

Amstelkwartier tweede fase

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Algemeen	7
1.2	Bevoegdheden	9
1.3	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Plankader	11
2.1	Beschrijving en ligging van het plangebied	11
2.2	Geschiedenis van het plangebied	13
2.3	Geldend planologisch kader	14
Hoofdstuk 3	Beleidskader	17
3.1	Rijksbeleid	17
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	21
3.4	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk 4	Het ruimtelijk kader	29
4.1	Ruimtelijk-functionele aspecten	29
4.2	Stedenbouwkundige aspecten	32
Hoofdstuk 5	Milieueffectrapportage Overamstel	39
5.1	Algemeen	39
5.2	M.e.r.-plicht	40
5.3	M.e.r.-procedure	41
5.4	Inhoud MER	43
5.5	Conclusie	44
Hoofdstuk 6	Verkeer en parkeren	45
6.1	Algemeen	45
6.2	Regelgeving	45
6.3	Autoverkeer	46
6.4	Openbaar vervoer	47
6.5	Langzaam verkeer	48
6.6	Bruggen	49
6.7	Parkeren	50
6.8	Resultaten verkeersonderzoek	51
Hoofdstuk 7	Geluid	53
7.1	Algemeen	53
7.2	Regelgeving	53
7.3	Resultaten onderzoeken	57
7.4	Conclusie	62
Hoofdstuk 8	Luchtkwaliteit	63
8.1	Algemeen	63
8.2	Regelgeving	63
8.3	Overamstel en het NSL	67
Hoofdstuk 9	Externe veiligheid	69

9.1	Algemeen	69
9.2	Beleid en regelgeving	69
9.3	Resultaten onderzoeken	72
9.4	Groepsrisicoverantwoording	75
9.5	Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid gemeente Amsterdam	78
9.6	Conclusie	79
Hoofdstuk 10	Milieuhinderbedrijvigheid	81
10.1	Algemeen	81
10.2	VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering	81
10.3	Bestaande bedrijven	81
Hoofdstuk 11	Bodem	83
11.1	Algemeen	83
11.2	Regelgeving	83
11.3	Resultaten onderzoek	84
11.4	Aanbevelingen	89
Hoofdstuk 12	Water	91
12.1	Algemeen	91
12.2	Regelgeving	91
12.3	Waterparagraaf Amstelkwartier tweede fase	97
Hoofdstuk 13	Luchthavenindelingbesluit	99
Hoofdstuk 14	Cultuurhistorie en archeologie	101
14.1	Algemeen	101
14.2	Regelgeving	101
14.3	Cultuurhistorie en archeologie binnen Amstelkwartier tweede fase	104
Hoofdstuk 15	Natuur en landschap	111
15.1	Algemeen	111
15.2	Regelgeving	111
15.3	Beleid	112
15.4	Resultaten onderzoeken	113
15.5	Conclusie	117
Hoofdstuk 16	Duurzaamheid	119
16.1	Algemeen	119
16.2	Regelgeving	119
16.3	Amstelkwartier tweede fase	121
Hoofdstuk 17	Juridische planbeschrijving	123
17.1	Algemeen	123
17.2	Planvorm	123
17.3	Artikelgewijze toelichting	123
Hoofdstuk 18	Economische uitvoerbaarheid	131
18.1	Wetgeving Grex	131
18.2	Het voorliggend plan en de Grex	131
18.3	Amstelkwartier tweede fase in financieel perspectief	131
Hoofdstuk 19	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	133
19.1	Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1. Bro)	133

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het gebied Overamstel, waar het plangebied deel van uitmaakt, wordt getransformeerd van een "traditioneel" werkgebied naar een gemengd grootstedelijk woon-werkgebied. 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. Voor deelgebieden 1A, 1B, 3 en 4A zijn inmiddels nieuwe bestemmingsplannen opgesteld die tevens geldend zijn. Voor de overige gebieden moet nog een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden.



Overzicht deelgebieden Overamstel

Het bestemmingsplan Overamstel buitendijs (deelgebied 1A) voorziet in hoofdzaak in de mogelijkheid een openbaar park aan te leggen alsmede watergebonden recreatie (sport en recreatie) en horecavoorzieningen.

Voor het gebied Amstelkwartier Binnendijs (deelgebied 1B), aan de westkant van de spoorlijn, geldt het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijs. Dit bestemmingsplan voorziet onder meer in circa 1500 nieuwe woningen, een onderwijsvoorziening, kleinschalige bedrijvigheid en verschillende voorzieningen, zoals een hotel en detailhandel.

Het bestemmingsplan bedrijventerrein Overamstel (deelgebied 3) biedt ruimte aan de reeds in het plangebied gevestigde bedrijven. Daarnaast worden onder meer creatieve functies, kleinschalige kantoren, diverse horeca functies, waaronder een hotel, en culturele voorzieningen in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

In het bestemmingsplan Kop Weespertrekvaart (deelgebied 4A) ligt de nadruk op de functie wonen. De transformatie van de Kop Weespertrekvaart is van belang voor een goede ruimtelijke en functionele aansluiting van Overamstel aan Watergraafsmeer.

Voor deelgebied 5 wordt het bestemmingsplan, 'Zone A2, Joan Muyskenweg' opgesteld. Voor de ontwikkeling van de centraal gelegen kavels aan de Duivendrechtsevaart wordt separaat een bestemmingsplan opgesteld (Ronetteterrein). Het gebied vormt een aanzet om een sprong over de Amstel te maken waardoor samenhang met de Rivierenbuurt ontstaat.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op deelgebied 1C, 'Amstelkwartier tweede fase'. Dit plan sluit naadloos aan op het aangrenzende plangebied Amstelkwartier Binnendijks (eerste fase). Beide plangebieden vormen na realisatie één plangebied: Amstelkwartier.



Luchtfoto Nuongebied

1.1.1 Crisis- en herstelwet

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

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

In bijlage I van de Crisis- en herstelwet is als categorie van gevallen onder andere genoemd de 'ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 of afdeling 3.3 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied of de herstructurering van woon- en werkgebieden'. Voorliggend bestemmingsplan, welke circa 850 woningen mogelijk maakt, moet worden gezien als een onderdeel van deze categorie.

1.2 Bevoegdheden

Bij Raadsbesluit 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 ruimtelijke ordening bij de centrale stad blijven.

