horeca toegestaan.

De parkeervoorzieningen moeten verdiept dan wel half verdiept worden gebouwd. Een gedeelte van de parkeervoorzieningen moet worden gerealiseerd in bouweenheid 3b binnen de bestemmingen "Gemengd 1" en "Wonen 1". Verder moeten de parkeervoorzieningen binnen bouweenheden 3b en 3c gelijktijdig worden gebouwd. Een gedeelte van de parkeervoorzieningen mag worden gebouwd binnen de bestemming "Verkeer 3". Daarbij geldt wel dat de parkeervoorzieningen geheel onder peil moet worden gebouwd.

Artikel 7. Kantoor

Het kantoor van Waternet is in het bestemmingsplan overeenkomstig de huidige situatie opgenomen en heeft de bestemming "Kantoor" gekregen.

Artikel 8. Maatschappelijk

Deze bestemming is in de eerste plaats opgenomen ten behoeve van een onderwijsvoorziening. Daarnaast zijn ook andere maatschappelijke functies toegestaan, zoals bibliotheek, welzijnsfuncties. Verder zijn in beperkte mate woningen boven de school toegestaan.

De parkeervoorzieningen onder de gebouwen moeten verdiept dan wel half verdiept worden gebouwd. Een gedeelte van de parkeervoorzieningen ten behoeve van "Maatschappelijk" en "Wonen 1" mogen worden gebouwd binnen de bestemming "Verkeer 3". Daarbij geldt wel dat de parkeervoorzieningen geheel onder peil moet worden gebouwd.

Artikel 9. Tuin

De binnenterreinen hebben de bestemming "Tuin" gekregen. Binnen deze bestemming zijn geen bouwwerken toegestaan, met uitzondering van een strook langs de bouwblokken waar de (half)verdiepte parkeergarage ten behoeve van aangrenzende gebouwen mag worden gebouwd. Langs de bestemming "Gemengd 1" mag daarnaast ook nog binnen deze strook de eerste bouwlaag worden opgericht.

Een gedeelte van het bestemmingsvlak is aangeduid voor het gebruik een (school- en speel)plein.

Artikel 10 Verkeer 1 en artikel 11 Verkeer 2

De stadsstraten (Spaklerweg en de oost-westverbinding) hebben de bestemming "Verkeer 1" gekregen. De binnenstraten die voor autoverkeer toegankelijk zijn hebben de bestemming "Verkeer 2". Het onderscheid heeft te maken met:

- bij de binnenstraten mag uitsluitend worden voorzien in parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanduiding "parkeren toegestaan";
- bij de stadstraten is, gelet op artikel 15 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en de Wet

geluidhinder, voorzien in het opnemen van het aantal rijstroken. De binnenstraten zijn 30-km straten en vallen niet onder de Wet geluidhinder.

In het zuidelijk deel van het plangebied, binnen de bestemming "Verkeer 1" ligt een hogedrukaardgasleiding. Deze is op de plankaart aangegeven.

Artikel 12. Verkeer 3

De gronden die bestemd zijn voor fiets- en voetpaden, pleinen, verblijfsruimten en openbare ruimten hebben de bestemming "Verkeer 3" gekregen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens gebouwde parkeervoorzieningen ten behoeve van de bestemmingen "Gemengd 1", "Horeca", "Maatschappelijk" en "Wonen 1 en 2". De parkeervoorzieningen moeten geheel onder peil worden opgericht.

Op een aantal plaatsen is aan de gronden de aanduiding "overbouwing" toegekend. Hier mogen vanaf de tweede bouwlaag balkons en overbouwingen ten behoeve van de bestemming "Wonen 1" en de bestemming "Gemengd 1" worden aangebracht.

Artikel 13. Wonen 1 en Artikel 14. Wonen 2

De bouweenheden 2a, 2b (gedeeltelijk), 3a (gedeeltelijk), 3b, 4a, 4b en 4c (gedeeltelijk) hebben de bestemming "Wonen 1" gekregen. Een gedeelte van eenheid 4a heeft de bestemming "Wonen 2" gekregen. Het verschil tussen "Wonen 1" en "Wonen 2" ligt in de bouwvoorschriften. Binnen de bestemming "Wonen 2" mogen gebouwen pas worden opgericht vanaf een hoogte van 5 meter boven peil, met uitzondering van twee entreepartijen en dragende kolommen voor het gebouw. Dit heeft in de eerste plaats te maken, met een persleiding ter plaatse, die vrij moet liggen. Daarnaast wordt hiermee een schakel gemaakt tussen het aan te leggen buitendijkse park ten noorden van de Korte Ouderkerkerdijk en het toekomstige Nuon-park.

Binnen deze bestemming is uitsluitend een woonfunctie toegestaan. Wel is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. Een omschrijving van praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis is in artikel 1 van de voorschriften gegeven. Voor de woonfunctie geldt een totale maximum brutovloeroppervlakte per bouweenheid.

De voorschriften met betrekking tot het bouwen zijn ondergebracht in het tweede lid. Naast de regels omtrent bouwhoogten zijn ook regels omtrent het bouwen in de voorgevelrooilijn opgenomen. Daar waar op de plankaart een verplichte gevellijn is aangegeven moet de gevel in deze lijn, worden gebouwd.

Binnen de bestemming "Wonen 2" is een gebouwde parkeervoorziening alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding "parkeren 2". Daarbij geldt wel dat de parkeervoorzieningen geheel onder peil moet worden gebouwd.

Een gedeelte van de parkeervoorzieningen ten behoeve van "Wonen 1" binnen bouweenheid 3a in mag worden gebouwd binnen de bestemming "Verkeer 3". Daarbij geldt wel dat de parkeervoorzieningen geheel onder peil moet worden gebouwd.

Verder moet een gedeelte van de parkeervoorzieningen ten behoeve van "Horeca" (bouweenheid 3c) worden gerealiseerd in bouweenheid 3b binnen de bestemmingen "Gemengd 1" en "Wonen 1". Daarbij moeten de parkeervoorzieningen binnen deze bouweenheden gelijktijdig worden gebouwd.

Artikel 15 Anti-dubbeltelbepaling

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt.

Artikel 16 Toegelaten overschrijdingen

In dit voorschrift wordt geregeld dat bepaalde overschrijdingen van de bouwvoorschriften zijn toegestaan.

Artikel 17 Algemene gebruiksbepalingen

In dit voorschrift worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd. In lid 3 is de zogenaamde toverformule opgenomen die inhoudt dat burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen indien het strikt naleven van de gebruiksvoorschriften leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, zonder dat daarvoor dringende redenen zijn.

Artikel 18. Opheffen geluidzone

In dit voorschrift wordt voor het gebied Amstelkwartier de geluidzone opgeheven. In paragraaf 7.2 wordt dit nader toegelicht.

Artikel 19 Algemene vrijstellingsbepaling

In dit voorschrift is geregeld dat enige flexibiliteit mogelijk is ten aanzien van de gebruiks- en bebouwingsvoorschriften. Het betreft hier een vrijstelling als bedoeld in artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 20. Toegelaten bedrijven

In dit artikel is vastgelegd welk soort bedrijven zijn toegestaan, indien volgens de bestemmingsvoorschriften de vestiging van bedrijven is toegestaan. In dit voorschrift wordt verwezen naar de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, die als bijlage bij de voorschriften is opgenomen.

In het tweede lid is bepaald dat burgemeester en wethouders in de daar aangegeven gevallen vrijstelling kunnen verlenen.

Artikel 21. Overgangsbepalingen

In dit artikel wordt geregeld dat bouwwerken mogen worden behouden of gebruik dat niet meer past binnen de voorschriften, mag worden voorgezet vanaf de datum van terinzagelegging respectievelijk inwerkingtreding van het bestemmingsplan. De overgangsbepalingen zijn opgesteld conform het ontwerp Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 22 Strafbepaling

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, alsmede het verrichten van vergunningplichtige werken of werkzaamheden zonder vergunning, is strafbaar gesteld.

Artikel 23 Slotbepaling

Dit artikel geeft aan onder welke naam dit plan kan worden aangehaald.

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging

In de voorschriften is als bijlage een Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging opgenomen (zie paragraaf.7.6). In artikel 17 wordt naar deze Staat verwezen.

12.3. Digitaal raadpleegbaar plan

Het plan is gemaakt met behulp van RO-Plan, een softwarepakket waarmee bestemmingsplannen digitaal en volgens de standaard van het Handboek Amsterdamse bestemmingsplannen kunnen worden getekend en voorzien van de bijbehorende voorschriften.

Het bestemmingsplan is door particulieren te raadplegen op internet. Bij het aanklikken van een bestemming met de muis verschijnen de voorschriften die erop van toepassing zijn in beeld. Op deze wijze wordt het bestemmingsplan toegankelijker voor particulieren. Daarnaast is zoals gebruikelijk een 'papieren plan' beschikbaar dat geraadpleegd kan worden.

13. Economische uitvoerbaarheid

Met deze financiële onderbouwing wordt inzicht gegeven in welke kosten en opbrengsten in de grondexploitatie (GREX) Amstelkwartier zijn opgenomen en tot welk financieel resultaat dit leidt. Tevens wordt ingegaan op de fasering, onzekerheden en overige geldstromen. Voor Amstelkwartier zal het grootste deel van het positieve saldo ingezet worden voor de bijdrage aan het verplaatsen van de rioolwaterzuiverings Installatie – Zuid (RWZI-Zuid), de zogenaamde A4 operatie.

Kosten

Verwervingen

De verwervingen nemen het grootste deel van de kosten op zich. Hier zijn de binnen- en buitendijks te verwerven objecten opgenomen.

Sloopkosten

Onder sloopkosten zijn de kosten voor de binnendijks en buitendijks te slopen objecten opgenomen, inclusief de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). Ook de kosten voor de te verwijderen maaiveldinrichting zijn hierin opgenomen.

Grondwerken

Onder grondwerken zijn de maatregelen en kosten ten behoeve van het op de juiste hoogte van het maaiveld brengen opgenomen. Er is tevens rekening gehouden met het graven van een nieuwe waterloop ter compensatie van de te dempen sloot in Amstelkwartier.

Civiele constructies

Onder civiele constructies zijn onder andere kosten opgenomen ten behoeve van de oeverconstructie in het buitendijks deel langs de Amstel.

Rioleringen

Onder rioleringen zijn alle kosten ten behoeve van rioleringen, inclusief clustergemeen opgenomen. Deze kosten zijn gebaseerd op een kostenraming van Waternet.

Maaiveldinrichting

Onder maaiveldinrichting zijn alle kosten ten behoeve van de maaiveldinrichting van het plangebied opgenomen, inclusief buitendijks park. Aangezien de inrichting van het buitendijks park in sterke mate bepaald wordt door de daadwerkelijke bodemvervuiling in dit gebied, is er hiervoor nog geen maaiveldontwerp beschikbaar. Voor de inrichting van het buitendijks gebied is derhalve een taakstellend bedrag opgenomen.

Diverse grondkosten

Onder diverse grondkosten zijn de kosten ten behoeve van verleggen kabels en leidingen, tijdelijke maatregelen, milieumaatregelen en openbare verlichting opgenomen.

Overige kosten

Onder overige kosten is de bijdrage vanuit de grondexploitatie Amstelkwartier aan de verplaatsingskosten van de RWZI opgenomen (zgn. A4-project).

Opbrengsten

Onder opbrengsten zijn de opbrengsten van het totale binnendijks en buitendijks programma Amstelkwartier opgenomen, inclusief parkeervoorzieningen. Voor wat betreft het woningprogramma is

uitgegaan van 30% sociale huur en 70% marktoningen. Voor de sociale huurwoningen is uitgegaan van het nieuwe grondprijnsbeleid voor 2007. Voor het nieuwe, reeds gerealiseerde, Waternet kantoor zijn geen opbrengsten opgenomen, omdat dit reeds in het A4-project is meegenomen.

Resultaat

De grondexploitatie Amstelkwartier laat een positief resultaat van ca. € 4,0 mln zien inclusief de afdracht aan het A4-project. Vanuit de grondexploitatie Amstelkwartier wordt een bijdrage van ca. € 12,3 mln. (prijspeil 1-1-2006) aan het A4-project gedaan.

Fasering

De looptijd van de GREX is tot 2014. De belangrijkste kostenpost verwervingen is daarbij opgenomen voor 2006 (Waternet) en 2008 en 2009 (overige verwervingen). De overige kosten volgen meer het natuurlijke verloop van de GREX (bouwrijp maken voor de uitgiftes, woonrijp maken na oplevering woningen, etc.). De opbrengsten zijn voor alle functies gelijkmatig over drie jaar verdeeld: 2010, 2011 en 2012.

Onzekerheden

Verwervingen

Een belangrijk deel van de kosten in deze GREX komen voort uit de post verwervingen. De objecten zijn geraamd op basis van onteigening. De raming is een best mogelijke inschatting van de verwervingskosten. Toch zijn niet alle aspecten die de waarde bepalen in dit stadium volledig te overzien, zodat dit kan leiden tot een hogere verwervingsom.

Opbrengsten woningbouw

Overamstel moet zich zeker in de eerste fase als woongebied nog bewijzen. Belangrijkste onzekerheden hierbij zijn de (lange) tijd die de transformatie met zich meebrengt en de beperkingen die de werkfuncties nu nog aan de woningbouw stellen, zowel feitelijk (milieubeperkingen) als wat betreft het imago.

Latere ontwikkeling

De eerste opbrengsten worden in 2010 voor zien. Indien 2010 niet haalbaar is, of indien er een langere periode nodig is om de uitgiftes te realiseren zal dit leiden tot afname opbrengsten.

Bouwvelop

De bouwvelop zal voor het Amstelkwartier van toepassing zijn. De ervaringen met de bouwvelop zijn momenteel nog gering, het effect op de grondopbrengsten in combinatie met de ruimte voor de ontwikkelaars om te optimaliseren is onbekend.

Milieumaatregelen

De herzonering van het industriegebied en uitvoering van de daarmee verband houdende maatregelen bij een aantal bedrijven vormen voorwaarde voor woningbouw. Vertragingen zullen hun weerslag hebben op de transformatie tot woongebied.

Overige geldsstromen

Subsidiemogelijkheden buitendijks (hoofd groenstructuur)

Voor de inrichtingskosten van het buitendijkse gebied kan mogelijk een beroep gedaan worden op subsidiemogelijkheden zoals het Groenfonds van de gemeente Amsterdam.

Bodemsanering buitendijks uit stelpost bodemsanering

Amstelkwartier Binnendijks (onherroepelijk)

Voor de bodemsanering van het buitendijkse gebied wordt een budget opgenomen vanuit de stelpost bodemsanering. Binnendijks is de vervuiling gering en is de inschatting dat de grond kan worden hergebruikt.

Kosten ondergrondse vuilsysteem voor beheer der (stadsdeel)

De kosten voor de aanschaf van het ondergrondse vuilsysteem zijn voor de beheerder (stadsdeel). Wel is een bedrag opgenomen voor de gelijktijdige aanleg van dit systeem met de maaiveldinrichting.

14. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

14.1. Overleg ex artikel 10 BRO

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is het concept ontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Vrom-Inspectie, Regio Noord-West;
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, directie Noord-West;
4. Ministerie van Economische Zaken;
5. Rijksdienst Monumentenzorg;
6. Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie;
7. Burgemeester en wethouders van de gemeente Ouder-Amstel
8. Dagelijks Bestuur stadsdeel Oost/Watergraafsmeer;
9. Waternet;
10. NV Nederlandse Gasunie;
11. Continuon Netbeheer Nuon B.V.
12. ORAM;
13. Kamer van Koophandel Amsterdam;
14. Hoogheemraadschap van Rijnland.