1.3 Leeswijzer

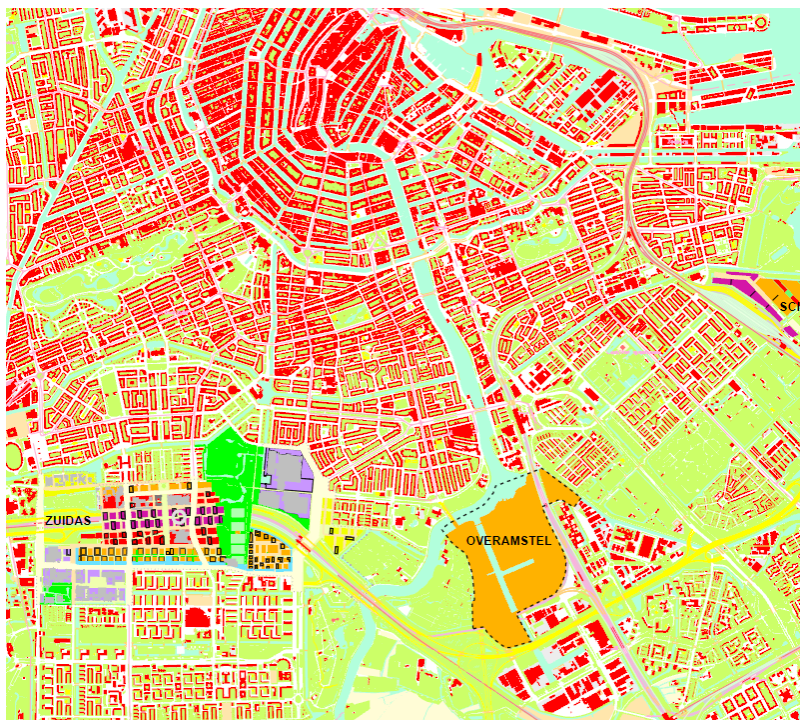
Het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase bestaat uit de verbeelding (plankaart) en planregels met de daarbij behorende toelichting. Op de verbeelding is de beoogde bestemming in het plangebied weergegeven. Deze bestemming is gerelateerd aan de in de planregels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de stadsdeelraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken) en de onderbouwing bij de bestemmingsplanregeling.

In de hoofdstukken 2 en 3 van deze toelichting worden respectievelijk het plankader en het algemeen beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 4 volgt een beschrijving van het ruimtelijke en stedenbouwkundige kader. In de hoofdstukken 5 tot en met 15 worden de achtergronden bij de bestemmingsplanregeling beschreven. In hoofdstuk 16 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 17 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid, en in hoofdstuk 18 tot slot op de maatschappelijke uitvoerbaarheid. In dat laatste hoofdstuk zal een beschrijving worden gegeven van de uitkomsten van het overleg met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken.

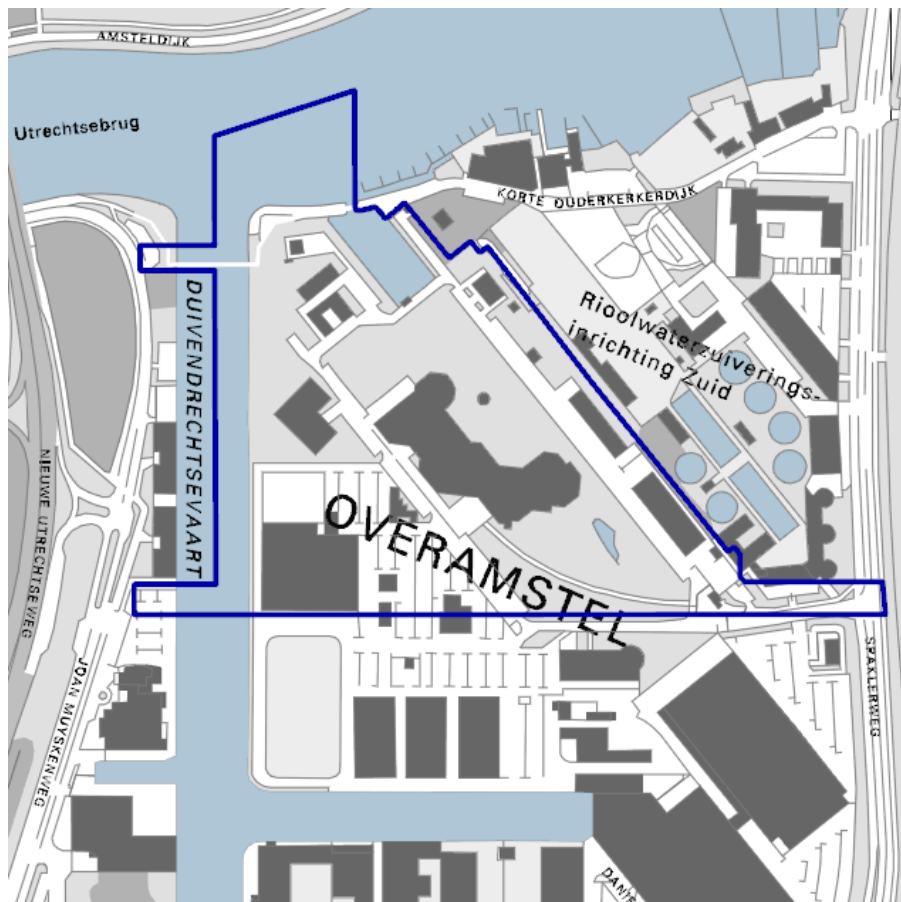
Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Beschrijving en ligging van het plangebied

Amstelkwartier tweede fase is een onderdeel van het plangebied Overamstel. Het gebied is gunstig gelegen binnen de ring en ligt centraal tussen de drie grootstedelijke centra van Amsterdam: het centrum, de Zuidas en het Centrumgebied Zuidoost. Dicht bij de stad, maar ook dicht bij het groene buitengebied van de Amstelscheg. Daarnaast vormt het een overgang van de stad naar het Amstelbusinesspark en Amstel III.



Het plangebied Amstelkwartier tweede fase is het noordelijk deel van het voormalige Zuidergasfabriekterrein. Dit terrein vormt met zijn oppervlak van ruim 18 hectare het hart van de toekomstige wijk Overamstel. Het plangebied wordt aan de noordkant begrensd door de Amstel, aan de westkant de Duivendrechtsevaart, de oostkant door Amstelkwartier eerste fase en de Spaklerweg en aan de zuidkant door de nog aan te leggen Amstelstroomlaan. Ten zuiden van het plangebied bevinden zich bedrijven en kantoren en het bedrijventerrein Overamstel. Het gebied zelf bestaat voornamelijk uit (monumentale) kantoorgebouwen, magazijnen, werkplaatsen, technische ruimten waaronder een gasverdeelstation, een gasexpansieturbine en een gasontvangststation, een watertoren, park en woonboten.



De unieke kwaliteiten van Amstelkwartier tweede fase zelf, zoals de ligging aan de Amstel en de cultuurhistorie van de Zuidergasfabriek, met haar monumentale panden en het park, vormen belangrijke dragers voor de identiteit van het gebied. De ligging aan de Amsteloevers met verbindingen naar de Amstelscheeg en tegelijkertijd de binnenstad van Amsterdam op een steenworp afstand, maken Overamstel aantrekkelijk om in te wonen.

2.2 Geschiedenis van het plangebied

Het plangebied Overamstel bevindt zich in de Grote Duivendrecht Polder, het gebied ten zuiden van de Watergraafsmeer aan de oostzijde van de Amstel. Deze polder maakte deel uit van het Amstelland, het landelijke gebied van Amsterdam rond de Amstel. De ontginning van dit gebied vond vanaf de 11de eeuw plaats, waarbij de Amstel als ontginningsas werd gebruikt. Haaks op de Amstel werden percelen uitgezet met een onderlinge afstand van 30 tot 100 m. Aan de kopse kant verzeiden boerderijen op huisterpen en ontstond de voor het veenlandschap typerende lintbebouwing. De percelen werden door middel van perceleringssloten gescheiden. Deze sloten dienden om het natte veengebied te ontwateren waardoor geschikt akkerland ontstond. Als bijkomend gevolg van de ontwatering van het veen daalde het maaiveld en werd de grond weer natter. Aangezien de akkers bloot kwamen te staan aan overstromingsgevaar werden ter bescherming achter- en zijkaden aangelegd. Ondanks deze maatregelen zette de vernatting van de percelen zich door. Daarom bracht men nieuwe stroken veen in cultuur. Bij de verlenging van de kavels schoof ook vaak de bewoning op. De achterkade werd dan als secundaire ontginningsas in gebruik genomen. Dit zogenaamde slagenlandschap is nog duidelijk te zien op historische kaarten.

Ook na de ontginningen hielden de problemen met de waterhuishouding aan. Door de daling van het maaiveld vonden regelmatig overstromingen plaats waarbij grote stukken land verloren gingen. Om het land te beschermen werden de rivieren bedijkt. De dijken hadden naast de functie van een waterkering ook een functie als verkeersader. De Ouderkerkerdijk was een belangrijke verbindingsweg tussen Amsterdam en Ouderkerk aan de Amstel. De dijk was zowel in gebruik als jaagpad voor de paarden die de trekschuiten voorttrokken en als wandelpad. Verder was het dijktracé van oudsher een bewoningsgebied, binnen het plangebied bevond zich volgens het historische kaartbeeld rond 1700 minimaal één boerderij.

Bijzonder is dat de verkavelingsstructuur van het veenlandschap de basis vormt voor de wegen- en bebouwingsstructuur. Hoewel nagenoeg niets meer over is van de poldersloten, is het verkavelingspatroon tot vandaag de dag zichtbaar in de oriëntatie van gebouwen, wegen en groen. Zelfs de oriëntatie van het nieuwe hoofdkantoor van Waternet volgt direct uit deze eeuwenoude polderverkaveling.

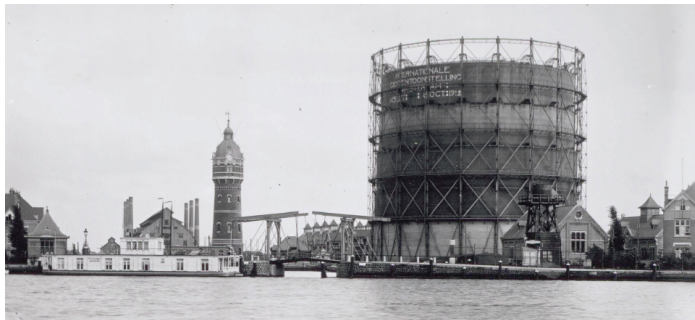
In de 17de eeuw werden door de VOC vanuit Azië verschillende textielsoorten geïmporteerd, waaronder katoen. Dit beschilderde katoen werd binnen korte tijd zeer populair, niet alleen als kleding maar ook als interieurstoffering. Al snel kon niet aan de groeiende vraag worden voldaan: men ging de stoffen imiteren en Amsterdam ontwikkelde zich in de 17de en 18de eeuw tot één van de grootste katoenmarkten in Europa.

Aan het einde van de 18de en het begin van de 19de eeuw was er een einde gekomen aan de bloei van de katoenproductie door de opkomst van de Franse zijde-industrie. Ook verloor Holland zijn monopolie positie doordat het verbod op de fabricage van bedrukt katoen in zowel Engeland als Frankrijk werd opgeheven en de katoenindustrie in deze landen enorm opkwam. De economische teruggang van de Amsterdamse katoenindustrie was al rond 1750 merkbaar. Van de meer dan 90 katoendrukkerijen die aan het begin van de 18de eeuw in Amsterdam waren gevestigd, waren in 1750 nog 60 over.

Katoendrukkerijen waren aangewezen op terreinen buiten de stad waar zij konden beschikken over schoon water en ruimte voor bleekvelden. Aan de Amstel stonden meerdere katoendrukkerijen, waaronder katoendrukkerij 't Molentje aan de Korte Ouderkerkerdijk.

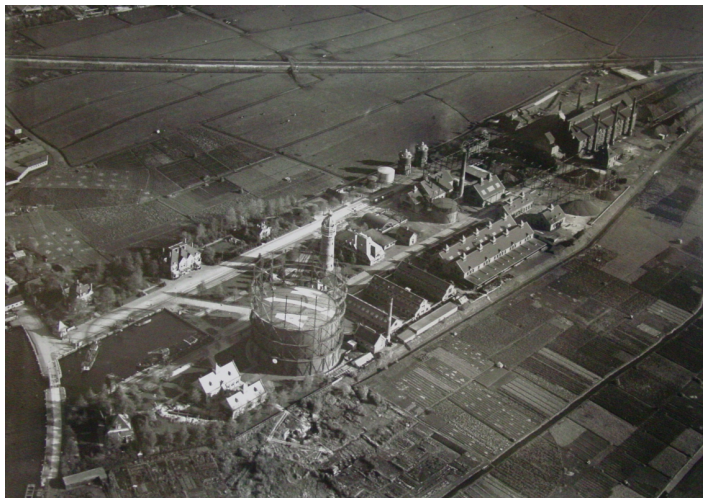
Begin 20e eeuw lag het plangebied Overamstel aan de rand van de stad en was daardoor uitstekend geschikt voor de vestiging van stadsrandfuncties. In 1906 werd, in opdracht van de Gemeente Gasfabrieken, begonnen met de aanleg van de Zuidergasfabriek. Deze werd in 1913 in gebruik

genomen. De eerste gashouder was door zijn omvang tot in de jaren 70 een enorme blikvanger langs de Amstel. Bij de overschakeling van kolen op aardgas sloot de gasfabriek en werden de gashouders afgebroken. In 2003 zijn de watertoren en enkele andere gebouwen van de Zuidergasfabriek op de monumentenlijst geplaatst. In de jaren dertig is de Rioolwaterzuiveringsinrichting-Zuid opgericht.



Nuonterrein met watertoren en gashouder 1912

Bij de latere uitbreidingen van het bedrijventerrein, in het kader van het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) van 1934, werd de oude verkaveling genegeerd. Er werd een nieuw oost-westraster opgespannen tussen de spoorlijn en de rijksweg A2, die 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 impuls aan het gebied Overamstel.



Zuidergasfabriek

Een deel van het voormalige gasfabriekterrein maakte in 1985 plaats voor een uitbreiding van de Rioolwaterzuiveringsinrichting. 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.

2.3 Geldend planologisch kader

Ter plaatse geldt het in 1962 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland goedgekeurde uitbreidingsplan Industriegebied Amstel. De vigerende bestemmingen zijn: "Inrichtingen voor handel en Industrie" en "Water".

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 (zogenaamde grote lawaaimakers) ten noorden van de A10 uitgesloten. Met ingang van 7 juni 2007 zijn de facetherzelingen van de gemeente Amsterdam onherroepelijk geworden. Door deze facetherzelingen is de geluidszone aangepast.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities tot 2040 en de ruimtelijke doelen, belangen en opgaven tot 2028. De SVIR heeft als ondertitel 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig en vervangt de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, de Mobiliteitsaanpak en Randstad 2040. De hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor de middellange termijn (2020/2028) zijn:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports. Voor deze gebieden worden gebiedsgerichte programma's opgezet. Maar ook op andere fronten wordt gezocht naar een versterkte ruimtelijk-economische structuur, zoals een verbetering van het hoofdnetwerk voor een (duurzame) energievoorziening en ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via ondergrondse buisleidingen. Bereikbaarheid is een ander mikpunt van het Rijksbeleid. Daartoe dient onder meer een robuust hoofdnetwerk te worden gerealiseerd. Dit ziet op wegen, het spoor en vaarwegen. Daarbij zet het Rijk tevens in op het beter benutten van onze huidige infrastructuur.