De instanties genoemd onder 11, 13 en geven in hun reactie aan geen opmerkingen te hebben. Van de instanties genoemd onder 4, 7 en 8, is geen reactie ontvangen. In de reactie van de Vrom-Inspectie is ook de reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. De Vrom-Inspectie geeft in zijn reactie aan dat de overige rijksdiensten zoals vertegenwoordigd in de Provinciale Planologische Commissie geen opmerkingen hebben.

Provincie Noord-Holland

Luchtkwaliteit

- Voor het luchtkwaliteitonderzoek wordt alleen uitgegaan van de ontwikkeling van het Amstelkwartier. Overige plannen kunnen echter ook van invloed zijn op het effectgebied (wegen). Hierbij kan als uitgangspunt het aantal verkeersbewegingen van onherroepelijke plannen als autonome situatie gelden. Van plannen die nog niet onherroepelijk zijn, dienen de overige extra verkeersbewegingen in het onderzoek te worden betrokken.
- In het voorontwerp wordt verwezen naar de Wet Luchtkwaliteit en het feit dat Overamstel in het NSL wordt opgenomen. De Wet Luchtkwaliteit is in november 2007 in werking getreden, maar voor het NSL geldt dit pas voor 2009, vanwege het derogatieverzoek aan de EU.
- De onderzoeksresultaten moeten nog nader worden aangevuld.

Autoverkeer

- Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat er effecten op het autoverkeer zijn te verwachten omdat er ongeveer 4000 extra woningen zullen worden gebouwd.
- Als ontsluitingsweg wordt 'de Nuonweg' genoemd. Het is niet duidelijk waar deze weg ligt, er is geen weg met deze benaming.
- Er wordt in het voorontwerp melding gemaakt van een aantal kritische en problematische wegvlakken zoals de Spaklerweg en de op-/afrit S111. Verzocht wordt om concreter in te gaan op mogelijke oplossingen hiervan.

Voorschriften

- De gemeente heeft aangegeven dat er in de bouwvoorschriften nog, in het kader bescherming

archeologisch erfgoed, aanlegvergunningverplichtingen worden opgenomen.

- Op enkele locaties is de maximale bouwhoogte 73 meter. Graag in de toelichting een beschrijving van de mogelijke effecten (zon/wind) op de omgeving.
- Op de plankaart zijn de bouweenheden niet opgenomen. In de Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging staat bij categorie A vermeld dat het gaat om activiteiten in milieucategorie 1, voor categorie B staat geen milieucategorie aangegeven. Verder wordt een aantal tekstuele opmerkingen gemaakt.

Reactie

Luchtkwaliteit

- Om de beoogde ontwikkeling te kunnen toetsen aan de Wet Luchtkwaliteit 2007 is onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving. Deze zijn getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit die per 15 november 2007 van kracht is. Het rapport "Luchtkwaliteitonderzoek Overamstel" is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan.
- Voor het onderzoek zijn voor 2007, 2010, 2015 en 2020 verkeersintensiteiten opgesteld voor een groot aantal wegen in en nabij het plangebied. De verkeersintensiteiten zijn opgesteld zowel voor de autonome ontwikkeling van het gebied als voor de geleidelijke realisatie van Overamstel, waarbij ook de gevolgen van hetgeen met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt in beeld zijn gebracht. In verband met de recente uitspraak rond het muziektheater van den Ende is er besloten niet alleen de ontwikkeling Amstelkwartier te toetsen. Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit is er gekeken naar het effect van de ontwikkeling van heel Overamstel, hierbij zijn ook de omliggende snelwegen A2 en A10 en de omvorming van de A2 ten noorden van knooppunt Amstel in ogenschouw genomen.
- Kort samengevat blijkt uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit dat er alleen in 2010, wanneer de norm voor stikstofdioxide van kracht wordt, er een overschrijding van de norm voor stikstofdioxide op de A2 ten zuiden van knooppunt Amstel plaatsvindt. Het effect van de ontwikkeling van Overamstel is op deze locatie echter kleiner dan de 1% verslechtering die maximaal toegestaan is volgens het Besluit 'in betekende mate' (2007) dat sinds 15 november 2007 van kracht is. De overige luchtverontreinigingscomponenten (zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood) overschrijden de grenswaarden niet. Dit geldt voor zowel de huidige situatie als alle toekomstige scenario's.
- In de toelichting wordt wel ingegaan op het NSL, maar omdat het NSL nog niet van kracht is, is hiermee geen rekening gehouden.
- De toelichting is aangepast waarbij de nieuwe wetgeving is opgenomen alsmede de onderzoeksresultaten.

Autoverkeer

- De verkeersparagraaf is aangepast en uitgebreid, waarbij ook wordt ingegaan op maatregelen die kunnen worden getroffen.
- De "Nuon"-weg is de oost- westverbinding die aan de zuidzijde van Amstelkwartier ligt. Voor zover deze weg in het bestemmingsplan is opgenomen heeft deze de bestemming "Verkeer 1" gekregen. Dit is in de toelichting verduidelijkt in die zin dat alleen nog wordt gesproken over de oost-wegverbinding / -weg.
- Verder verwijzen wij naar onze reactie op de opmerkingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Voorschriften

- Er heeft een hoogbouwstudie plaatsgevonden. Deze is in het Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier opgenomen. Het stedenbouwkundig plan wordt gevoegd bij het bestemmingsplan.
- Op de plankaart worden deze bouweenheden vermeld.
- In de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn voor categorie B bij de opsomming de milieucategorieën aangegeven.

- De tekstuele opmerkingen zijn verwerkt.

Vrom-Inspectie, Regio Noord-West

Luchtkwaliteit

- De Vrom-Inspectie wijst erop dat moet worden voldaan aan de huidige regelgeving en op het risico dat het voorontwerp niet voldoet aan de door de Raad van State gestelde eisen. Bij de beoordeling van de luchtkwaliteit ontbreekt een verwijzing naar het actieplan Luchtkwaliteit. De Vrom-Inspectie raadt aan om het bestemmingsplan op dit punt aan te vullen. Voor het overige wordt naar de reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verwezen.

Externe veiligheid

- De maatregelen die noodzakelijk zijn om dichter dan de in de circulaire "Zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen" te bouwen zijn niet opgenomen in de voorschriften.
- Er is nieuw beleid en regelgeving in ontwikkeling. Bij de nieuwe AMvB Buisleidingen wordt aansluiting gezocht bij de systematiek zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen wordt gebruikt. Dit betekent onder meer dat er voor het plaatsgebonden risico de 10^{-6} contour moet worden berekend. Dit is vooral van belang als de leiding wordt verlegd. Om inzicht te verkrijgen in eventuele toekomstige knelpunten wordt geadviseerd de 10^{-6} contour te (laten) bepalen voor zowel het bestaande als toekomstige tracé en op de plankaart aan te geven.

Luchthaveninddelingsbesluit

- Zowel ten noorden als ten zuiden van het plangebied liggen gebieden waar hoogtebeperkingen gelden op basis van het Lib. Ten onrechte wordt in de toelichting aangegeven dat er voor het plangebied geen beperking geldt. Het uiterste noordelijk deel van het plangebied ligt binnen een gebied waar een hoogtebeperking geldt van 150 meter op basis van het Lib.

Reactie

Luchtkwaliteit

- In de eerste plaats verwijzen wij voor de beantwoording van deze opmerkingen naar de beantwoording van de opmerkingen van de provincie Noord-Holland.
- De resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek zijn in de toelichting verwerkt en het rapport wordt bij het bestemmingsplan gevoegd. In dit rapport wordt verwezen naar het actieplan.

Externe veiligheid

- In verband met de ontwikkelingen in Overamstel zijn aanvullende plaatsgebonden risicoberekeningen van de leiding uitgevoerd (risicoanalyse m.b.t. W-534 te Amsterdam, Gasunie, februari 2007). Het betreft een berekening voor de huidige situatie (huidige ligging en de huidige bebouwing) en berekeningen van twee toekomstige scenario's. De berekeningen worden bij het bestemmingsplan gevoegd.
- De 10^{-6} contour ligt op 0 meter. Mede gelet hierop is de contour niet op de plankaart aangegeven.
- Ten behoeve van de leiding is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. In het kader van deze vergunning kunnen de benodigde maatregelen aan de orde komen.
- De toelichting is op dit punt aangevuld.

Luchthaveninddelingsbesluit

- De toelichting is op dit punt aangepast.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Verkeer en parkeren.

- In het concept Verkeersonderzoek Overamstel d.d. 10 oktober 2007 en de oplegnotitie van 6 november 2007 zijn de effecten meegenomen van de verhoging van de parkeertarieven en het rekeningrijden. De stijgingen van de parkeertarieven, die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden, hebben althans op het hoofdwegennet niet geleid tot een merkbare afname van de verkeersstromen naar de stad. De besluitvorming over rekeningrijden en de inrichting daarvan is nog niet afgerond. Dit betekent, dat de invoering en de verkeerskundige effecten daarvan niet vast staan. Voor de prognosejaren waarin rekeningrijden als uitgangspunt is gebruikt, geeft het verkeersonderzoek een te optimistisch beeld van de verkeersontwikkeling als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied Overamstel.
- Het onderzoek laat een aantal knelpunten in de verkeersafwikkeling zien op de wegen binnen het gebied en bij de aansluitingen op de A10 en de hoofdrijbaan van deze weg. De infrastructuur in en rond Overamstel heeft onvoldoende capaciteit om de verkeersproductie van dit gebied en die van de overige ontwikkelingen in en rond de stad te verwerken. Dit beïnvloedt ook de verkeersafwikkeling op de A10 negatief, die toch al overbelast is. Dit is ongewenst omdat hierdoor de beleidsuitgangspunten van de Nota Mobiliteit met betrekking tot reistijden en verkeersveiligheid verder in de knel komen.
- Een gebrekkige ontsluiting en verkeersafwikkeling zijn niet in lijn met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Bovendien beïnvloedt een stagnerende verkeersafwikkeling de luchtkwaliteit negatief.
- In het verkeersonderzoek wordt aangegeven, dat de omgevormde A2 extra verkeer te verwerken zal krijgen. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de omvorming van de A2 en er kan dan ook niet van worden uitgegaan, dat de A2 omgevormd kan worden. Dit zal onder meer afhankelijk zijn van de effecten, die de omvorming heeft op de verkeersafwikkeling in het bijzonder op de afwikkeling van het verkeer op de A10.

Milieuaspecten

- Geluid
Het akoestisch onderzoek zou als bijlage deel van het plan moeten uitmaken. Geadviseerd wordt dit bij te voegen.
- Luchtkwaliteit
De toelichting dient te worden geactualiseerd naar aanleiding van de wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Nu het onderzoek nog niet is afgerond, is ook niet duidelijk welke invloed de planontwikkeling op de luchtkwaliteit heeft en welke ontwikkelingen binnen de kwaliteitsnormen voor lucht mogelijk zijn. Na gereedkomen, zal het resultaat van het onderzoek samengevat in dit plan beschreven moeten worden en de rapportage als bijlage bij het plan gevoegd moeten worden. Uit het verkeersonderzoek blijkt, dat de ontwikkeling van het gebied Overamstel nogal wat verkeer genereert, waarvan de afwikkeling problematisch is en tot congestie leidt. Deze gebrekkige verkeersafwikkeling beïnvloedt de luchtkwaliteit negatief en beperkt daarmee ook de ontwikkelingsmogelijkheden.
- Water
Het is niet duidelijk of de waterbeheerder in het kader van de verplichte watertoets bij de ontwikkeling van het plan betrokken is geweest. Indien dit niet het geval is, wordt geadviseerd de watertoets in overleg met de waterbeheerder uit te voeren en de resultaten daarvan in deze paragraaf te beschrijven en de op de watertoets betrekking hebbende stukken als bijlage bij het plan te voegen. Tevens wordt opgemerkt dat de opsomming in deze paragraaf niet compleet is en dat deze gecompliceerd dient te worden met de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, de behandeling van hemel- en afvalwater, de wijze, waarop het advies van de waterbeheerder in het plan is verwerkt.

Voorschriften

- In artikel 11,12 en 13 (respectievelijk Verkeer 1, 2 en 3) in de bouwvoorschriften, voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan lichtmasten, een bouwhoogte van 1,5 meter is opgenomen.

Indien verkeerborden, bewegwijzering en verkeersregelininstallaties ook tot deze categorie bouwwerken wordt gerekend, dan is de bouwhoogte onvoldoende. Verkeerborden moeten worden geplaatst conform de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. Binnen de bebouwde kom moeten de borden met de onderzijde op 2,20 m boven het wegdek worden aangebracht. Rekening houdend met de grootte van het bord moet er dan tenminste een bouwhoogte van 3,00 m beschikbaar zijn. Ingeval er meerdere borden aan één paal moeten worden bevestigd, zoals onderborden zal de hoogte daarmee in overeenstemming moeten worden gebracht.

- Dit geldt ook voor bewegwijzering en verkeersregelininstallaties, waarbij de hoogte afhankelijk is van het aanwezige type.

Reactie

Verkeer

- Wij zijn ons ervan bewust dat de besluitvorming over rekeningrijden nog niet is afgerond. Echter, in de verkeersstudie wordt uitgegaan van het *meest waarschijnlijke* toekomstbeeld. Het ligt in de lijn der verwachting dat er een vorm van beprijzen gaat komen. In de Nota Mobiliteit wordt de noodzaak van beprijzen benadrukt. Er staat letterlijk:
“Het kabinet vindt een andere manier voor betalen van het gebruik van de weg noodzakelijk om de betrouwbaarheid te kunnen verbeteren, de reistijd te beperken en daarmee de economie te versterken.” Daarnaast wijzen wij erop dat de ministerraad eind november 2007 heeft ingestemd met de invoering van een kilometerprijs op alle Nederlandse wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerken en een inningsstelsel dat werkt op basis van de modernste satelliettechniek.
- Verhoging van parkeertarieven heeft effect op de automobiliteit. Dit effect is echter niet voor alle weggebruikers even groot. Tariefsverhoging heeft vooral invloed op prijsgevoelige weggebruikers zoals woon-werkverkeer en recreatief verkeer. Op het zakelijk verkeer heeft een tariefverhoging slechts een gering effect. Dat dit effect volgens RWS niet heeft geleid tot een *afname* van het autoverkeer (op het hoofdwegennet) wil nog niet zeggen dat parkeertarieven helemaal geen effect hebben. We willen erop wijzen dat het effect ook tot uiting komt in het *beperken van de groei* van het autoverkeer.
- Bij het opstellen van toekomstprognoses met verkeersmodellen worden demografische, economische en ruimtelijke uitgangspunten gebruikt. Op nationaal niveau heeft het Centraal Planbureau (CPB) dergelijke uitgangspunten vastgesteld. Omdat de uitgangspunten via de referentiemodellen in hoge mate de uitkomsten van verkeersstudies bepalen zijn deze uitgangspunten op nationaal niveau bestuurlijk geaccordeerd. De gemeente Amsterdam maakt bij het onderzoek verder onder meer gebruik van referentiemodellen voor de jaren 2005 en 2010, die specifiek zijn toegesneden op de lokale en regionale situatie. Aan deze modellen liggen objectieve uitgangspunten ten grondslag, die in mei 2006 bestuurlijk zijn geaccordeerd. De uitgangspunten voor de Amsterdamse referentiemodellen zijn onder meer geënt op de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit.
- Naar ons oordeel hebben wij de in het verkeersonderzoek gehanteerde uitgangspunten kunnen gebruiken.
- Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat er door de alle ontwikkelingen in Overamstel veranderingen zullen optreden in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. Per saldo wordt het drukker omdat in de plannen van Overamstel bijna 4.000 extra woningen worden gebouwd. Daarbij wijzen wij erop dat Overamstel in het algemeen en Amstelkwartier in het bijzonder, slechts een beperkte bijdrage zal leveren aan de toename van het aantal verkeersbewegingen in en rond Amsterdam.
- Er is een inderdaad een aantal kritische en problematische wegvakken waarneembaar, zoals de Spaklerweg en de op/afrit S111, maar er is naar ons oordeel geenszins sprake van een gebrekkige ontsluiting en verkeersafwikkeling noch kan uit het onderzoek worden afgeleid dat de infrastructuur in en rond Overamstel onvoldoende capaciteit heeft om de verkeersproductie van dit gebied en die van de overige ontwikkelingen in en rond de stad te verwerken. In dit verband wijzen wij erop dat

knelpunten bij de kruisingen met goede ontwerpen van kruispunten kunnen worden opgelost of verminderd en dat er ook verschillende maatregelen zijn om de doorstroming van het verkeer te verbeteren, zoals het bufferen van verkeer en het plaatsen verkeersregelinstallaties en toeritdoseringsinstallaties.