Een veilige leefomgeving blijft ook binnen het nieuwe beleid centraal staan. Daartoe wil het Rijk het milieu verbeteren en ons beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's. Maar een veilige leefomgeving bestaat uit meer. Daarom richt het Rijk zich bijvoorbeeld ook op bescherming tegen overstromingen en behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten binnen ons land.

In het ruimtelijk domein zullen beleid en uitvoering voor een nog groter deel dan voorheen de verantwoordelijkheid worden van provincies en gemeenten.

3.1.2 Amvb Ruimte

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De uitbreiding van de ruimtelijke ordeningsregels Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierverruiming van de Maastakken. Deze uitbreiding van het Barro heeft voor wat betreft het voorliggende plan uitsluitend consequenties voor wat betreft de binnen het plangebied gelegen primaire waterkering.

3.1.3 SER ladder

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. Zo is een aantal digitale eisen voor ruimtelijke plannen gewijzigd en verbeterd. Een andere wijziging is de toevoeging van een artikellid aan artikel 3.1.6 Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt:

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. De SER-ladder is ook in enkele beleidsregels overgenomen. Nu wordt deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen en deze wordt ook wel de 'ladder voor duurzame verstedelijking' genoemd.

In het regionale samenwerkingsverband 'Platform Bedrijven en Kantoren' (Plabeka), stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m² aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m² kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren. In 2011 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies.

Voorliggend bestemmingsplan maakt deel uit van het gebied Overamstel. In de door de gemeenteraad vastgestelde 'Visie Overamstel 2005', is aangegeven dat Overamstel ontwikkeld wordt tot een woon-werkgebied met circa 4.000 woningen. Overamstel biedt, vanwege de ligging binnen de ringweg A10 en de aanwezigheid van verbindingen voor openbaar vervoer, goede kansen voor transformatie naar een grootstedelijk woon-werkgebied met bijbehorende voorzieningen. De centrale opgave voor het plangebied Overamstel is het transformeren van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. Zie voor de visie bijlage 1.

Amstelkwartier tweede fase ligt in de woonzone. Hier wordt voornamelijk ingezet op woningbouw in hoge dichtheid. Het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase draagt hieraan bij en maakt de bouw van woningen en voorzieningen mogelijk. Het plan voorziet in binnenstedelijke verdichting en transformatie en vormt een uitwerking van de beoogde ontwikkeling zoals deze is vastgelegd in de Visie Overamstel.

3.1.4 Vierde Nationaal Milieubeleidsplan

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

In het NMP 4 is geconstateerd dat het beleid voor gevaarlijke stoffen vanwege gebrekkige handhaving en het ontbreken van een wettelijke grondslag geen garantie biedt dat de risico's voor de bevolking zo laag mogelijk worden gehouden. Het kabinet heeft na de vuurwerkramp in Enschedé van het externe veiligheidsbeleid een topprioriteit gemaakt. De minister van VROM is coördinator op rijksniveau. De norm voor het plaatsgebonden risico krijgt op termijn een wettelijke status, aan de hand van een AMvB Milieukwaliteitseisen externe veiligheid bij inrichtingen en de AMvB externe veiligheid bij transport. Van de laatste AMvB is nog geen (ontwerp)besluit bekend.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juni 2010 heeft provinciale staten de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Op 3 november 2010 is de Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2040 in werking getreden. In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren.

Uitgangpunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

De hoofdbelangen vormen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de Provincie. Aan de ruimtelijke beslissingen van de Provincie Noord-Holland zal daarom altijd een afweging van deze drie

belangen voorafgaan.

Voorliggend bestemmingsplan geeft op onderdelen uitvoering aan het gegeven beleid, en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Noord-Holland

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) wordt een aantal algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Daarnaast zijn ter uitvoering van de Provinciale Structuurvisie algemene regels vastgesteld over onder meer:

- bedrijventerreinen en detailhandel;
- mogelijkheden voor woningbouw in landelijk gebied;
- de vereiste ruimtelijke kwaliteit, verbonden met stedelijke en niet-stedelijke ontwikkelingen in landelijk gebied;
- de Groene Ruimte;
- de Blauwe Ruimte;
- energie;
- landbouw.

Daarnaast zijn in de verordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het ontwerp Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Het gaat hierbij om een aantal onderwerpen in het besluit die zich richten tot de provincie ter verdere uitwerking en aanvulling in een provinciale verordening. Het gaat hierbij onder meer om de volgende onderwerpen:

- bundeling van verstedelijking en locatiebeleid economische activiteiten;
- rijksbufferzones;
- ecologische hoofdstructuur;
- nationale landschappen;
- het kustfundament;
- het regionaal watersysteem.

Aan de verordening zijn in een bijlage diverse kaarten verboden. Daarnaast zijn in de bijlage toetsingskader voor de toepassing van regels opgenomen.

Het voorliggende plan is in overeenstemming met de PRVS nu het gericht is op de ontwikkeling van stedelijke functies binnen bestaand bebouwd gebied.

3.2.3 Milieubeleidsplan 2009-2013

In het Provinciaal Milieubeleidsplan 2009 - 2013 heeft de provincie Noord-Holland beleid beschreven over 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 gaswolken 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

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropoolsamenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropoolsamenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropoolverband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

3.3.1.1 Plabeka

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

In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt:

Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven.

Uitvoeringsstrategie 2010-2040

Het regionale werklocatiebeleid is vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 'Snoeien om te kunnen bloeien'. Dit document is door de betrokken bestuurders uit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) op 23 juni 2011 vastgesteld.

Ondanks de ingrepen, zoals afgesproken in de eerste Uitvoeringsstrategie 2007-2030, bleek uit de monitor dat er op de kantorenmarkt in de MRA nog steeds geen evenwichtige balans tussen vraag en aanbod gerealiseerd was. De leegstand bleef onverminderd hoog en de vraag naar kantoorruimte bleef achter bij de prognoses. Ook de uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen bleek lager dan voorzien. Hierdoor is besloten de Uitvoeringsstrategie te actualiseren.

Overschotten aan de aanbodzijde leidden in 2007 reeds tot het schrappen en faseren van 3,5 miljoen m² aan niet op de vraag afgestemde kantoorplannen. Door transformatie vond onttrekking van 0,5 miljoen m² kantoorgebouwen van de kantorenmarkt plaats. Deze ingrepen op de kantorenmarkt waren echter niet genoeg om het tij te keren.

In de Uitvoeringsstrategie 2010-2040 zijn opnieuw afspraken gemaakt om in het planaanbod van kantoren en bedrijventerreinen te schrappen en worden verouderde bedrijventerreinen geherstructureerd en bestaande kantoren herontwikkeld tot duurzame kantoorconcepten of voor andere functies. Het resultaat van deze Uitvoeringsstrategie is dat in de MRA in totaal voor 1,9 miljoen m² planaanbod kantoren en 514 ha planaanbod bedrijventerreinen worden geschrapt of uitgefaseerd tot na 2040.

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

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.

3.3.2.1 Detailhandelsbeleid Stadsregio Amsterdam

De ambitie van de Stadsregio Amsterdam is om een dynamische en fijnmazige detailhandelsstructuur in de stadsregio Amsterdam te realiseren.

Een belangrijk speerpunt van het regionaal detailhandelsbeleid is tot op heden altijd de keuze voor een fijnmazige detailhandelsstructuur geweest. Een fijnmazige detailhandelsstructuur zet de leefbaarheid centraal en gaat uit van de behoefte van inwoners om dichtbij huis –op aanvaardbare afstand- hun aankopen te kunnen doen. Behoud van een fijnmazige detailhandelstructuur blijft een centraal uitgangspunt van het detailhandelsbeleid. Dat impliceert dat afspraken nodig zijn die de huidige structuur in stand houden of verder versterken:

- vasthouden aan het op aanvaardbare afstand hebben van winkels in dagelijkse artikelen;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van nieuwe (perifere) locaties waar (grootschalige) detailhandel is toegestaan;
- vasthouden aan terughoudendheid ten aanzien van brancheverruiming op bestaande perifere locaties;
- vasthouden aan het weren van *food* van bedrijventerreinen en perifere winkellocaties;
- versterking van bestaande winkelgebieden staat centraal;
- weidewinkels zijn niet toegestaan.

Om deze ambitie te realiseren, zet de Stadsregio in op een aantal speerpunten:

- terughoudendheid in het toevoegen van nieuwe meters:
Een situatie van grote leegstand voor detailhandel is onwenselijk. Leegstand heeft een negatief effect op de leefbaarheid en werkt onveiligheid in de hand. De Stadsregio is terughouden in het toevoegen van nieuwe detailhandelsmeters. Meer aandacht moet gegeven worden aan het 'nieuw voor oud'- principe: in bepaalde gebieden alleen nieuwe detailhandel toestaan als bestaande meters die niet goed functioneren uit de markt worden gehaald.
- meer ruimte voor kwaliteit:
Het is niet zozer dat er meer winkels nodig zijn in de stadsregio Amsterdam, maar het is wel belangrijk om ruimte te laten voor extra kwaliteit. Het is echter niet gemakkelijk om 'kwaliteit' te definiëren als het om detailhandel gaat. Kwaliteit is een toevoeging van iets nieuws aan het bestaande aanbod in een winkelgebied en versterking van de identiteit van een winkelgebied- en dus de aantrekkingskracht van het gebied op de doelgroep. Of een nieuwe doelgroep aantrekt. Kwaliteit toevoegen met geheel nieuwe winkelgebieden kan alleen als het de detailhandelstructuur versterkt, er voldoende vraag is naar het nieuwe winkelgebied en het een duurzame ontwikkeling is.
- maatwerk op de perifere locaties:
Brancheverruiming van perifere locaties heft het probleem van lastige handhaving op, maar zal ook de structuur van dorps-, buurt- en wijkcentra, en uiteindelijk ook van binnensteden en stadsdeelcentra aantasten. Brancheverruiming op perifere locaties is maatwerk en vergt zodoende per locatie een goede analyse van de gevolgen. Daarbij staat de vraag centraal voor welke problemen dit een oplossing zou moeten bieden en welke kansen dit biedt voor een versterking van de detailhandelstructuur. Daarnaast moet brancheverruiming op de perifere locaties wel binnen de

ruimtelijke aspecten van ligging en bereikbaarheid passen. PDV/GDV-ontwikkelingen moeten vooral op subregionaal niveau goed bekeken worden en onderdeel uitmaken van subregionale afstemming; daar waar de uitwisselbaarheid tussen de verschillende perifere locaties groter en relevanter is dan voor het hele Stadsregiogebied. In de evaluatie van 2008 is de aanbeveling geformuleerd om brancheverruiming per situatie te beoordelen, maar dat hier zeer voorzichtig mee om wordt gesprongen en actief wordt afgestemd. De huidige branchering blijft daarmee in stand, maar voor perifere locaties is meer maatwerk mogelijk.

- proactief acquisitiebeleid:
Voor het op peil brengen van het aanbod van detailhandel in de Metropoolregio Amsterdam behoort het voeren van een proactief acquisitiebeleid voor detailhandel tot de mogelijkheden. Hierbij kan gedacht worden aan een Detailhandelloods, vergelijkbaar met de functie van Hotelloods of Kantorenloods. Een detailhandelloods stelt een lijst op met formules/ketens die de bestaande winkelgebieden zouden kunnen versterken.

3.3.2.2 Regionale woonvisie

De Regionale Woonvisie (december 2004) is het beleidskader op het gebied van volkshuisvesting voor de zestien gemeenten in de Stadsregio Amsterdam voor de komende tien 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. Dit plan beoogt mede uitvoer te geven aan de woningbouwopdracht van Amsterdam.

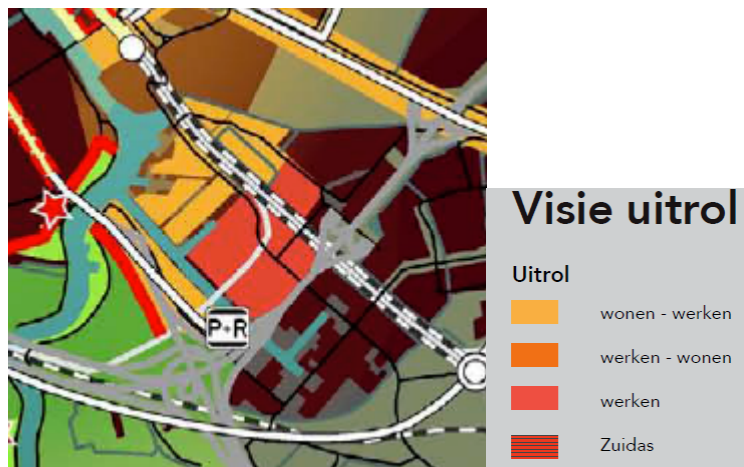
3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en duurzaam'

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

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

Amsterdam gaat steeds meer complete stedelijke leefmilieus ontwikkelen waarin het wonen, werken en stedelijk recreëren naadloos in elkaar overgaan. Een aantal binnenstedelijke bedrijventerreinen wordt hier (deels) naar getransformeerd, zoals Buiksloterham en Overamstel. Maar ook het terugbrengen van bedrijvigheid in de woonwijken behoort tot de mogelijkheden.