- Ten aanzien van de omvorming van de A2 merken wij op dat in de verkeersstudie wordt uitgegaan van het *meest waarschijnlijke* toekomstbeeld en dat het niet noodzakelijk is dat alle besluitvorming reeds heeft plaatsgevonden. Er vindt reeds geruime tijd overleg plaats tussen Rijkswaterstaat en de gemeente over de omvorming van deze weg tot stadsstraat. Uit dit overleg is gebleken dat, mits er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, deze omvorming kan plaatsvinden. Eén voorwaarde voor de omvorming tot stadstraat is altijd geweest dat het huidige en geprognosticeerde (tot 2020) autoverkeer verwerkt kan worden. Er komt een verkeersontwerp voor de omvorming dat gebaseerd is op de cijfers van het verkeersonderzoek.

Milieuaspecten

- Het akoestisch onderzoek wordt bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt opgemerkt dat de toelichting is geactualiseerd en dat de inwerkingtreding van de Wet Luchtkwaliteit hierin is verwerkt. Het luchtkwaliteitonderzoek heeft uitgewezen dat er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen voor de planontwikkeling in Amstelkwartier zijn.
- Zoals uit de reactie van Waternet blijkt is de waterbeheerder in het kader van de verplichte watertoets bij de ontwikkeling van het plan betrokken geweest. De door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat genoemde aspecten zijn in de toelichting opgenomen.

Voorschriften

- Wat betreft toegestane bouwwerken genoemd in de artikelen 11 tot en met 13 merken wij het volgende op. In artikel 3, derde lid, van het Besluit bouwvergunningvrije en licht bouwvergunningplichtige bouwwerken (Bblb) worden bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op, over, onder of bij een weg of railweg dan wel in, onder of bij een water als bouwen van beperkte betekenis aangemerkt, voor zover het betreft bouwwerken ten behoeve van verkeersregeling, verkeersgeleiding, wegaanduiding, verkeer. Ook straatmeubilair wordt als zodanig aangemerkt. Deze bouwwerken zijn vergunningsvrij en hoeven dan ook niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen. Daarom hoeven deze niet te worden opgenomen in de bouwvoorschriften. Wij hebben de planvoorschriften dan ook in deze zin aangepast.

Waternet

- In de reactie wil Waternet haar uitgangspunten met betrekking tot de (integrale) waterhuishouding (oppervlaktewater, riolering, regenwaterafvoer, grondwater en dergelijke) onder de aandacht brengen.
- Op blz. 40 van de toelichting (7.3.3., resultaten onderzoeken) staat ten onrechte vermeld dat “het ontstane waterbezwaar gezuiverd zal worden geloosd”. Dit is onjuist daar het waterbezwaar wordt afgevoerd naar de RWZI middels een gemaaltje. Het gemaaltje is onderdeel van de “voorziening”.
- Het verzoek het onderstaande voorschriften (artikel 1, begripsbepalingen, 62 en 63) op te nemen, bij voorkeur als één compleet artikel.
- Artikel x – waterkering

Doelendomschrijving

De gronden, aangewezen voor 'waterkering' zijn bestemd voor:

1. primair waterkering met de daarbij behorende waterstaatswerken als taluds, taludbekledingen en onderhoudswegen, zomede bouwwerken –geen gebouwen zijnde- van waterbouwkundige aard, zoals duikers, gemalen, keerwanden en beschoeiingen;
2. secundair overige bestemmingen, voor zover deze gronden mede als zodanig zijn aangewezen.

Bebouwingsbepalingen

Op de in het eerste lid bedoelde gronden mogen uitsluitend de in het eerste lid onder a bedoelde bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Vorrangsregeling

Hetgeen in deze voorschriften omtrent de secundaire bestemmingen, binnen de gebieden met de bestemming primair waterkering, is toegestaan, is uitsluitend toelaatbaar indien en voorzover zulks, gehoord de beheerder van de waterkering, verenigbaar is met het belang van de waterkering.

Afstemming

Voor de uitvoering van werken binnen de voor de waterkering bestemde zone is, onverminderd de bepalingen van het bestemmingsplan, vergunning vereist van de beheerder van de waterkering.

- Op basis van de plankaart "alternatief" liggen de bestemmingen W1 en GD3 in de zonering van de bestemming waterstaatkundige werken, ondermeer de waterkering.
- Over deze specifieke locatie is uitvoerig overleg geweest tussen Ingenieursbureau Amsterdam en Waternet. Binnen het theoretisch profiel van de waterkering mogen geen ondergrondse parkeervoorzieningen, kelders of overige werken worden gerealiseerd. Buiten het theoretisch profiel van de waterkering gelden, binnen het invloedsgebied van de waterkering, beperkingen. Altijd is een keurontheffing van het Hoogheemraadschap AGV noodzakelijk.

Reactie

- Par. 7.3.3 van de toelichting zal worden aangepast.
- Bij het opstellen van het bestemmingsplanen wordt het Handboek Amsterdamse Bestemmingsplannen gehanteerd. Het Handboek kent (nog) geen dubbelbestemmingen. Eén compleet artikel voor waterkeringen is op grond van het Handboek (nog) niet mogelijk.
- Bij het opstellen van het bestemmingsplan is zo goed mogelijk geprobeerd rekening te houden met de 'wateraspecten', waaronder de waterkering.
- In plaats van de dubbelbestemming is een aanduiding op de plankaart opgenomen en is bij de bestemmingen waarbinnen de aanduiding ligt, voorschriften ten behoeve van de waterkering opgenomen (zie onder meer de bestemming Gemengd-1). Bij de bouwvoorschriften is een verbod opgenomen om op de gronden waarop de aanduiding "waterstaatkundige werken" ligt onder peil te bouwen.
- Wel kan vrijstelling van dit bouwverbod worden verleend, indien een rapport is overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgelegd dat geen aantasting plaatsvindt van het waterkerend vermogen van de gronden. Om dit te kunnen vaststellen is overleg met waternet nodig.
- Daarnaast is ook een aanlegvergunningstelsel ter bescherming van waterkering opgenomen. Alleen als het waterkerend vermogen niet wordt aangetast kan een aanlegvergunning worden verleend.
- Materieel wordt dan ook hetzelfde bereikt als met dubbelbestemming.
- Overigens zal in het kader van de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening het Handboek worden aangepast en zal overeenkomstig de nieuwe regels van standaardisering voor onder meer een dubbelbestemming voor waterstaatkundige werken (waaronder de waterkering) worden opgenomen.
- De plankaart alternatief was meegezonden in verband met een eventuele aanpassing van bouwblok 1 en 2a. Deze aanpassingen gaan niet door en deze plankaart blijft dan ook verder buiten beschouwing. Overigens is zoals in het bovenstaande is aangegeven op gronden binnen de aanduiding "waterstaatkundige werken" een bouwverbod om onder peil te bouwen opgenomen.

N.V. Nederlandse Gasunie

Gastransportleiding

- De gebezigde term “zakelijkrecht strook” is niet de meest geëigende om op te nemen in een bestemmingsplan. De Gasunie verzoekt deze term te vervangen voor “vrijwaringzone”. De breedte van de medebestemming dient namelijk gelijk te zijn aan de vrijwaringzone van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Doel: het waarborgen van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding. Gezien het doel dient de vrijwaringzone in principe obstakelvrij te zijn.
- In artikel 11 “Verkeer 1” van de voorschriften is ter plaatse van de aanduiding “leiding gas inclusief zakelijk recht strook” een medebestemming toegekend. Binnen deze aanduiding is het oprichten van bouwwerken niet toegestaan en het uitvoeren van een aantal werkzaamheden niet zonder meer toegestaan. De thans opgenomen bepalingen zijn onvoldoende ter waarborging van een veilig en bedrijfszeker gastransport en ter beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding. Verzocht wordt daarom lid 11.3. zodanig uit te breiden dat de onderstaande werkzaamheden, uitgevoerd binnen een zone van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding (vrijwaringzone), behoudens vrijstelling niet zijn toegestaan:
- het aanbrengen van diepwortelende en/of hoogopgaande beplanting, waaronder bijvoorbeeld rietbeplanting;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
- het verrichten van grondroeractiviteiten, bijv. het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage, anders dan normaal spit- en ploegwerk, dieploegen;
- het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
- het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen;
- het plaatsen van objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.
- Het college van Burgemeester en Wethouders kunnen hiervan vrijstelling verlenen in overleg met de leidingbeheerder.

Reactie:

- De term zakelijkrecht strook is zowel op de plankaart als de voorschriften vervangen door de term vrijwaringszone.
- Voor zover nodig is het aanlegvergunningstelsel ten behoeve van deze transportleiding aangevuld met de door de Gasunie opgesomde werkzaamheden. Het plaatsen van lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair moet worden aangemerkt als bouwen. Op grond van artikel 3 van het Bblb valt zijn deze bouwwerken vergunningsvrij. Deze kunnen wij dan ook niet verbieden dan wel beperken in de bouwvoorschriften.

ORAM

Verkeer

- Al in een eerder stadium heeft de ORAM ernstige bedenkingen geuit ten aanzien van de verkeers- en vervoersstudie die aan het concept- ontwerpbestemmingsplan ten grondslag ligt. De ORAM betreurt het zeer dat, anders dan door ons in een eerder stadium aangeboden, de ORAM niet bij de actualisatie van het verkeers- en vervoersplan, en dan met name de uitgangspunten, betrokken is geweest.

Parkeren

- Een andere belangrijk punt van aandacht is de parkeergelegenheid in het gebied. Voorkomen dient te worden dat er een te krappe parkeernorm wordt gehanteerd waardoor de parkeerdruk op het bedrijfterrein ten zuiden daarvan te hoog wordt. ORAM heeft in gesprekken met de projectorganisatie Zuidoostlob gepleit voor een inventarisatie van de parkeerbehoefte bij bedrijven in het gebied in plaats van te kiezen voor een parkeernorm. Het projectbureau heeft toegezegd deze

behoefte te inventariseren. Ook hierover hebben wij nog geen terugkoppeling ontvangen.

- De ORAM is van mening dat er voldoende inzicht in met name de verkeerssituatie, de ontsluitingsstructuur en de parkeerdruk van het gehele gebied dient te zijn, voordat bestemmingsplannen van deelgebieden behandeld kunnen worden.

Reactie:

Verkeer

- Bij het opstellen van toekomstprognoses met verkeersmodellen worden demografische, economische en ruimtelijke uitgangspunten gebruikt. Op nationaal niveau heeft het Centraal Planbureau (CPB) dergelijke uitgangspunten vastgesteld. Omdat de uitgangspunten via de referentiemodellen in hoge mate de uitkomsten van verkeersstudies bepalen zijn deze uitgangspunten op nationaal niveau bestuurlijk geaccordeerd. De gemeente Amsterdam maakt bij het onderzoek verder onder meer gebruik van referentiemodellen voor de jaren 2005 en 2010, die specifiek zijn toegesneden op de lokale en regionale situatie. Aan deze modellen liggen objectieve uitgangspunten ten grondslag, die in mei 2006 bestuurlijk zijn geaccordeerd. De uitgangspunten voor de Amsterdamse referentiemodellen zijn onder meer geënt op de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. Verder verwijzen wij naar hetgeen wij hebben opgemerkt bij de reactie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Parkeren

- Ten aanzien van parkeren merken wij op dat voor Overamstel een parkeernorm van gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren. Voor Amstelkwartier wordt een lagere parkeernorm gehanteerd, namelijk gemiddeld één parkeerplaats per woning. Voor zowel kantoren als bedrijven geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen).
- Het verdringingseffect naar de aangrenzende werkgebieden wordt voorkomen door in samenspraak met het stadsdeel en de ORAM een parkeerbeleid voor heel Overamstel in te voeren. Hier wordt momenteel druk aan gewerkt.
- De inventarisatie van de parkeerbehoefte heeft betrekking op deelgebied 3. Zodra de inventarisatie is afgerond zal een terugkoppeling plaatsvinden.

Kamer van Koophandel Amsterdam

- De gemaakte opmerkingen zijn gelijk aan de opmerkingen gemaakt door de ORAM.

Reactie

- Voor de beantwoording van deze opmerkingen wordt verwezen naar de beantwoording van de opmerkingen van de ORAM.

14.2. Behandeling van zienswijzen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks met ingang van 17 januari 2008 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de terinzagelegging van het bestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend door de volgende adressanten:

1. C.I. Weinholt en R.A. Weinholt en Watersportbedrijf gebr. Weinholt B.V., door mr. R. Lodewijks van Loyens Loeff, bij brief van 27 februari 2008,
2. Ondernemersvereniging ORAM, vertegenwoordigd door drs. J.H.M. Steijn (directeur) bij brief van 27 februari 2008;
3. J.A. Wolfrat B.V. en Maarshof B.V. (verder: de Maarssen Groep), vertegenwoordigd door mr. S.H. van den Ende van Kennedy Van der Laan, bij brief van 25 februari 2008;
4. R. Haffmans, bij brief van 26 februari 2008;

5. de Vereniging Ouderen Advies Raad Oost/Watergraafsmeer, vertegenwoordigd door J. Leenders-Post (voorzitter), bij brief van 26 februari 2008;
 6. de Stichting Stedelijke initiatieven, vertegenwoordigd door S. Boerlage (voorzitter), bij brief van 26 februari 2008;
- I. *Formele aspecten*

De door de adressanten ingediende zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn ingebracht. Ook overigens zijn de zienswijzen volgens de wettelijke eisen ingebracht.

II. *Inhoudelijke behandeling*

De vereniging Ouderen Advies Raad Oost/Watergraafsmeer en de Stichting Stedelijke initiatieven hebben een gelijklopende zienswijze ingediend. Gelet hierop worden deze twee zienswijzen gezamenlijk behandeld.

Omdat verschillende adressanten zienswijzen hebben ingebracht ten aanzien van de verkeerssituatie, wordt allereerst ingaan op een aantal verkeerskundige en parkeeraspecten.

Enkele adressanten zijn van mening of verkeren in de veronderstelling dat uit de verkeersstudie kan worden opgemaakt dat de ontsluiting en bereikbaarheid van het gebied reden geven tot zorg.

Bereikbaarheid, ontsluiting en doorstroming

In 2003 is een studie uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de stedelijke ontwikkeling van de gebieden Overamstel en Weespertrekvaart (zie ook par. 6.5 van de toelichting). De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor de in november 2005 vastgestelde Visie Overamstel. Inmiddels zijn de plannen verder uitgewerkt en is er medio 2007 een nieuwe studie naar de verkeerseffecten uitgevoerd (Verkeersstudie Overamstel, 2007). Deze verkeersstudie omvat geheel Overamstel. Onder meer ten behoeve van het luchtkwaliteits- en geluidsonderzoek zijn, naast de berekeningen voor Overamstel als geheel, aparte berekeningen gemaakt voor de situatie dat alleen Amstelkwartier wordt ontwikkeld (de rest van Overamstel is hier buiten beschouwing gelaten).