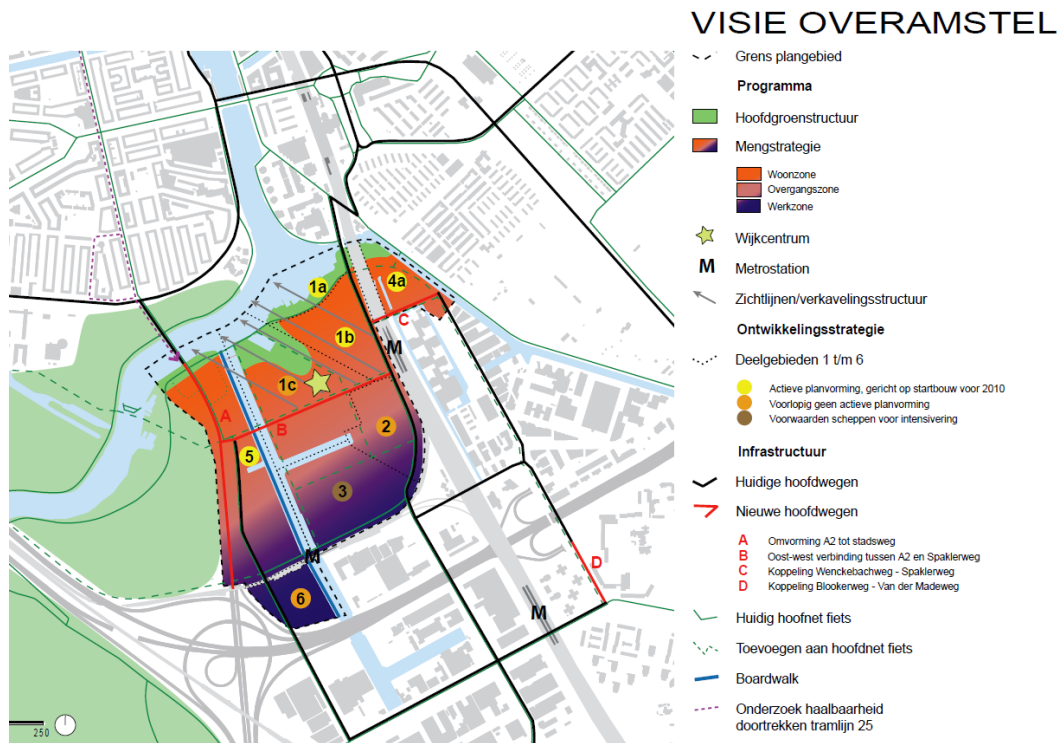


Op de plankaart van de Structuurvisie staat Amstelkwartier tweede fase aangegeven als een gebied voor "wonen-werken". Het bestemmingsplan voorziet in hoofdzaak in woningbouw met voorzieningen binnen bestaand stedelijk gebied en past binnen de structuurvisie.

3.4.2 Visie Overamstel

In de Visie Overamstel 2002 is een transformatie van het noordelijk deel van het bedrijfengebied 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. De centrale opgave voor het plangebied Overamstel is het transformeren van een 'traditioneel' werkgebied naar een gemengd woon-werkgebied. Om deze transformatie succesvol te laten verlopen zijn de volgende vier uitgangspunten in de Visie geformuleerd:

1. aanhaken op de stad: als stedelijk woon-werkgebied moet Overamstel een vanzelfsprekende plaats krijgen als schakel tussen de Rivierenbuurt, Oost-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 overgangsgebied. 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.



3.4.3 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).

3.4.4 Nota Locatiebeleid Amsterdam

Het locatiebeleid is in 2008 vastgesteld als aanvullend toetsingskader op het structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid (2003)'. Bij de vaststelling van de Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam' komt het structuurplan uit 2003 te vervallen. De daarbij behorende aanvullende toetsingskaders zijn, al dan niet na (gedeeltelijke) herziening en actualisering, in de Structuurvisie geïntegreerd. Eén daarvan betreft de nota 'Locatiebeleid Amsterdam' (2008).

In het locatiebeleid staat de toepassing van het principe 'de juiste functie op de juiste plek' centraal. Daarnaast legt het locatiebeleid parkeernormen voor kantoren en bedrijven vast. Het autogebruik wordt, ten gunste van een betere doorstroming voor het zakelijke en noodzakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het doel van de juiste functie op de juiste plek is het optimaal benutten van de schaarse ruimte en het garanderen van een goede bereikbaarheid. Hierdoor wordt het niet-noodzakelijke autoverkeer beperkt.

Met functie worden hier functies in de brede zin bedoeld, bijvoorbeeld kantoren, bedrijven, voorzieningen, winkels, hotels, onderwijsinstellingen, leisure. Met de juiste plek wordt bedoeld de locatie die geschikt is volgens de Structuurvisie 2040 en overige relevante beleidsnota's.

In onderstaande schema wordt aangegeven welke functies in welke gebieden passend zijn. Amstelkwartier tweede fase is een woon-werkgebied.

	Metropolitaan kerngebied	Werk-woon-gebied	Woon-werk-gebied	Bedrijventerrein	Grootschalig bedrijventerrein
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.	regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven.	Stedelijke oriëntatie, lagere dichtheden, max. 25 % bedrijven	stedelijke / regionale oriëntatie, maximaal 30 % kantoren, geen woonfunctie	(inter)nationale / regionale oriëntatie, max. 30 % kantoren, geen woonfunctie
Solitaire kantoren >2.000m²					
Solitaire kantoren <2.000m²					
GDV winkels					
PDV winkels					
Kernwinkelapparaat					
Stadsdeelcentra					
Wijkwinkelcentra					
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen					
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen					
hotels					
Horeca overig					
Gebouwde leisure – veel publiek					
Gebouwde leisure – veel ruimte					
Grote congresruimten					
Grootschalige voorzieningen					
Grote religieuze instellingen					
Stedelijk wonen					
Suburbaan wonen					

Legenda	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

Amsterdam kiest ervoor de stad beter bereikbaar te maken door parkeernormen voor kantoren en bedrijven te hanteren. Hiervoor is het locatiebeleid opgesteld.

A-locaties zijn de gebieden rondom de vijf belangrijkste NS stations (Centraal Station, Amstelstation, station Sloterdijk, station Zuid en station Bijlmer ArenA) en B-locaties zijn locaties in de directe omgeving van ringlijn/metrolijnstation en overige NS stations of gelegen binnen het fijnmazige netwerk van trams en bussen.

Amstelkwartier tweede fase (ontwerp)

Op C-locaties, die goed via het hoofdnet auto zijn ontsloten, gelden geen parkeernormen voor bedrijven. De vestiging van kantoren wordt op C-locaties ontmoedigd.

Voor overige niet-woon functies (bijvoorbeeld leisure, hotels, congresruimten, winkels) kunnen de Amsterdamse parkeerkerncijfers als hulpmiddel worden gebruikt. Deze zijn gebaseerd op de CROW-cijfers. Voor de woonfunctie zijn geen normen of richtlijnen in het locatiebeleid 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.

De parkeernorm voor bedrijven en kantoren dient in bestemmingsplannen voor A- en B-locaties te worden vertaald in de 'regels'. Dit geldt eveneens voor de ruimtelijke onderbouwing bij een projectbesluit.

3.4.5 Detailhandelsbeleid'Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015'

Op 23 mei 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam de ruimtelijke detailhandelsbeleidsnota "Amsterdam Winkelstad: Een kwaliteit aan winkelgebieden 2011-2015" vastgesteld. De eerste hoofddoelstelling is het koesteren en verder versterken van het gevarieerde winkelmilieu van Amsterdam. Hierdoor wordt de aantrekkingskracht op (nieuwe) bewoners en zakelijke en toeristische bezoekers vergroot. Tweede hoofddoelstelling is het versterken en borgen van de fijnmazige structuur van winkelgebieden met aanbod in dagelijkse artikelen. Zo blijven deze winkelgebieden op aanvaardbare afstand toegankelijk voor bewoners.