Bij de verkeersstudie zijn de meest relevante demografische, economische en ruimtelijke uitgangspunten gebruikt. Op nationaal niveau heeft het Centraal Planbureau (CPB) uitgangspunten vastgesteld. Omdat de uitgangspunten via de referentiemodellen in hoge mate de uitkomsten van verkeersstudies bepalen zijn deze uitgangspunten op nationaal niveau bestuurlijk geaccordeerd. Amsterdam maakt gebruik van eigen referentiemodellen voor de jaren 2005 tot en met 2020 die specifiek zijn toegesneden op de lokale en regionale situatie. Ook aan deze modellen liggen objectieve uitgangspunten ten grondslag. Deze uitgangspunten zijn in mei 2006 bestuurlijk geaccordeerd.

De uitgangspunten voor Amsterdamse verkeersstudies (waaronder dus ook die van Overamstel) zijn geënt op:

- a. de op 17 januari 2006 door de Eerste Kamer vastgestelde Nota Ruimte;
- b. de op 20 december 2005 door de Tweede Kamer vastgestelde nota Mobiliteit;
- c. De op nationaal niveau door het Centraal Planbureau (CPB) vastgestelde economische scenario's;
- d. de ontwikkeling in de sociaal-economische data volgens het Centraal Planbureau (CPB);
- e. het structuurplan "Kiezen voor stedelijkheid" dat de gemeenteraad van Amsterdam op 16 april 2003 heeft vastgesteld;
- f. het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit;
- g. de sociaal-economische en demografische variabelen, alsmede de ruimtelijke invulling daarvan, zoals vastgesteld in overleg Rijkswaterstaat directie Noord-Holland, het Regionaal Orgaan

Amsterdam en gemeente Amsterdam (DRO);

- h. het in opdracht van het burgemeester en wethouders opgestelde Programma Ruimtelijke Investerings 2004 waarin de wenselijke en financieel haalbare investeringen in de ruimtelijke sector zijn genoemd in relatie tot de marktontwikkelingen en de daarop gebaseerde ruimtelijke-economische scenario's.

In de verkeersstudie is het huidige autonetwerk als basis genomen en zijn voor de prognosejaren een aantal wijzigingen doorgevoerd. Voor de periode tussen 2000 en 2010 zijn al veel van de te nemen maatregelen bekend. Het beeld van de aanwezige infrastructuur na 2010 wordt bepaald aan de hand van die maatregelen waarover financieel en/of bestuurlijk overeenstemming bestaat. Zo worden alleen plannen waarover voldoende mate van zekerheid is, meegenomen in de verkeersprognoses.

In de plantoelichting (par. 6.5) is aangegeven dat door de uitvoering van het plannen in Overamstel veranderingen optreden in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. Op sommige plaatsen wordt het drukker, op andere plaatsen is er juist minder verkeer. Ook ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier zal op een aantal wegvakken een toename van de verkeersintensiteiten plaatsvinden.

Vooraf de oost-wegverbinding, de Joan Muyskenweg en de omgevormde A2 in zuidelijke richting zullen extra verkeer te verwerken krijgen. Dit zijn dan ook de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen van Overamstel. Aan de andere kant neemt het verkeer op de zuidelijke Spaklerweg, de De Heusweg, de Blookersweg en op de A10 in westelijke richting juist af ten opzichte van de autonome situatie.

De Spaklerweg, Blookersweg en de op/afrit S111 voorbeelden van wegen waar op sommige plaatsen enige congestie kan worden verwacht. De mogelijke problemen liggen vooral op kruispunten. Redelijkerwijs kan worden verwacht dat dit alleen in de spitsperioden het geval zal zijn. Overdag en 's avonds kan het verkeer gewoon doorrijden. Dit is een heel gangbaar verkeersbeeld voor stedelijke gebieden en komt dan ook door de hele stad voor.

Genoemde mogelijke knelpunten kunnen met goede ontwerpen van kruispunten worden opgelost of verminderd. Niettemin zal er op de drukke momenten van de dag op bepaalde wegvakken wel wat congestie optreden. Kort gezegd wordt Overamstel een echt stedelijk gebied, met drukte op de wegen, maar niet een gebied dat onbegaanbaar zal zijn.

Wij zijn dan ook van mening dat de bereikbaarheid van Overamstel en Amstelkwartier in het bijzonder, en het gebied eromheen voldoende is en blijft. Mocht de verkeersdrukke in Overamstel toch groter blijken dan we nu verwachten dan zijn er ter zijner tijd diverse mogelijkheden om hier verbetering in aan te brengen. Te denken valt aan maatregelen in het kader van verkeersmanagement en verkeersontwerp, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van kruisingen.

Nieuwe oost-westverbinding

De verwachting is dat de nieuwe, directe verbinding met de A2 via de route Spaklerweg, Overzichtsweg, omgeving Amstelstation een aantrekkelijke route zal worden voor verkeer vanaf de A2/A10 richting Amstelstation en vice versa.

Genoemde route is een doorgaande route, waarbij de nieuwe oost-westverbinding tussen de Spaklerweg en de A2 fungeert als verdelingsmechanisme. Het is vanuit verkeerskundig oogpunt juist goed dat verkeer meerdere routealternatieven heeft. In dit geval kan verkeer vanaf Amstelstation en omgeving kiezen tussen de route Spaklerweg-zuid/Blookerweg of de route via de nieuwe oost-westverbinding en de A2 met per saldo een betere verkeersdoorstroming op het hele netwerk.

Parkeren

Het verkeers- en vervoersbeleid van Amsterdam is gericht op de verbetering van de leefbaarheid in de stad en het behoud van de bereikbaarheid ervan. Het gemeentelijk parkeerbeleid draagt daaraan bij met

maatregelen die tot doel hebben het niet-noodzakelijk autoverkeer naar en in de stad terug te dringen. Op die manier wordt onder meer de bereikbaarheid van de stad voor noodzakelijk autoverkeer gewaarborgd.

Volgens het locatiebeleid dat gold ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, was het zogenoemde ABC-beleid van toepassing. Inmiddels is in april 2008 het nieuwe locatiebeleid vastgesteld (zie paragraaf 4.4). Zowel op grond van het oude locatiebeleid als het nieuwe locatiebeleid zijn de parkeernormen voor kantoren en bedrijven: 1 parkeerplaats per 250 m² bruto vloeroppervlak (op A-locaties) en 1 parkeerplaats per 125 m² bruto vloeroppervlak (op B-locaties). Op grond van het nieuwe locatiebeleid is het mogelijk om in bepaalde gevallen van deze vaste normen te kunnen afwijken. Overamstel kan worden aangemerkt als een B-locatie.

Voor overige niet-woonfuncties (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten en winkels) worden de zogenaamde CROW-parkeercijfers (de zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers die zijn ontwikkeld als hulpmiddel bij het berekenen van het aantal oaan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening).

Voor de woonfunctie zijn in het locatiebeleid normen of richtlijnen opgenomen. Stadsdelen of de centrale stad in geval van grootstedelijke gebieden, kunnen zelf deze normen voor wonen opnemen in hun parkeerbeleid of vastleggen in grondexploitatie of erfpachtcontract. Deze normen worden niet centraal geregeld, aangezien de parkeernorm in hoge mate afhankelijk is van de locatie en het type woning.

Het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is afhankelijk van beleid, locatie, openbare toegankelijkheid en de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing van gebouwde parkeervoorzieningen. Als gevolg van verschillende gebruik van functies door de dag heen, is het mogelijk parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen te laten gebruiken, mits deze parkeerplaatsen voor deze doelgroepen toegankelijk zijn. Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen afnemen, terwijl er toch door alle gebruikers kan worden geparkeerd.

Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is een parkeerbalans een belangrijk instrument. Hiermee kan de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen worden berekend en daarmee de hoeveelheid parkeerplaatsen in een gebied zo optimaal mogelijk worden bepaald.

Wat betreft het parkeren in Overamstel kan in de eerste plaats worden opgemerkt dat het uitgangspunt is dat het parkeren per deelgebied wordt opgelost. Een parkeerregime met vergunningsgebieden is noodzakelijk om overlast voor bijvoorbeeld bedrijven te voorkomen. Deze maatregelen zijn de bevoegdheid van het stadsdeel. De maatregelen worden in de toekomst in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt. Met het treffen van deze maatregelen kan een verdringingseffect worden voorkomen.

In de visie Overamstel is aangegeven dat gezien de centrale ligging van het gebied en de goede OV-bereikbaarheid, de kaders uit het RVVP, het Structuurplan, het ABC-locatiebeleid en CROW-richtlijnen en voorbeelden van andere parkeernormen bij stedelijke projecten in Amsterdam worden voor Overamstel de volgende parkeernormen worden gehanteerd; gemiddeld 1,25 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeren. Voor zowel kantoren als bedrijven geldt een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen). Vanwege de publieksafhankelijkheid van voorzieningen, wordt in een later stadium de parkeernorm per functie en per type voorziening nader bepaald.

Het uitgangspunt is dat het parkeren per deelgebied wordt opgelost. Een parkeerregime met vergunningsgebieden is noodzakelijk om overlast voor bijvoorbeeld bedrijven te voorkomen. Deze maatregelen zijn de bevoegdheid van het stadsdeel. De maatregelen worden in de toekomst in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt. Met het treffen van deze maatregelen kan een verdringingseffect worden voorkomen.

Ook in het kader van de planvorming voor Amstelkwartier is het aspect parkeren is uitgebreid onderzocht en beoordeeld. In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier zijn voor Amstelkwartier de parkeernormen neergelegd. Gezien de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer wordt voor wonen een lagere parkeernorm (dan in de rest van Overamstel) gehanteerd:

- gemiddeld 1 parkeerplaats per woning;
- 1,1 parkeerplaats per woning vrije sector (gebouwd);
- 0,5 parkeerplaats per woning sociale huur (op maaiveld);
- 0,125 parkeerplaats per woning voor bezoekers met 50% dubbelgebruik (op maaiveld)
- 1 parkeerplaats per 125 m² bvo overige functies (kantoor / voorzieningen (gebouwd) / bedrijven) (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaatsen).

Het vrije sector parkeren vindt plaats in garages en zal de parkeerdruk in de openbare ruimte niet doen laten toenemen. In verband met de kosten van ondergronds parkeren wordt het parkeren van sociale woningbouw en van bezoekers geheel op straat gerealiseerd, waarbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik door bewoners en bezoekers.

Als uitgangspunt geldt dat de parkeerdruk niet ten koste mag gaan van het straatbeeld. Er zal betaald parkeren en een vergunningensysteem worden ingevoerd.

Als uitgangspunt geldt dat de parkeerdruk niet ten koste mag gaan van het straatbeeld. In combinatie met het uitgangspunt dat zoveel mogelijk het parkeren van de sociale woningbouw en bezoekers op straat wordt gerealiseerd, zijn er maximaal 330 parkeerplaatsen op maaiveld mogelijk. Hierbij wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers

Uit het voorgaande blijkt dat het parkeren uitgebreid is onderzocht en beoordeeld. Daarbij is rekening gehouden met de bestaande beleidsuitgangspunten.

1. C.I. Weinholt en R.A. Weinholt en Watersportbedrijf gebr. Weinholt B.V.

- a. *Het ontwerpbestemmingsplan is strijdig met het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid", waarin is aangegeven dat een voorwaarde voor de ontwikkeling is dat de milieuhinder wordt teruggedrongen en zonodig alternatieven ruimte voor activiteiten wordt aangeboden voor functies die niet met andere functies te mengen zijn of die door andere functies worden verdrongen. Het bedrijf van cliënten kan echter niet naar een andere locatie in Amsterdam worden verplaatst, simpelweg omdat er thans geen (concrete) andere locatie voorhanden is. Aan cliënten is dan ook geen vervangende locatie aangeboden die redelijkerwijs als alternatief kan worden beschouwd. Cliënten zijn van mening dat niet verstandig wordt omgegaan met de belangen van zittende bedrijven, omdat het wegbestemmen waarin het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks voorzien, niet is aan te merken als verstandig omgaan met de belangen van zittende bedrijven.*

Reactie

In het structuurplan "Kiezen voor Stedelijkheid" van 2003 wordt - samengevat - aangegeven dat voor werk dat zich niet laat mengen met activiteiten als wonen en recreëren locaties moeten worden aangewezen, zowel in de stad als daar buiten. Verder staat aangegeven dat dit inhoudt dat er voldoende ruimte in Amsterdam moet blijven voor milieuhinderlijke bedrijven. Voor het realiseren van intensieve, gemengde milieus via optimalisering van het stedelijk grondgebruik zal zijn dat in de regio alternatieve ruimte wordt gevonden voor deze (grootschalige) milieuhinderlijke bedrijven. Het gaat erom dat in de regio geschikte locaties worden gevonden, voor autonome groei, maar ook als alternatief voor locaties die elders door transformaties verloren gaan als haven- en industrie functies.

Wij merken op dat het hierbij gaat om algemene beleidsuitgangspunten en dit niet in die zin worden uitgelegd dat in alle concrete situaties voor elke bedrijfsactiviteit die zich - vanwege milieuhinder - niet laten mengen met wonen, een alternatieve locatie moet worden aangeboden. De stelling dat het voorliggende bestemmingsplan in strijd is met het structuurplan omdat voor de activiteiten, die adressanten vanwege milieuhinder niet meer op hun huidige perceel kunnen uitoefenen, is dan ook onjuist.

Overigens ligt het perceel van adressanten niet in het voorliggende bestemmingsplan, maar in het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks. In dat bestemmingsplan zijn de huidige werfactiviteiten en botenopslag niet meer opgenomen. Anders dan adressanten van mening zijn, is het niet het voorliggende bestemmingsplan dat deze bedrijfsactiviteiten niet meer mogelijk maakt. Verder wijzen wij erop dat weliswaar de werfactiviteiten en botenopslag niet meer in het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks zijn opgenomen, maar dat wel is voorzien in een nieuwe rendabele invulling, te weten horeca met een passanten- en ligplaatsenhaven en bijbehorende voorzieningen.

- b. *Uit de verrichte onderzoeken naar de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling van het gebied Overamstel blijkt dat de verkeersintensiteit in het gebied per saldo flink zal toenemen. Een dragend actueel verkeersonderzoek, dat het gehele Amstelkwartier en de omliggende gebieden bestrijkt, ontbreekt. De gebrekkige ontsluiting en verkeersafwikkeling zijn in strijd met het beginsel van een goede ruimtelijke ontwikkeling.*

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar hetgeen hoofdstuk 6.5 van de toelichting en het algemeen gedeelte van de beantwoording van de zienswijzen is overwogen. Daarbij wijzen wij er in het bijzonder op dat zowel in 2003 als in 2007 een verkeersstudie uitgevoerd is uitgevoerd naar de verkeerskundige gevolgen van de stedelijke ontwikkeling van het gebied Overamstel. Deze verkeersstudie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn ter inzage gelegen. Zoals wij in het algemeen gedeelte hebben aangegeven zal ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier op een aantal wegvakken een toename van de verkeersintensiteiten plaatsvinden. De Spaklerweg, Blookersweg en de op/afrit S111 zijn voorbeelden van wegen waar op sommige plaatsen enige congestie kan worden verwacht. Dit zal vooral op kruispunten het geval kunnen zijn. Redelijkerwijs kan worden verwacht dat dit alleen in de spitsperioden het geval zal zijn en dat overdag en 's avonds kan het verkeer gewoon doorrijden. Dit is een heel gangbaar verkeersbeeld voor stedelijke gebieden en komt dan ook door de hele stad voor. Genoemde mogelijke knelpunten kunnen met goede ontwerpen van kruispunten worden opgelost of verminderd. Niettemin zal er op de drukke momenten van de dag op bepaalde wegvakken wel wat congestie optreden.