Met het nieuwe detailhandelbeleid spant de gemeente zich in om de delicate, broze balans tussen een gevarieerd en vernieuwend winkelmilieu enerzijds en het kunnen doen van de dagelijkse boodschappen dicht bij huis anderzijds zoveel mogelijk in tact te houden.

Het nieuwe beleid sluit op veel punten aan bij het vorige beleid, omdat het vorige beleid redelijk succesvol was. De leegstand bijvoorbeeld is over de hele linie nog relatief laag. De regionale afstemming wordt gecontinueerd. Wel zijn er andere accenten gelegd. Zo wordt in het nieuwe beleid gestimuleerd dat er meer grotere winkelunits komen in sommige winkelgebieden. Terughoudendheid blijft van kracht met betrekking tot brancheverruiming op perifere winkellocaties.

Het nieuwe detailhandelsbeleid maakt onderdeel uit van de Structuurvisie Amsterdam 2040 Economische Sterk en Duurzaam (17 februari 2011) en het Amsterdams Ondernemers Programma 2011-2014 (AOP). De laatste is op 9 november 2011 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarin wordt gesteld dat ondernemers voor Amsterdam een belangrijke motor voor de economie vormen. Ruimte voor ondernemerschap is een belangrijke randvoorwaarde. Goede vestigingsvoorwaarden worden bepaald door diverse ruimtelijke en omgevingsfactoren. Dit geldt ook voor de detailhandel. De Amsterdamse detailhandel omvat in 2010 ruim 36.000 directe banen (bijna 7% van de werkgelegenheid). Niet alleen zorgt de detailhandel zelf voor veel (directe) werkgelegenheid, ook de horeca en de toerismebranche profiteren op hun beurt van winkelende bezoekers. Daarnaast maakt detailhandel het bezoeks-motief en het vestigingsklimaat aantrekkelijker, hetgeen toeristen, allereerst bedrijven en mensen kan motiveren naar Amsterdam te (willen) komen. Het nieuwe detailhandelsbeleid vergroot de kwaliteit aan winkelgebieden in Amsterdam en biedt de beste garantie om de werkgelegenheid in de detailhandel te behouden en te vergroten.

3.4.6 Beleidsnotitie shortstay

Op 12 juli 2012 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met het vernieuwde beleid voor short stay in Amsterdam. Kern van het nieuwe beleid is dat het college kiest voor een beleid dat uitnodigend is voor aanbieders van shortstay met een vergunning met een minimum aan voorwaarden, maar waarbij de leefbaarheid voldoende is geborgd. Uitgezonderd in gebieden waar de druk op de leefbaarheid groot is, wordt shortstay overal mogelijk gemaakt zonder quotum. Ook wordt het mogelijk gemaakt om met meerdere huishoudens in een shortstay woning te verblijven met een maximumbezetting van de woning door één huishouden of vier personen die niet tot één huishouden behoren. Zo kunnen naast een huishouden bijvoorbeeld ook meerdere niet tot één huishouden behorende collega's gebruik maken van de accommodatie. Door uit te gaan van een maximum van vier personen wordt voorkomen dat ongewenste "pensionachtige" activiteiten onder de noemer van shortstay plaatsvinden.

In het voorliggende bestemmingsplan is in alle bestemmingen waar (ook) "wonen" is toegestaan tevens "shortstay" toegestaan. In de begripsbepalingen van de planregels is opgenomen wat precies onder shortstay verstaan moet worden.

3.4.7 Concept beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik Stadsdeel Oost

Voor stadsdeel Oost zijn diverse beleidsnotities voor woonboten en het oevergebruik opgesteld. Om eenduidigheid in de regelgeving aan te brengen is een nieuwe beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik opgesteld.

Doel van het beleid is om duidelijkheid te scheppen en waar mogelijk bestaande, goed werkende regelingen te versimpelen. Door het opstellen van één beleidsstuk worden 7 regelingen voor verschillende gebieden samengevoegd.

De beleidsnotitie is opgebouwd uit drie pijlers:

1. De kaart waarop de omvang en ligging van de gebieden met woonboten wordt weergegeven.
2. De beschrijving van het beleid door middel van algemene, gebiedsspecifieke en adresspecifieke normen.
3. Een set regels, waaraan de juridische toets van aanvragen plaatsvindt, het beleid.

Met de toepassing van deze drie pijlers is een snelle toetsing bij aanvragen mogelijk. Door te kiezen voor algemene maatvoering, gebiedsspecifieke maatvoering en adresspecifieke maatvoering is het op eenvoudige wijze mogelijk om in drie stappen in te zoomen op de mogelijkheden per woonboot.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

4.1 Ruimtelijk-functionele aspecten

Overamstel is één van de weinige plekken binnen de Ring A-10 waar grootstedelijk wonen en werken nog substantieel kan worden toegevoegd en biedt goede uitgangspunten om tot een gemengd stedelijk gebied te komen. Dit stedelijk milieu met een mix van wonen, werken en voorzieningen oefent een sterke aantrekkingskracht uit op mensen die stedelijk georiënteerd zijn. In een economie die draait op menselijke interacties staan gemengde woon/werkmilieus in de centrale delen van de stad bij hen erg in de belangstelling. In Amsterdam speelt bij deze bewoners voortdurend de kwestie om zowel stedelijk te willen wonen als over voldoende woonruimte te kunnen beschikken. Overamstel biedt een prima kans om deze twee aspecten te combineren.

In de Visie Overamstel is een zonering in menging voorgesteld: een woonzone, een werkzone en een overgangszone. Amsteltkwartier tweede fase ligt in de woonzone. In de woonzone wordt voornamelijk ingezet op woningbouw in hoge dichtheden. Voor het werken en voorzieningen wordt ruimte geboden in de plinten van gebouwen en in woonwerk-woningen. Vanwege de bereikbaarheid worden het werken en de voorzieningen grotendeels in de plinten van de stadsstraten geconcentreerd. Voor Amsteltkwartier tweede fase is dit voornamelijk langs de nieuwe Amstelstroomlaan.

Het uitgangspunt voor Amsteltkwartier tweede fase is een (hoog)stedelijk leefmilieu, met een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Hoewel het plan voor Amsteltkwartier tweede fase nog uitgewerkt moet worden, is de inzet een totaalprogramma van ruim 100.000 m² bruto vloeroppervlakte voor een plangebied van ruim 18 hectare.

Wonen

Het woningbouwprogramma voor Amsteltkwartier tweede fase bedraagt circa 95.000 m² bvo, dat zijn ruim 850 woningen. Het is een indicatief programma. Bij de toekomstige uitwerking kan het programma nog veranderen.

Zoals eerder vermeld wordt voor de bouwstrook direct langs Amsteltkwartier eerste fase, die als eerste ontwikkeld zal worden, wel het programma vastgesteld.

Een groot deel van de woningen bestaat, als gevolg van de hoge dichtheid, uit appartementen. De appartementen op de begane grond kunnen een tuin krijgen. Bovendien is het in de noordbuurt mogelijk om in de binnenstraten enkele 4-laagse herenhuizen met eigen tuin te maken.

De kwaliteiten van het gebied maken Overamstel een goede locatie voor de afzet van appartementen. Er wordt niet zozeer ingezet op één specifieke doelgroep, als wel op een rijk contrast in woninggrootte, dat diverse doelgroepen zal aanspreken. Er zijn appartementen in verschillende prijsklassen, van uiteenlopende grootte: van kleine studio's van 50 m², tot penthouses van meer dan 200 m².