Het gangbare verkeersbeeld voor stedelijke gebieden in aanmerking nemend, zijn wij van mening dat de bereikbaarheid van Overamstel en Amstelkwartier in het bijzonder, en het gebied eromheen voldoende is en blijft. Mocht desondanks de verkeersdrukke in Overamstel toch groter blijken dan we nu verwachten dan zijn er ter zijner tijd diverse mogelijkheden om hier verbetering in aan te brengen. Te denken valt aan maatregelen in het kader van verkeersmanagement en verkeersontwerp, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van kruisingen.

- c. *Adressanten wijzen op de parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning, inclusief bezoekersparkeerplaats en 1 parkeerplaats per 125 m² (1 per 5 arbeidsplaatsen). Zij stellen dat*

niet is gemotiveerd waarom een lagere parkeernorm voldoet. Als een te krappe parkeernorm wordt gehanteerd, kan het bedrijventerrein in de buurt van de ontwikkelingslocatie overbezet raken. Verder stellen zij dat het dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor sociale woningbouw en bezoekers grote parkeerproblemen zal veroorzaken. Dit is niet gewenst. Het ontwerp bestemmingsplan is op dit punt gebrekkig, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar hetgeen wij in het algemeen deel van onze beantwoording op de zienswijzen hebben verwoord. Daarbij merken wij op dat de parkeernormen voor bedrijven en kantoren in Amstelkwartier overeenkomen met de parkeernormen die voor B-locaties gelden en die voor de rest van Overamstel gelden. Wat betreft de parkeernormen voor woningen wordt een iets lagere norm gehanteerd dat in de overige deelgebieden van Overamstel. Dit vanwege de gunstige ligging nabij het Amstelstation en metrostation Spaklerweg.

Wat betreft het standpunt van adressanten dat het bedrijventerrein in de omgeving overbezet zal raken, wijzen wij erop dat in dat gebied een vergunningensysteem en betaald parkeren zal worden ingevoerd. Hiermee zal het verdringingseffect worden voldoende worden beperkt.

Wat betreft het standpunt van adressanten dat het dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor sociale woningbouw en bezoekers voor grote parkeerproblemen grote parkeerplaatsen zal veroorzaken, merken wij allereerst op dat dit niet nader wordt onderbouwd, zodat wij alleen in algemeen zin een reactie kunnen geven. In het kader van de planvorming is uitgebreid aandacht besteed aan het aspect parkeren. Uit onderzoek naar de benodigde parkeerplaatsen is naar voren gekomen dat kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen ten behoeve van sociale huur en bezoekersparkeren.

Wij delen het standpunt van adressanten ten aanzien van de verwachte parkeerproblemen dan ook niet. Wel zullen wij de toelichting op dit punt verduidelijken.

- d. Het aspect geluid komt in het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende uit de verf. Bij de berekeningen van de geluidsbelasting op de gevels is in onvoldoende mate rekening gehouden met het geluid dat het bedrijf van adressanten produceert. Daardoor kan geen goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.*

Reactie

In het - inmiddels in werking getreden - bestemmingsplan Overamstel Buitendijks is voorzien in een nieuwe invulling, te weten horeca met een passanten- en ligplaatsenhaven en bijbehorende voorzieningen en zijn de werfactiviteiten en botenopslag niet meer opgenomen. In het kader van dat bestemmingsplan is uitgebreid gemotiveerd waarom deze activiteiten niet gehandhaafd kunnen worden.

De 'wegbestemde' activiteiten zullen worden beëindigd voordat de woningen in bouweenheid en 1 en 2a in gebruik zullen worden genomen. In dit verband wijzen wij erop dat als overeenstemming over minnelijke verwerving uitblijft, de gemeente zal overgaan tot onteigening. De gemeenteraad is op 28 maart 2007 akkoord gegaan met het ter inzage leggen van het ontwerp-raadbesluit tot onteigening en het onteigeningsplan Overamstel Buitendijks. Het ontwerpbesluit tot onteigening ten aanzien van de gronden en opstallen van appellanten wordt in april 2008 ter inzage gelegd. Verder rust op de gronden een voorkeursrecht in de zin van de Wet voorkeursrecht gemeenten. Indien de gemeente uitgaat van een "bestemmingsplanontteigening" met de daarbij geldende termijnen en gerechtelijke procedures en rekening houdend met een ontruimingsperiode van één jaar, zal sprake zijn van beëindiging van genoemde activiteiten in het eerste kwartaal van 2011. In het meest snelle scenario zullen de woningen in bouweenheden 1 en 2a opgeleverd, namelijk in het tweede kwartaal

van 2012. Hieruit blijkt dat de geluidbelastende activiteiten daadwerkelijk zullen zijn beëindigd voordat de woningen in gebruik zullen worden genomen en dat een goed woon- en leefklimaat is gewaarborgd. Gelet hierop zijn in het kader van het voorliggende bestemmingsplan geen rekening gehouden met de geluidbelasting ten gevolge van de werfactiviteiten.

- e. *Adressanten zijn van mening dat met het oog op de omvang van het project en onduidelijkheid en onzekerheid van het precieze aantal woningen, wel een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Indien inderdaad 4000 woningen worden ontwikkeld, is het project ingevolge het Besluit milieueffectrapportage 1994, onderdeel C categorie 11.1 mer-plichtig. Het ontwerp bestemmingsplan is op dit punt onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd en mogelijk strijdig met wetgeving.*

Reactie

In het totale gebied Overamstel wordt in de komende jaren een stedenbouwkundig programma ontwikkeld, waarvan een substantieel deel bestaat uit woningen (minder dan 4.000). De omvang van het totale programma (woningen, bedrijven en voorzieningen) komt uit boven de 250.000 m².

Gelet op onderdeel C, categorie 11.1 van het Besluit m.e.r. geldt voor de bouw van woningen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied, een verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) indien 4000 woningen of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.

In diverse beleidsstukken, zoals bijvoorbeeld de Visie Overamstel 2005 is vastgelegd dat in het gebied Overamstel minder dan 4000 woningen worden gerealiseerd, waarvan circa 1100 in Amstelskwartier. Gelet hierop noch op grond van een andere in het Besluit m.e.r. in onderdeel C, genoemde activiteit geldt een verplichting tot het opstellen van en M.E.R.

Wel geldt op grond van het Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.1 en 11.2 een m.e.r.-beoordelingsplicht. Gelet hierop is in het kader van de Visie Overamstel 2005 voor het gebied Overamstel onderzocht of vanwege de bijzondere (specifieke) omstandigheden waaronder de ruimtelijke ontwikkeling van Overamstel wordt ondernomen, een milieueffectrapport (m.e.r.) moet worden (Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel, d.d. 4 augustus 2005). De Beoordelingsnotitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. Een belangrijk uitgangspunt bij de m.e.r.-beoordeling is geweest dat de voorgenomen transformatie van Overamstel betrekking heeft op een stedenbouwkundige activiteit in een grootstedelijke omgeving en dat het niet vreemd is dat er in Overamstel stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

In de Beoordelingsnotitie zijn de bijzondere omstandigheden, die zijn onder te verdelen in kenmerken van de activiteit, plaats waar de activiteit plaatsvindt, samenhang met andere activiteiten ter plaatse en kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die de activiteit kan hebben, beoordeeld en daaruit is naar voren gekomen dat vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, geen MER hoeft te worden opgesteld.

Omdat niet is gebleken van een aanzienlijke wijziging van de omstandigheden bestond in verband met het bestemmingsplan Amstelskwartier Binnendijk geen aanleiding tot actualisering van gemaakte m.e.r.-beoordeling.

- f. *Uit het vooronderzoek blijkt dat op sommige plaatsen verontreinigingen met arseen, metalen, organochloorpesticiden en asbest te verwachten zijn. Op een locatie net buiten het plangebied wordt vervuiling met aromaten, cyaniden, metalen, minerale olie, PAK's en alifaten verwacht. Op diverse plaatsen in het plangebied zijn ondergrondse obstakels te verwachten. De vervuiling lijkt*

(gezien de aangetroffen stoffen) echter op het eerste gezicht zo ernstig te zijn dat sanering (ingevolge de Wet bodembescherming) noodzakelijk zal zijn alvorens men tot (her)ontwikkeling van het gebied kan overgaan. Gelet op de kosten die met sanering zijn gemoeid, rijst er ernstige twijfel over de financiële haalbaarheid van het plan.

Reactie

De gemeente heeft uitgebreid onderzoek verricht naar de bodemverontreiniging in Overamstel in het algemeen en Amstelkwartier in het bijzonder. Zo is de bodem van het terrein van de rioolwaterzuivering (RWZI) in 2005 integraal onderzocht conform de Amsterdamse richtlijn voor Verkennend bodemonderzoek. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn ter inzage gelegen. Daarbij is speciale aandacht is besteed aan het grensgebied tussen de RWZI en de voormalige Zuidergasfabriek, omdat het vermoeden bestond dat verontreinigingen van de gasfabriek zich via het grondwater tot op het RWZI terrein zouden kunnen hebben verspreid. Verder is rondom het ROC is in 2004 een bodemonderzoek uitgevoerd. Naast een lokale ernstige PAK verontreiniging door de aanwezige kooldeeltjes in puinhoudend materiaal zijn op het terrein geen noemenswaardige verontreinigingen aangetroffen.

De gronden zijn geschikt voor het voorziene gebruik. Het standpunt van adressanten dat de vervuiling op het eerste gezicht zo ernstig lijkt te zijn dat sanering noodzakelijk zal zijn, is dan ook niet juist.

Indien in het kader van de grondwerkzaamheden van gemeentewege evenwel zou blijken dat de gronden toch dusdanig verontreinigd blijken te zijn dat deze moeten worden afgevoerd, dan zal dit - zoals gebruikelijk - worden gefinancierd via een stelpost in het Vereveningsfonds. Kosten die gemaakt moeten worden voor de afvoer van grond door werkzaamheden die de ontwikkelaar verricht, komen voor zijn rekening.

De kosten zijn dan ook niet in de grondexploitatie opgenomen en hebben geen gevolgen voor de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan.

- g. Het luchtkwaliteitonderzoek kent een te beperkt onderzoeksgebied. Hierdoor zijn onder meer de gevolgen voor de luchtkwaliteit van de realisatie van de overgangs- en werkzones en de aanleg van de hoofdweg niet meegenomen. Het luchtkwaliteitonderzoek voldoet hierdoor niet aan de daaraan te stellen eisen.*

Reactie

In het kader van de planontwikkeling is een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht (Onderzoek Luchtkwaliteit Overamstel, Gemeente Amsterdam, IBA, 16 januari 2008). Het luchtkwaliteitonderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. Bij dit onderzoek is niet alleen Amstelkwartier in ogenschouw genomen, maar is ook de ontwikkeling van Overamstel als geheel beschouwd. Dit vanwege de samenhang tussen de verschillende deelgebieden van Overamstel. Naast invloed van de ontwikkeling van Overamstel op de lokale wegen is ook de invloed van de ontwikkeling van Overamstel op de luchtkwaliteit langs de rijkswegen A2 en A10 meegenomen. Ook de invloed van de snelwegen op de luchtkwaliteit langs de lokale wegen in Overamstel is verwerkt in het luchtkwaliteitonderzoek. Verder is ook de aanleg van de oost-westverbinding in het onderzoek betrokken. Het luchtkwaliteitsonderzoek voldoet aan de wettelijke eisen en is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen.

- h. Ten aanzien van de externe veiligheid onderschat de gemeente de kosten en de aard van de te treffen voorzieningen en maatregelen om aan de normen van de geldende regelgeving te voldoen.*

Reactie

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is onderzoek verricht naar de externe (veiligheids)veiligheidsrapport AVIV, 06909, februari 2006. Het onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. Uit de plantoelichting (par. 7.5.3) blijkt dat de gemeente voldoende inzicht heeft in de externe veiligheidsaspecten die in het plangebied aan de orde zijn. Wat betreft spoorwegen, wegen en Bevi-inrichtingen zijn uit oogpunt van externe veiligheid geen beperkingen aanwezig.

Wat betreft de hogedrukaardgasleiding merken wij op aan de zuidkant van het plangebied een hogedrukaardgasleiding van 16"40 bar ligt. Bij de beoordeling van de externe veiligheid hiervan is ook rekening gehouden met toekomstige regelgeving op het gebied van hogedrukaardgasleidingen. Alleen in verband met deze hogedrukaardgasleiding zijn voorzieningen nodig. Zoals in de plantoelichting is aangegeven is het mogelijk - in overleg met de Gasunie en inspectie VROM ide minimale bebouwingsafstand te reduceren tot de helft. Daarbij kunnen - zoals in de nieuwe circulaire wordt aangegeven - een scala van maatregelen worden gebruikt om de bebouwingsafstand te reduceren, bijvoorbeeld het (ondergronds) leggen van betonnen (Stelcon) platen op het betreffende leidinggedeelte, in combinatie met een signaleringslint (ondergronds). In de grondexploitatie is rekening gehouden met de kosten die hiervoor moeten worden gemaakt. In de grondexploitatie is onder meer hiervoor een post diverse grondkosten opgenomen.

- i. *De gemeente heeft nagelaten inzicht te verschaffen in de waarden en richtingafstanden die ten grondslag liggen aan de conclusie dat de activiteiten (en met name de werf) die Weinholt op het perceel verricht vanuit milieu oogpunt (met name in verband met geluidsbelasting) niet bij de herontwikkeling van het binnendijks deel van het Amstelkwartier zouden passen.*

Reactie

Zoals onder d is aangegeven, zijn in het - inmiddels in werking getreden - bestemmingsplan Overamstel Buitendijks de werfactiviteiten en botenopslag ter plaatse van de gronden van adressanten niet meer bestemd. In dit bestemmingsplan is uitgebreid onderbouwd waarom deze activiteiten niet meer gehandhaafd kunnen worden. De 'wegbestemde' activiteiten zullen worden beëindigd voordat de woningen in bouweenheden 1 en 2a in gebruik zullen worden genomen. Gelet hierop is in het voorliggende bestemmingsplan niet ingegaan op de waarden en richtingafstanden.

- j. *Diverse onderdelen van de paragraaf water zijn niet gemotiveerd en onvolledig. Het plan voldoet daarnaast niet aan het uitgangspunt van de Kaderrichtlijn Water.*

Reactie

Voor zover adressanten stellen dat diverse onderdelen van de waterparagraaf niet gemotiveerd en onvolledig en dat het plan niet voldoet aan de uitgangspunten van de Kaderrichtlijn Water merken wij in de eerste plaats op dat zij dit niet nader hebben onderbouwd, zodat wij hierop alleen in algemene zin kunnen ingaan. In het kader van de planontwikkeling is uitgebreid contact en overleg geweest met Waternet. Waternet is in het kader van de verplichte watertoets bij de ontwikkeling van het plan betrokken geweest. Bij de watertoets wordt onder andere getoetst of het plan goed omgaat met waterberging, grondwater en hemelwater. Wij wijzen erop dat Waternet juist in het kader van het artikel 10 BRO-overleg aangegeven dat hij de waterparagraaf compleet vindt. Ten aanzien van de Kaderrichtlijn water merken wij nog op dat de Rijksoverheid tot 2009 de tijd heeft om de Kaderrichtlijn water te implementeren, zodat deze richtlijn nog geen rechtsstreekse werking heeft.

- k. *In de toelichting bij het ontwerp wordt slechts opgemerkt dat alleen algemene soorten voorkomen en dat men zal proberen de aangetroffen bijzondere bomen te behouden. De motivering is zeer summier en voldoet niet aan het motiveringsbeginsel.*

Reactie

In het kader van de planontwikkeling zijn natuur- en landschapaspecten onderzocht en beoordeeld. In de plantoelichting is hierop uitgebreid ingegaan. Zo is ingegaan op de geldende regelgeving, de verrichte natuurtoets en mogelijke maatregelen die kunnen worden genomen om in het plangebied extra groen aan te leggen. Wij delen het standpunt van adressanten dat de plantoelichting op dit onvoldoende gemotiveerd is dan ook niet.

- l. Uit het uitgevoerde bureauonderzoek van het Bureau Monumenten en Archeologie voor geheel Overamstel blijkt dat op verschillende plaatsen binnen het plangebied bij grondroerende werkzaamheden een inventariserend veldonderzoek vereist is. De gemeente maakt niet inzichtelijk hoe zij de kosten voor dergelijke opgravingen denkt te financieren.*

Reactie

Omdat er een bureauonderzoek is verricht, is bij Bureau Monumentenzorg Amsterdam bekend wat de verwachting is in dit gebied. De kosten van het inventariserend veldonderzoek zijn kosten voor degene die de grondroerende werkzaamheden verricht. Wanneer dit een projectontwikkelaar is, dan zal hij het Bureau Archeologie hiervoor moeten betalen. Wanneer de werkzaamheden door de gemeente worden verricht, dan is de gemeente de opdrachtgever. Onder de post Diverse Grondkosten is hiervoor in de grondexploitatie een reservering opgenomen.

- m. De planontwikkeling als voorzien in het ontwerp is niet mogelijk indien het goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan wordt vernietigd en aan bepaalde onderdelen van het bestemmingsplan goedkeuring wordt onthouden.*

Reactie

Wij gaan ervan uit dat het bestemmingsplan in stand zal blijven. Overigens is dit inherent aan de procedure zoals die in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Algemene wet bestuursrecht is opgenomen.

- n. Uit de toelichting blijkt dat een aanzienlijk deel van de grond in het plangebied in eigendom is van particulieren. Daarnaast is een deel van de grond in het plangebied in erfpacht uitgegeven. Het is onzeker of de gemeente deze gronden (op termijn) in eigendom zal verwerven of zal kunnen.*

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar par. 5.2 van de plantoelichting, waar is ingegaan op de bestaande (eigendomssituatie).

Het grootste gedeelte van het plangebied is in eigendom van de gemeente. De gronden waarop het hoofdkantoor van Waternet staat, is in eigendom van Waternet. Deze worden overeenkomstig het huidige gebruik bestemd. Verder zijn alleen de gronden waar de ROC is gevestigd, niet in eigendom van de gemeente. De de gronden waarop Argonaut-Gak is gevestigd, zijn in erfpacht uitgegeven. Op deze gronden is een voorkeursrecht op grond van de Wet voorkeursrecht Gemeente gevestigd. De gemeente heeft de voorkeur deze gronden minnelijk te verwerven, maar zal indien minnelijk verwerving niet mogelijk blijkt te zijn, zonodig overgaan tot onteigening. Overigens is de gemeente thans in vergevorderd overleg met het ROC over de verwerving van de gronden.

Bij de financiële onderbouwing van het plan is rekening gehouden met de kosten van verwerving van de gronden (zie par. 13). De verwervingssom is gebaseerd op prijzen conform de onteigeningswetgeving.

- o. De diverse bestemmingsplannen binnen het totale projectgebied zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Indien een van de bestemmingsplannen (of onderdelen hiervan) geen uitvoering kan*

vinden, zal dit direct doorwerken in de andere bestemmingsplannen. Het is daardoor allerminst zeker dat de realisatie van het volledige project uiteindelijk kan en zal plaatsvinden.

Reactie

In de toelichting is uitgelegd waarom voor Amstelkwartier is gekozen voor twee bestemmingsplannen; één voor buitendijks en één voor binnendijks.

In de eerste plaats gaan wij ervan uit dat de bestemmingsplannen in stand zullen blijven en kunnen worden uitgevoerd. Er is weliswaar sprake van een samenhang tussen het binnendijks en buitendijks gebied van Amstelkwartier, maar anders dan adressanten stellen is deze samenhang niet onlosmakelijk. Zoals wij in het kader van het bestemmingsplan Overamstel Buitendijks hebben overwogen is de invulling van het buitendijks gebied van belang is voor de voorziene woningbouw in het binnendijks gebied van Amstelkwartier. Het is echter niet zo dat de woningbouw in Amstelkwartier zonder park op geen enkele wijze doorgang kan vinden.

- p. *De financiële gegevens ter onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid van het ontwerp bestemmingsplan ontbreken. Er is volstaan met een verwijzing naar de grondexploitatie. De gemeente heeft hiermee niet inzichtelijk gemaakt dat de uitvoerbaarheid van het ontwerp bestemmingsplan voldoende is gewaarborgd. Uit de plantoelichting blijkt onvoldoende dat het plan financieel haalbaar is. Hoewel het onder bepaalde omstandigheden, gelet op artikel 3:11, tweede lid, Awb, aanvaardbaar wordt geacht dat vertrouwelijke (bedrijfs)gegevens niet openbaar worden gemaakt, moet wel degelijk inzicht worden gegeven in de uitkomsten van het uitvoerbaarheidsonderzoek en de elementen die daarin zijn betrokken. Nu dat niet is gebeurd, is in strijd met artikel 3:46 Awb en artikel 12 BRO 1985 gehandeld. Het ontwerp bestemmingsplan voldoet daardoor niet aan de eisen van artikel 9 juncto artikel 12 BRO 1985.*

Reactie

In hoofdstuk 13 is ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Aan het bestemmingsplan ligt een financiële toelichting op de grondexploitatie, de zogenaamde financiële paragraaf, die deel uitmaakt van het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier, ten grondslag. Deze financiële toelichting schetst een overzicht van de verwachte opbrengsten en kosten van het plan en benoemt de mogelijke kansen en risico's. De financiële paragraaf, en de grondexploitatie waarop deze is gebaseerd, is getoetst door de Centraal Stedelijke afdeling kaders en fondsen van het OGA en door de afdeling Concern Financiën van de gemeente. De grondexploitatie is daarop vastgesteld door de gemeenteraad, na behandeling in de raadscommissie Grondzaken en Ruimtelijke Ordening. Het ook in de plantoelichting genoemde overschot op de grondexploitatie (4 miljoen positief, prijspeil 2006) wordt in het eindoordeel als realistisch beoordeeld. Het is niet gebruikelijk om een dergelijke financiële toelichting ter inzage te leggen. Overigens is deze wel op de website van Overamstel te vinden.

- q. *Uit het ontwerp bestemmingsplan blijkt niet dat een onderzoek gedaan is naar de schaduwwerking van (met name de hoge) bebouwing in het project. Weinholt vreest dat dergelijke hoge bebouwing een schaduwwerking zal veroorzaken op haar perceel.*

Reactie

Het bestemmingsplan is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier. Het stedenbouwkundig plan is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. In het stedenbouwkundig plan is aangegeven dat er drie hoogbouwaccenten zijn gepland in het plangebied Amstelkwartier. De eerste twee accenten bij de kruising Korte Ouderkerkerdijk en Spaklerweg. In combinatie met de brug over de Weespertrekvaart vormt hoogbouw hier een krachtige entree voor

Overamstel. Het derde hoogbouwaccent is strategisch gelegen aan de kruising van de Spaklerweg en de toekomstige oost-westverbinding. De hoogbouw op strategische plekken aan stadsstraten is gelegen en zich voegt in de stedelijke silhouet van zowel de bestaande hoogbouw van Waternet en hotel Mercure als de aangrenzende hoogbouw in de Omval en Rivierstaete langs de Amstel. In het kader van het stedenbouwkundig plan is een hoogbouwstudie, inclusief een zicht- en bezonningsstudie, verricht. Uit deze hoogbouwstudie blijkt dat de schaduwwerking - zeker in de zomermaanden - op het perceel van adressanten zeer beperkt is.

2. Ondernemersvereniging ORAM

- a. *Adressant vreest dat op een aantal plaatsen in het Amstel Bussines Park forse doorstromingsproblemen gaan ontstaan. Daarbij wijzen zij met name op de afrit S111 bij Entrada en de Spaklerweg. De Spaklerweg is de centrale weg voor het gehele gebied zodat congestie hier grote gevolgen heeft voor de meeste in het gebied gevestigde bedrijven. Deze congestie blijkt fors op te lopen. Adressant vreest dat de bereikbaarheid van de bedrijven op het Amstel Bussines Park op de kortere termijn en gedurende grotere delen van de dag ernstig wordt aangetast.*

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar par. 6.5 van de toelichting en naar hetgeen wij in het algemeen deel van de beantwoording van de zienswijzen.

In de plantoelichting is aangegeven dat door de uitvoering van het plannen in Overamstel (veranderingen optreden op in het verkeersbeeld ten opzichte van de autonome ontwikkelingen (de meest waarschijnlijke toekomst als het plan niet wordt uitgevoerd). Op sommige plaatsen wordt het drukker, op andere plaatsen is er juist minder verkeer. Ook ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier zal op een aantal wegvakken een toename van de verkeersintensiteiten plaatsvinden.

De Spaklerweg en de Blookerweg zijn voorbeelden van wegen waar op sommige plaatsen enige congestie wordt verwacht. Echter, dit beeld is niet representatief voor een doorsnee dag of voor het hele gebied. Redelijkerwijs kan worden verwacht dat dit alleen in de spitsperioden het geval zal zijn. Overdag en 's avonds kan het verkeer gewoon doorrijden. Dit is een heel gangbaar verkeersbeeld voor stedelijke gebieden en komt dan ook door de hele stad voor. Het is zelfs een stimulans voor mensen om het openbaar vervoer of de fiets te nemen.

Aan de andere kant wordt door de komst van de nieuwe oost-westverbinding een afname van het verkeer op het zuidelijk deel van de Spaklerweg en de Blookersweg verwacht.

Wij zijn dan ook van mening dat de bereikbaarheid van Overamstel, en Amstelkwartier in het bijzonder, en het gebied eromheen voldoende is en blijft. Mocht de verkeersdruk in Overamstel toch groter blijken dan we nu verwachten dan zijn er ter zijner tijd diverse mogelijkheden om hier verbetering in aan te brengen. Te denken valt aan maatregelen in het kader van verkeersmanagement en verkeersontwerp, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van kruisingen en het terugdringen van niet-noodzakelijk autoverkeer via parkeerbeleid of door verbetering in het openbaar vervoer.

- b. *De parkeerdruk is erg hoog in (delen van) het Amstel Bussines Park. Door de geplande woningbouw en intensivering van het bedrijventerrein zal deze parkeerdruk naar verwachting groeien.*

Reactie

Wat betreft het parkeren in Overamstel kan in de eerste plaats worden opgemerkt dat het uitgangspunt is dat het parkeren per deelgebied wordt opgelost. Een parkeerregime met vergunningsgebieden is noodzakelijk om overlast voor bijvoorbeeld bedrijven te voorkomen. Deze

maatregelen zijn de bevoegdheid van het stadsdeel. De maatregelen worden in samenspraak met belanghebbenden verder uitgewerkt. Met het treffen van deze maatregelen kan een verdringingseffect worden voorkomen.

- c. *Indien betaald parkeren wordt ingevoerd, dan moeten bedrijven in Amstel Business Park optimaal worden gefaciliteerd in de vorm van een ruimhartig vergunningen- en ontheffingenbeleid en een minimaal parkeertarief.*

Reactie

Zoals wij in het algemeen deel van de beantwoording van de zienswijzen hebben aangegeven zullen deze maatregelen in samenspraak met belanghebbenden worden uitgewerkt.

- d. *In de verdere planvorming moet nadrukkelijk en expliciet aandacht worden geschonken aan de maatregelen om de bereikbaarheid en doorstroming in en rond het gebied op termijn te waarborgen. Het betreft daarbij met name maatregelen gericht op de doorstroming van afrit S111 en de Spaklerweg.*

Reactie

Zoals wij in het algemeen deel van onze beantwoording hebben aangegeven zijn dat de bereikbaarheid van Overamstel en het gebied eromheen voldoende is en blijft. Uiteraard zullen wij - evenals nu - in de verdere planvorming de bereikbaarheid van Overamstel blijven betrekken. Overigens, door de komst van de nieuwe oost-westverbinding wordt een afname van het verkeer op het zuidelijk deel van de Spaklerweg en de Blookersweg verwacht. Zoals wij onder a reeds hebben aangegeven. Zoals onder a is aangegeven zijn diverse maatregelen mogelijk indien de verkeersdrukke in Overamstel toch groter mocht blijken dan we nu verwachten.

- e. *Adressant wijst erop dat een parkeerbehoefte onderzoek voor deelgebied 3 is toegezegd en verzoekt dat aangegeven wordt wanneer dit onderzoek is afgerond en hoe de uitkomsten zullen worden vertaald in de ruimtelijke (her-)ontwikkeling van het gebied.*

Reactie

Het parkeerbehoefte-onderzoek waar de adressant op doelt, betreft een onderzoek naar de parkeerbehoefte op een bedrijventerrein ten zuiden van het Amstelkwartier. Dit onderzoek is naar verwachting voor de zomer (2008) afgerond. De resultaten van het onderzoek zullen bij de verdere planvorming worden betrokken. De resultaten van het parkeerbehoefte-onderzoek zullen voornamelijk consequenties hebben voor de inrichting van het bedrijventerrein en het parkeerbeleid op het bedrijventerrein. Met andere woorden: de resultaten van het parkeerbehoefte-onderzoek op het bedrijventerrein hebben geen consequenties voor het bestemmingsplan Amstelkwartier.

3. Maarssen Groep

- a. *De omschrijving van de bestemming "Wonen 1" in artikel 13 is onvolledig, aangezien de hoofdbestemming "Wonen" ontbreekt.*

Reactie

Per abuis is in de bestemmingsomschrijving de hoofdfunctie wonen vervallen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt deze omissie hersteld.

- b. *In artikel 13.4.1, onder f, is bepaald dat het aantal parkeerplaatsen bij bouweenheid 4a maximaal 1 parkeerplaats per woning mag bedragen. In bouweenheid 4a zijn vrije sectorwoningen beoogd, waardoor de parkeernorm dan te laag is. Bovendien wordt voorbijgegaan aan de bouwenvolop waarin*

wordt uitgegaan van een parkeernorm van gemiddeld 1 parkeerplaats per woning, waarbij voor vrije sectorwoningen een norm van 1,1 gebouwde parkeerplaats per woning geldt. Naast het aspect van een goede ruimtelijke ordening raakt de in het ontwerp opgenomen parkeernorm daarom eveneens in negatieve zin aan de (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Reactie

In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier is inderdaad aangegeven dat voor vrije sectorwoningen een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning geldt. Echter in het bestemmingsplan kan geen onderscheid tussen vrije sector woningen en sociale woningen worden gemaakt. Daarom is er voor gekozen om een parkeernorm van maximaal 1 parkeerplaats per woningen op te nemen. Om aan de belangen van adressanten tegemoet te komen hebben wij besloten in de planvoorschriften op te nemen dat het gemiddeld 1 parkeerplaats per woning betreft. Daarbij nemen wij in aanmerking dat op grond van de bouwverordening alsmede in het kader van de bouwvelopovereenkomst voorschriften omtrent het aantal parkeerplaatsen kunnen worden opgenomen. Hiermee kan voldoende worden gewaarborgd dat de parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning vrije sector (gebouwd) en van 0,5 parkeerplaats per woning sociale huur (op maaiveld) wordt gewaarborgd.

- c. *In het stedenbouwkundig programma is nadrukkelijk voorzien in de mogelijkheid dat minimaal 30% van het dakoppervlak een terrasfunctie dient te krijgen. Het bestemmingsplan voorziet ten onrechte niet in deze mogelijkheid.*

Reactie

Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen de mogelijkheid om op het dak een terras te realiseren. In dit verband wijzen wij op artikel 16, aanhef en onder d, van de planvoorschriften.

- d. *De gronden met de bestemming "Wonen 1" zijn ingevolge artikel 13.1, aanhef en onder e, onder meer bestemd voor gebouwde parkeervoorzieningen. De omvang van deze voorzieningen kan niet uit het bestemmingsplan worden afgeleid. Dit hangt samen met de wijze waarop voor de naastgelegen bestemming "Tuin" is vastgelegd dat een (ondergrondse) parkeergarage is toegestaan.*

Reactie

Uit artikel 9, lid 9.1, aanhef en onder c en artikel 13, lid 13.1, onder e, blijkt dat de parkeergarage onder de bestemming Wonen 1 mag worden uitgebreid binnen de bestemming Tuin. Hiermee is naar onze mening voldoende duidelijk dat de parkeergarage binnen de bestemming Tuin samenhangt met de parkeergarage onder Wonen 1.

- e. *Ingevolge artikel 9.2, onder a en onder b, sub 1, zijn op de als "Tuin" aangewezen gronden geen bouwwerken toegestaan, met uitzondering van gebouwde parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanduiding "parkeren 2". Op de plankaart komt de aanduiding "parkeren 2" niet voor, daarop zijn de aanduidingen "(p1) parkeerplaatsen toegestaan" en "(p2) parkeergarage toegestaan" vermeld.*

Reactie

De plankaart en de planvoorschriften zullen worden aangepast en op elkaar worden afgestemd.

- f. *Een optimaal ingedeelde parkeergarage kan niet binnen de grenzen verwezenlijkt. Adressanten verzoeken dan ook om uitbreiding van het oppervlak dat is aangeduid met "(p2) parkeergarage toegestaan", zodat de benodigde parkeerkelder kan worden gerealiseerd en in voldoende parkeerruimte wordt voorzien.*

Reactie

Uit overleg met adressanten is naar voren gekomen dat door de door hen gewenste diepte kan worden volstaan met eenlaags parkeergarage. Dit is uit bouwkundig en financieel oogpunt gunstig. Wij hebben er dan ook geen bezwaar tegen dat de zoekruimte voor de verdiepte parkeergarage voor bouweenheid 4a zal vergroot worden tot 25 meter diepte vanaf de voorgevelrooilijn. De plankaart zal op dit punt worden aangepast.

- g. *Ingevolge artikel 14.2, aanhef, onder a, sub 1, mag de maximale bouwhoogte niet meer bedragen dan zoals die op de plankaart staat aangegeven. De bedoelde aanduiding ontbreekt.*

Reactie

Adressanten merken terecht op dat de aanduiding ontbreekt. De plankaart zal op dit punt worden aangepast.

- h. *De aanduiding "Onderbouwing of overbouwing" is aangeduid met een groen ruitpatroon. Dat patroon is niet op de plankaart opgenomen voor de bestemming "Wonen 2". Dat bestemmingsvlak is met rood gearceerd en aangeduid met "(ovb)", hetgeen in de legenda is beschreven als "overbouwing toegestaan". Het patroon behorend bij de aanduiding "Onderbouwing of overbouwing" is wel bij een andere bestemming ("Kantoren") ingetekend. Daarmee is de verwijzing naar de aanduiding onvolkomen.*

Reactie

In artikel 14, lid 14.2., onder b zal "onderdoorgang/overbouwing" worden gewijzigd in "overbouwing" toegestaan.

- i. *Het uitsluiten van bebouwing lager dan 5 meter boven peil, is in strijd met de rechtszekerheid omdat in het plan niet is vastgelegd voor welke locatie en onderdelen van de bebouwing dit geldt. Adressanten willen twee transparante entreepartijen realiseren op het maaiveld en tussen beide entreepartijen is een transparante brugverbinding beoogd, direct onder het woongebouw. Adressanten wijzen op de noodzaak van bereikbaarheid van de woningen en de bijbehorende parkeergarage en verzoekt verzoeken de mogelijkheid van een transparante brugverbinding tussen de stijpunten ter plaatse van de bestemming "Wonen 2" op te nemen als rechtstreekse bebouwingmogelijkheid en buiten twijfel te stellen dat de onderdelen van het gebouw met een entreefunctie*

Reactie

Er is overleg geweest met adressanten over de mogelijkheid van een brugverbinding tussen de stijpunten, waarbij is gesproken over een brugverbinding tussen peil en 5 meter. Dit heeft echter niet geleid tot een concreet voorstel door de architect van adressanten. Verder is er ook gesproken over een andere oplossing om de stijpunten te verbinden, die wel past binnen het bestemmingplan, namelijk een verbinding tussen de stijpunten direct op de eerste bouwlaag boven de 5 meter. Dit heeft evenmin geleid tot een concreet voorstel door de architect van adressanten. We zien geen reden om één variant die is besproken tijdens een overleg te beschouwen als een (keiharde) toezegging. Bovendien is het mogelijk om binnen het bestemmingsplan een verbinding te maken tussen de stijpunten.

Ten aanzien van de door adressanten gewenste entreepartijen en dragende kolommen, overwegen wij het volgende. Wij achten het aanvaardbaar dat draagkolommen ter ondersteuning van het gebouw en maximaal twee (transparante) stijpunten (entrees) tussen peil en 5 meter ter plaatse

van het (kop)gebouw worden opgericht. Wij zullen dit in artikel 14, lid 14.2, van de planvoorschriften opnemen. Ten aanzien van de entreepartijen geldt daarbij wel dat de bebouwingsoppervlakte per entreepartijen maximaal 35 m² mag bedragen. Verder mag niet ter plaatse van de aanwezige persleiding worden gebouwd. Ten einde dit veilig te stellen zal een aanduiding op de plankaart worden opgenomen en zal dit in de bouwvoorschriften worden vastgelegd.

- j. *De grenzen van de parkeerlaag onder de bestemming "Wonen 2" wijken ongunstig af ten opzicht van de met de DRO besproken en akkoord bevonden indeling van de parkeerkelder. Adressanten verzoeken om de overeengekomen grenzen van de kelderlaag, exact op de bestemmingsplankaart over te nemen.*

Reactie

Wij verwijzen hiervoor naar de beantwoording onder f. De plankaart en de voorschriften worden zodanig aangepast dat de besproken parkeergarage mogelijk worden gemaakt.

- k. *De mogelijkheid om een ondergrondse parkeergarage te bouwen conflicteert met het in artikel 14.2, onder d, opgenomen verbod om ter plaatse van de aanduiding "Waterstaatkundige werken" onder peil te bouwen. De meest noordelijke punt van het bestemmingsvlak van "Wonen 2" overlapt de strook grond die met "waterstaatkundige werken" is aangeduid. Adressanten verzoeken om het bestemmingsplan zo aan te passen dat het gedeelte van de bestemming "Wonen 2" dat is aangeduid voor een parkeergarage in zijn geheel kan worden benut.*

Reactie

Ter plaatse van de aanduiding "waterstaatkundige werken" ligt een waterkering. Waternet hecht grote waarde aan de bescherming van de waterkering en heeft aangegeven dat binnen het theoretisch profiel van de waterkering geen ondergrondse parkeervoorzieningen, kelders of overige werken mogen worden gerealiseerd. Buiten het theoretisch profiel van de waterkering gelden, binnen het invloedsgebied van de waterkering, beperkingen.

Gelet hierop zijn wij van mening dat ter plaatse van de aanduiding "waterstaatkundige werken" geen ondergrondse parkeergarage mogelijk moet worden gemaakt. Ten einde elk misverstand te voorkomen, hebben wij besloten de aanduiding "parkeergarage toegestaan, ter plaatse van de aanduiding "waterstaatkundige werken" niet meer op de plankaart op te nemen. De plankaart zal op dit punt worden aangepast.

4. R. Haffmans

- a. *Het plan is mer-plichtig, omdat in Overamstel ongeveer 4.000 woningen voorzien zijn.*

Reactie

In het totale gebied Overamstel wordt in de komende jaren een stedenbouwkundig programma ontwikkeld, waarvan een substantieel deel bestaat uit woningen (minder dan 4.000). De omvang van het totale programma (woningen, bedrijven en voorzieningen) komt uit boven de 250.000 m².

Gelet op onderdeel C, categorie 11.1 van het Besluit m.e.r. geldt voor de bouw van woningen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied, een verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) indien 4000 woningen of meer woningen omvat binnen de bebouwde kom.

In diverse beleidsstukken, zoals bijvoorbeeld de Visie Overamstel 2005 is vastgelegd dat in het gebied

Overamstel minder dan 4000 woningen worden gerealiseerd, waarvan circa 1100 in Amstelkwartier. Gelet hierop noch op grond van een andere in het Besluit m.e.r. in onderdeel C, genoemde activiteit geldt een verplichting tot het opstellen van een M.E.R.

Wel geldt op grond van het Besluit m.e.r., onderdeel D, categorie 11.1 en 11.2 een m.e.r.-beoordelingsplicht. Gelet hierop is in het kader van de Visie Overamstel 2005 voor het gebied Overamstel onderzocht of vanwege de bijzondere (specifieke) omstandigheden waaronder de ruimtelijke ontwikkeling van Overamstel wordt ondernomen, een milieueffectrapport (m.e.r.) moet worden (Beoordelingsnotitie Milieueffectrapportage Overamstel, d.d. 4 augustus 2005). De Beoordelingsnotitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. Een belangrijk uitgangspunt bij de m.e.r.-beoordeling is geweest dat de voorgenomen transformatie van Overamstel betrekking heeft op een stedenbouwkundige activiteit in een grootstedelijke omgeving en dat het niet vreemd is dat er in Overamstel stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

In de Beoordelingsnotitie zijn de bijzondere omstandigheden, die zijn onder te verdelen in kenmerken van de activiteit, plaats waar de activiteit plaatsvindt, samenhang met andere activiteiten ter plaatse en kenmerken van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die de activiteit kan hebben, beoordeeld en daaruit is naar voren gekomen dat vanwege de bijzondere omstandigheden waaronder de herinrichting van Overamstel wordt ondernomen, geen MER behoeft te worden opgesteld.

Omdat niet is gebleken van een aanzienlijke wijziging van de omstandigheden bestond in verband met het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijk geen aanleiding tot actualisering van gemaakte m.e.r.-beoordeling.

- b. *Naast bebouwing is ook de aanleg van belangrijke autowegen onderdeel van het bestemmingsplan, waardoor het autoverkeer niet alleen in omvang toeneemt, doch ook verhoudingsgewijs en wel ten koste van fiets en openbaar vervoer.*

Het uitgangspunt voor Amstelkwartier is een autoluwe woonwijk met één toegangsweg en een 30 km-regime. Het plangebied wordt voor autoverkeer toegankelijk vanaf de Spaklerweg. In het plangebied komen stads-, binnen- en dwarsstraten voor. De Spaklerweg aan de oostkant en de toekomstige oost-weststraat aan de zuidkant van het plangebied zijn stadstraten. Het profiel van de Spaklerweg blijft grotendeels gehandhaafd. Alleen voor de ontsluiting van het plangebied dient een deel van het profiel van de Spaklerweg aangepast te worden. De toekomstige oostwest-verbinding tussen de A2 / Joan Muyskenweg en Spaklerweg zal uitgevoerd worden bij de ontwikkeling van het Nuon-terrein. Deze weg is slechts gedeeltelijk opgenomen in het bestemmingsplan. Dit zal een doorgaande route worden waarbij de nieuwe oost-westverbinding tussen de Spaklerweg en de A2 fungeert als verdelingsmechanisme.

Zoals in het algemeen gedeelte van de beantwoording is aangegeven is een verkeersstudie verricht waaruit blijkt dat ten gevolge van de ontwikkelingen in Amstelkwartier op een aantal wegvakken inderdaad een toename van de verkeersintensiteiten zal plaatsvinden. In de verkeersstudie zijn tevens de effecten op de modal split (vervoerwijzekeuze) gezien. Gelet op de gunstige ligging van Overamstel voor het gebruik van openbaar vervoer, ligt het autogebruik lager dan het Amsterdams gemiddelde. In 2005 werd 39% van de verplaatsingen van en naar Overamstel met de auto gemaakt. Zoals uit de verkeersstudie blijkt, is in 2020 is aandeel auto in Overamstel zelfs gezakt tot 37%. Het aandeel OV bedraagt in 2005 45% en zal in 2020 als Overamstel in zijn geheel is ontwikkeld, zelfs gestegen zijn tot 47%.

Het fietsgebruik in Overamstel is lager dan het Amsterdams gemiddelde (16%). Dit komt enerzijds door de wat excentrische ligging van Overamstel, maar het lagere fietsgebruik in Overamstel heeft ook te maken met de 'concurrentie' tussen openbaar vervoer en fiets. Uit de verkeersstudie blijkt dat het fietsgebruik in de toekomst toeneemt ten opzichte van nu. Anno 2020 zal het fietsgebruik in Overamstel, zo is de verwachting, meer in lijn met het Amsterdams gemiddelde liggen. Anders dan

adressant stelt zal het aandeel OV en fiets-gebruik juist toenemen en zal het aandeel autoverkeer dalen.

- c. *Het bestemmingsplan geeft onvoldoende inzicht in de toekomstige luchtkwaliteit en bij de berekeningen is niet duidelijk welke aannames genomen zijn over de achtergrondconcentratie, een mogelijke dubbelberekening e.d. Dat maakt toetsing niet voldoende mogelijk.*

Reactie

Er heeft een luchtkwaliteitonderzoek plaatsgevonden, waarbij de luchtkwaliteit in de autonome situatie (zonder Amstelkwartier) en in geval van de planontwikkeling in Amstelkwartier is beoordeeld. Het luchtkwaliteitonderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd en heeft tezamen met het bestemmingsplan gedurende de terinzageleggingstermijn voor een ieder ter inzage gelegen. In par.7.4.3 van de toelichting wordt voor een uitgebreide onderbouwing naar dit onderzoek verwezen.

De gevolgen van de toename van het autoverkeer ten gevolge van de planontwikkeling zijn in dit luchtkwaliteitonderzoek betrokken. In het onderzoek wordt ingegaan op de gebruikte rekenmodellen, achtergrondconcentraties, gehanteerde omgevingskenmerken e.d. Zo wordt aangegeven dat voor zowel het CAR-model (lokale wegen) als het Pluim-snelwegmodel gebruikt wordt gemaakt van de door VROM vrijgegeven GCN waarden en dat deze achtergrondwaarden worden bepaald aan de hand van het invoeren van coördinaten van het studiegebied en dat deze afhankelijk zijn van de locatie in het studiegebied.

Wat betreft de dubbeltelling wordt in het rapport ook aangegeven hoe daar mee om is gegaan. Kort samengevat is er sprake van een correctiefactor vanwege dubbeltelling en wordt de dubbeltelling van de A10 en A2 gecorrigeerd.

- d. *Gelet op de beoogde versterking van het gebruik van het openbaar vervoer dient de oversteek bij de metrohalte met een rotonde verbeterd te worden en met meer levendige bebouwing de omgeving aantrekkelijker te worden gemaakt.*

Reactie

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat een gewoon kruispunt volstaat. Een kruispunt heeft de voorkeur boven een rotonde, omdat deze laatste meer ruimte in beslag neemt, dat dan ten koste zou gaan van het woningbouwprogramma.

De verbinding met station Spaklerweg wordt sterk verbeterd in vergelijking met de huidige situatie. Verder komt er een entreeplein aan de Spaklerweg zelf. De plinten van de gebouwen aan dit entreeplein (maar ook die van de overige gebouwen aan de Spaklerweg) zijn bestemd als werkplinten. Hier is ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en diverse voorzieningen, die zorgen voor een divers gebruik van de straat door de dag heen en daarmee voor levendigheid.

Dit zal tot een veel levendiger kruispunt zorgen (met informeel sociaal toezicht). De hoogste woningdichtheid is gepland in de bebouwingsstrook langs de Spaklerweg. Daarmee wordt de ligging van zowel het metrostation Spaklerweg als het NS-station benut.

- e. *Het in een hoek van het plangebied voorziene hotel dient verplaatst te worden naar dit plein zodat meer passanten in de avond mogelijk worden.*

Reactie

Het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier voorziet in een levendige en aantrekkelijke omgeving langs de Spaklerweg als geheel en dus ook het stuk bij de entree naar het metrostation Spaklerweg in het bijzonder. De hoge bebouwingsdichtheid zorgt voor een levendig en stedelijk gebruik. De woonbebouwing zorgt voor informeel toezicht op de straat, dat een belangrijke voorwaarde is voor

sociale veiligheid. De plint langs de Spaklerweg is bestemd voor werken en voorzieningen, dat ook publiekaantrekkelijk is.

Het hotel ligt op circa 150 meter afstand van het metrostation Spaklerweg. Deze afstand valt ruim binnen de algemeen gehanteerde invloedssferen van metrostations (500 a 800 meter) en is dus qua loopafstand zeer acceptabel. De passanten van en naar het metrostation lopen zorgen dus ook op de geplande plek voor levendigheid. We zien dan ook geen noodzaak om het hotel te verplaatsen.

- f. *Het verwachte fietsgebruik is duidelijk lager dan elders in de stad, dit ondanks de toch redelijk centrale ligging. Veel nieuwbouwwijken liggen veel verder van het centrum en met de fietsroute langs de Amstel kent Overamstel een snelle centrum fietsroute. Het bestemmingsplan negeert dit en het ontwerp kent ook geen goede fietsroutes in de richting van de stad. Integendeel de routes zijn juist staduit gericht. Dit wekt de indruk dat het fietsaandeel niet alleen laag is, maar de plannen er ook voor zorgen dat dit laag blijft. Voor een milieuwijk is dit heel vreemd, ook voor een wijk met een hoge bebouwingsdichtheid.*

Reactie

Zowel in de Visie Overamstel als in het Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier is veel aandacht besteed aan langzaamverkeer. In de Visie Overamstel wordt onder meer aangegeven dat het fietspadennetwerk bij de transformatie van Overamstel veel fijnmaziger worden dan thans het geval is.

In het Stedenbouwkundig plan Amstelkwartier, dat ten grondslag heeft gelegen aan het opstellen van het bestemmingsplan en dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, is eveneens uitgebreid ingegaan op het fietsverkeer.

Het fietsgebruik in Overamstel is inderdaad lager dan het Amsterdams gemiddelde. Dit komt enerzijds door de wat excentrische ligging van Overamstel, maar het lagere fietsgebruik in Overamstel heeft ook te maken met de 'concurrentie' tussen openbaar vervoer en fiets. Hoe beter de OV-ontsluiting, hoe lager het fietsgebruik. In Overamstel is het openbaar vervoer uitstekend te noemen. Het stimuleren van fietsgebruik is niettemin juist een belangrijk onderdeel van de planvorming in Overamstel. Met investeringen in vrijliggende fietspaden langs de oost-westverbinding en twee fietsbruggen (over het zijkanaal van de Duivendrechtse Vaart en over de Weespertrekvaart) wordt een impuls aan het fietsverkeer gegeven. Er ontstaan snelle fietsverbindingen met de omliggende wijken Rivierenbuurt en Watergraafsmeer en ook de route langs de Amstel richting centrum is uitstekend.

Uit de verkeersstudie uit 2007 blijkt dan ook dat het fietsgebruik in de toekomst toeneemt ten opzichte van nu. Anno 2020 zal het fietsgebruik in Overamstel, zo is de verwachting, meer in lijn met het Amsterdams gemiddelde liggen.

In het plan wordt juist aandacht besteed aan een goed fietsnetwerk, ook naar de stad. Het vrijliggende fietspad langs de Spaklerweg, dat een belangrijke schakel vormt naar de stad, blijft gehandhaafd. In het plangebied zijn de fietsvoetverbindingen fijnmaziger dan die van de auto, met als doel om het fietsen en lopen voor de korte afstanden te stimuleren. Waar voor de auto maar één ingang is via de Spaklerweg, kan per fiets en te voet op diverse plekken de wijk worden ingestoken. Daarnaast is maar één autodoorsteek tussen de woonstraten, terwijl er meerdere doorsteken voor voetgangers en fietsers mogelijk zijn. De doorsteken in bouweenheid 4, naar het toekomstige wijkcentrum en Nuon-park, zijn dus alleen bestemd voor langzaam verkeer. Met dit principe wordt bovendien sluipverkeer in de binnenstraten voorkomen. De opmerking dat de routes alleen de staduit gericht zijn gaat niet op, want dan geldt ook dat deze routes bij een omgekeerde fietsrichting de stad in gericht zijn.

Teneinde het belang van het fietsverkeer te benadrukken zal de toelichting op dit onderdeel worden aangevuld.

- g. *Het gebied kent lange straten, waardoor het autoverkeer naar verhouding een lange route volgt voordat de wijk verlaten wordt. Dit geeft veel onnodige overlast die vermeden kan worden door de route te bekorten. Met de ligging van de parkeerkelders en vooral met de beoogde in- en uitritten zou hiermee veel meer rekening gehouden kunnen worden.*

Reactie

Het plangebied is voor auto's alleen toegankelijk vanaf de Spaklerweg. De twee binnenstraten zijn voor auto's alleen via een dwarsweg bij het Waternetkantoor met elkaar verbonden. De overige doorsteken door de bouweenheden zijn alleen voor fietsers en voetgangers. Er is bewust gekozen om niet meer auto-entrees te maken, om juist het langzaam verkeer te stimuleren. Hiermee wordt gestimuleerd om kleine afstanden binnen de wijk per fiets of te voet te doen. De parkeergarages van bouweenheden (de bouweenheden waar de meeste woningen komen) zijn beide direct vanuit de Spaklerweg via de korte binnenstraat (circa 180 meter lang) bereikbaar. De parkeergarage van bouweenheid 2 is bovendien alleen maar bereikbaar via deze straat.

Bovendien zijn er doorsteken door de parkeerstrook in het midden opgenomen, zodat auto's niet de volle lengte van de straat hoeven te rijden.

- h. *Door de nieuwe directe verbinding met de A2 ontstaat er een sluiproute Spaklerweg, Overzichtsweg omgeving Amstelstation. De omvang van het autoverkeer op deze route is niet duidelijk, evenmin als de mate van overlast. Nergens blijkt dat getracht wordt om deze sluiproute te voorkomen.*

Reactie

De verwachting is dat dit inderdaad een aantrekkelijke route zal worden voor verkeer vanaf de A2/A10 richting Amstelstation en vice versa. Echter van 'sluipverkeer' is geen sprake, aangezien van sluipverkeer wordt gesproken indien verkeer door bijvoorbeeld 30-kmwoonwijken rijdt om congestie op gebiedsontsluitingswegen te vermijden. Dit zou inderdaad een ongewenste situatie zijn, maar dat is hier niet het geval.

Genoemde route is een doorgaande route, waarbij de nieuwe oost-westverbinding tussen de Spaklerweg en de A2 fungeert als verdelingsmechanisme. Het is vanuit verkeerskundig oogpunt juist goed dat verkeer meerdere routealternatieven heeft. In dit geval kan verkeer vanaf Amstelstation en omgeving kiezen tussen de route Spaklerweg-zuid/Bloekerweg of de route via de nieuwe oost-westverbinding en de A2 met per saldo een betere verkeersdoorstroming op het hele netwerk.

- i. *Het drukke trein/metro verkeer naast het plangebied zorgt voor veel (geluids)overlast, die onvoldoende tegengegaan wordt of lukt te worden. Onduidelijk is of voldoende afscherming voorzien is. Adressant is van mening dat het plan moet worden aangevuld en de overlast van de sporen moet worden verminderd.*

Reactie

In 2006 is een akoestisch onderzoek, kenmerk L003-4406361EGT-irb-V01-NL uitgevoerd. Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is in 2007 een actualisatie van het akoestisch onderzoek uitgevoerd. De geluidsbelasting zowel ten gevolge van het spoorwegverkeer als het wegverkeer is op meerdere locaties hoger dan de voorkeursgrenswaarde, maar is overal lager dan de maximale ontheffingswaarde. Er is in de eerste plaats bekeken of bronmaatregelen mogelijk zijn. Zo kan als bronmaatregel voor wegen een stiller asfalttype worden toegepast. Volgens opgave van de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer wordt als wegdektype steenmestiekasfalt (SMA) toegepast. Het type SMA is al een stiller wegdektype dan het standaard fijn asfalt (dab). Het toepassen van nog stiller asfalt zoals ZOAB of een dunne deklaag biedt onvoldoende soelaas en is in de praktijk bij

lagere snelheden met veel afremmend/optrekken verkeer niet voldoende functioneel en niet goed toepasbaar.

Vervolgens zijn de mogelijkheden en effecten van een scherm (absorberend) van 3 meter op het spoorlalud over een lengte van circa 550 meter (vanaf de spoorbrug tot net voorbij het plangebied) beschouwd. Gebleken is dat het scherm een beperkt positief effect heeft op de bestaande woningen in Watergraafsmeer. De geluidbelasting na afscherming is ten opzichte van de situatie na nieuwbouw zonder afscherming maximaal 0,5 dB lager. De voorwaarde voor dit beperkte positieve effect is echter dat het scherm aan de kant van de spoorlijn (en de woningen in Watergraafsmeer) absorberend wordt uitgevoerd. Bij een reflecterend scherm neemt de geluidbelasting bij de bestaande woningen namelijk juist toe met maximaal 0,3 dB. Gelet op de hoogte van de nieuwe bebouwing bieden afschermdende maatregelen tot een hoogte van 3 meter onvoldoende soelaas. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in stedelijke functies (inclusief wegen) en is het toepassen van een scherm langs de wegen om veiligheidsredenen en landschappelijk gezien geen geschikte maatregel. Het is niet mogelijk om binnen de bouwtechnische, financiële en/of landschappelijke voorwaarden maatregelen te realiseren waarmee wel voldoende reductie kan worden bereikt. Zodoende is geconcludeerd dat geluidreducerende maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende geluidsreductie opleveren. Daarom is het noodzakelijk om hogere grenswaarden vast te stellen.

- j. Voor het gebied GD2 ontbreekt een bouwhoogte, waardoor een aanzienlijke bebouwing mogelijk wordt, die nergens genoemd, laat staan getoetst wordt.*

Reactie

Adressant heeft terecht opgemerkt dat de bouwhoogte op de plankaart ontbreekt. De plankaart wordt op dit punt aangepast.

- k. De bestemming "tuinen" is misleidend daar deze mede omschreven als "gebouwd parkeren" en "gemengde voorzieningen". Een gebied behoorde tot een dergelijke bestemming dient onbebouwd te blijven.*

Reactie

De binnenterreinen hebben de bestemming "Tuin" gekregen. Binnen deze bestemming zijn geen bouwwerken toegestaan, met uitzondering van een strook langs de bouwblokken waar de (half)verdiepte parkeergarage ten behoeve van aangrenzende gebouwen mag worden gebouwd. Langs de bestemming "Gemengd 1" mag daarnaast ook nog binnen deze strook de eerste bouwlaag worden opgericht. Het grootste gedeelte van de gronden met de bestemming "Tuin" blijft derhalve onbebouwd. In wetgeving noch in beleid is vastgelegd dat een bestemming "Tuin" onbebouwd dient te blijven.

In paragraaf 2.2.2. van de plantoelichting (artikelgewijze toelichting) is de bestemming Tuin toegelicht.

- l. Bij voorschrift 7.4 is onduidelijk welke parkeeromvang dit feitelijk geeft en behoeft aanpassing.*

Reactie

In de eerste plaats verwijzen wij naar hetgeen wij in het algemeen deel van de beantwoording van de zienswijzen hebben overwogen. Verder wijzen wij erop dat in de voorschriften in dit voorschrift is opgenomen hoeveel parkeerplaatsen maximaal mogelijk zijn en niet hoeveel er feitelijk aanwezig zijn.

- m. Voor het begrip "verdiepte parkeergarage" gelden 2 omschrijvingen; dit vraagt om een duidelijke keuze.*

Reactie

In artikel 1 onder 58 is duidelijk gedefinieerd wat onder een verdiepte parkeervoorziening dient te worden verstaan. Het onderscheid dat in deze bepaling wordt gemaakt heeft uitsluitend te maken met het verschil in de maximale hoogte die een parkeervoorziening boven peil mag uitkomen.

- n. *De parkeernorm 1 op 5 werkers in voorschrift 8.3 is niet toetsbaar en dient te worden aangepast.*

Reactie

Wij delen het standpunt van adressant wat betreft de toetsbaarheid niet. Overigens komt deze norm over een met 1 parkeerplaats per 125 m² bvo.

5. / 6 De Vereniging Ouderen Advies Raad Oost/Watergraafsmeer en de Stichting Stedelijke initiatieven

- a. *Adressanten wensen dat de in bouweenheid 4A de bouw van circa 250 zelfstandige zorgwoningen (voornamelijk WIBO's) mogelijk wordt gemaakt. Daartoe moet de maximale bouwhoogte worden gelijkgesteld met de hoogte van de van de Waternettorens en moet de maximale brutovloeroppervlakte worden verhoogd. Verder moet de bestemming worden aangepast tot gemengde bestemming, zodat zorgwoningen met bijbehorende (paramedische en verzorgende) voorzieningen en horeca IV (restaurant met aansluitend balkonterrassen) mogelijk worden gemaakt.*

Reactie

De gemeente is op zich enthousiast over het initiatief Akropolis. Bovendien is in Overamstel in principe ruimte voor het initiatief. Echter, het Amstelkwartier is niet de optimale locatie. Essentieel in het Akropolisconcept zijn de (zorg)voorzieningen en dan vooral de combinatie/dubbelgebruik van voorzieningen in en buiten het complex. Het voorzieningencentrum van Overamstel (winkels, maar ook de zorg- en welzijnsvoorzieningen) komt aan het toekomstige Nuon-park. Het Amstelkwartier heeft alleen enkele (deels tijdelijke) basisvoorzieningen. Op het Nuon-terrein kan een Akropoliscomplex vanaf het begin in de planontwikkeling worden meegenomen en kan het beoogde programma zorgvuldig worden afgestemd met het voorzieningencentrum Overamstel. Het aanpassen van de bouwvoorschriften in het bestemmingsplan voor één van de bouweenheden van het Amstelkwartier is daarom niet opportuun.

Overigens is het niet zo dat de bedoelde bouweenheid als het ware op het Akropolis-initiatief ligt te wachten, zoals in beide zienswijzen wordt vermeld. In het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier is een andere invulling van deze bouweenheid voorzien. Deze invulling is de basis voor de bouwvoorschriften in het bestemmingsplan. Tijdens de behandeling door de gemeenteraad van het stedenbouwkundig plan Amstelkwartier (24 januari 2007), is het initiatief Akropolis aan de orde geweest. De gemeenteraad zag geen aanleiding het stedenbouwkundig plan te wijzigen, om bovenstaande redenen.