Appartementen met meerdere kamers en meerdere verdiepingen, zijn ook geschikt voor gezinnen. Gezinnen willen relatief grote woningen, waarbij vooral de kwaliteit van de buitenruimte en parkeergelegenheid bepalend zijn. Bij buitenruimte gaat het om tuinen bij de grondgebonden appartementen op de begane grond, maar ook grote terrassen grenzend aan de woonkamer. De privacy en beslotenheid van een gemeenschappelijke binnentuin is ook een belangrijke kwaliteit. Voor jonge gezinnen is de aanwezigheid van voldoende speelruimte, kinderopvang en basisscholen in de buurt een must.

Hoewel de nadruk in Amsteltkwartier tweede fase ligt op de woonfunctie is de mix met werken en voorzieningen essentieel.

Woonmilieus als het Oostelijk Havengebied en meer recent het Olympisch Kwartier hebben veel marktpotentie en status door de ligging ten opzichte van het centrum en door het juiste aanbod van verschillende typen woningen, waaronder een substantieel aanbod van woon-werkpanden. Eenzelfde

belangstelling kan Overamstel verwachten, mits naast een gevarieerd aanbod van typen woningen voldoende voorzieningen worden gerealiseerd. Want stedelijk georiënteerden hechten veel waarde aan de voorzieningenrijkdom van Amsterdam en, niet onbelangrijk, houden deze vitaal. Zij wonen dan ook bij voorkeur in de directe nabijheid van deze voorzieningen die de sfeer van hun woonomgeving bepalen.

De belangrijkste vestigingsfactoren voor stedelijk georiënteerden zijn functiemenging in de woonbuurt (rustig versus- druk speelt hierin een essentiële rol), een divers aanbod van culinaire en culturele voorzieningen en de aanwezigheid van buurtwinkels. Een aangename omgeving, door een goede kwaliteit van de openbare ruimte, aansprekende architectuur, aanwezigheid van monumenten en nabijheid van groen, creëren de condities voor interacties voor een groot deel van de Amsterdamse beroepsbevolking.

Woonboten

De vijf woonboten die in de Amstel liggen blijven gehandhaafd. Langs de Duivendrechtsevaart zijn ligplaatsen gecreëerd voor woonboten. De ligplaatsen zijn dusdanig verdeeld langs de oever, dat er voldoende zicht op het water mogelijk blijft. De ligplaatsen zijn gereserveerd voor woonboten uit Overamstel die verplaatst moeten worden en voor verplaatsing van woonboten elders uit het stadsdeel.

Voor het walgebruik van de woonboten wordt aangesloten op het beleid van stadsdeel Oost. Stadsdeel Oost geeft aan dat oevers bij woonboten onderdeel zijn van de openbare ruimte en een recreatieve functie hebben. Onttrekking van de oevers aan de openbare ruimte zal worden tegengegaan. Daar waar beheer door bewoners een meerwaarde voor de kwaliteit van de openbare ruimte oplevert, kan besloten worden tot het aangaan van een bruikleenovereenkomst.

Voorzieningen

De verwachting is dat Overamstel na de herontwikkeling minimaal 10.000 inwoners heeft en er ongeveer 11.000 mensen werkzaam zijn in het gebied. Het aantal inwoners en werknemers en het beperkte aanbod in de omgeving geeft voldoende draagvlak voor een wijkcentrum met een aanbod van winkels, dienstverlening, zorgvoorzieningen en horeca. De voorzieningen zijn geconcentreerd langs de stadstraten Amstelstroomlaan en Spaklerweg met een concentratie aan de westkant van het park.

Commerciële voorzieningen en detailhandel

Voor het programma detailhandel wordt uitsluitend uitgegaan van de te verwachten 4.000 huishoudens zijnde circa 10.000 inwoners in Overamstel (het aantal huishoudens zal echter hoger uitvallen indien alle deelgebieden zijn ontwikkeld). In totaal gaat het om 5.000 m² bvo aan winkelruimte. Tot een wijkwinkelcentrum worden in Amsterdam winkelconcentraties gerekend van zo'n 3000-5000 m², waarvan 30 tot 40% non-food. De gemiddelde winkelgrootte is circa 150 m².

De winkels zijn geconcentreerd langs de Amstelstroomlaan en de centraal gelegen en goed bereikbare binnenstraat in deel 2 van het gebied. Kern van het winkelprogramma wordt een supermarkt van ongeveer 2.000 m² bvo, strategisch gelegen aan het park en de Amstelstroomlaan. In de nabijheid van de supermarkt komt een compleet aanbod dagelijkse speciaalzaken in plinten.

Vrije tijd

De monumentale gebouwen die geen woonfunctie krijgen, zoals de watertoren, lenen zich uitstekend voor horeca al dan niet gecombineerd met culturele voorzieningen. Het water en het park zijn aantrekkelijke troeven voor Overamstel. Het park biedt mogelijkheden voor bijvoorbeeld een speelvijver en speelplekken.

Er wordt nog onderzocht wat de mogelijkheden zijn om in de monumentale insteekhaven bij het park ligplaatsen te realiseren voor de bewoners van Amstelskwartier. De bewoners, georganiseerd in een vereniging van eigenaren, zijn verantwoordelijk voor onderhoud en beheer van de ligplaatsen.



Maatschappelijke voorzieningen

In het gebied Overamstel zijn momenteel vrijwel geen maatschappelijke voorzieningen. Voor het programma maatschappelijke voorzieningen in Overamstel is uitgegaan van de visie van de Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling. Daarbij is gebruik gemaakt van de Amsterdamse Voorzieningentoets. Met behulp van deze toets kan in een vroeg stadium van nieuwbouw of herstructurering van een gebied een globale indicatie worden gegeven van de ruimtebehoefte voor sociale voorzieningen. Voor de input van het maatschappelijke voorzieningenprogramma is uitgegaan van het geplande aantal woningen en de te verwachten bevolkingssamenstelling op basis van het te verwachten woonmilieu. In samenwerking met de sector Welzijn, Sport en Onderwijs van stadsdeel Oost is het maatschappelijke voorzieningenprogramma verder uitgewerkt.

Zorgfuncties en dienstverlening

Overamstel wordt een woonservicewijk. Dat wil zeggen een wijk waar mensen met lichamelijke of verstandelijk beperkingen zelfstandig kunnen wonen, omdat er voorzieningen zijn op het gebied van zorg, welzijn en wonen die op maat kunnen worden afgenomen. Met het aantal verwachte bewoners in Overamstel is er behoefte aan circa 1.600 m² bvo zorgvoorzieningen (huisartsen, tandartsen, praktijkondersteuners, verloskundigen, fysiotherapeuten, apotheek) en dienstverlening (servicepunt en loketfuncties). Het servicepunt is een centraal onderdeel van een woonservicewijk en voorziet in hulp en diensten voor de gehele buurt.

In de praktijk vestigen eigenlijk alleen tandartsen zich meestal nog zelfstandig (in totaal 350 m² bvo). De andere zorgfuncties en diensten worden gecombineerd in een multifunctioneel zorg- en dienstencentrum (1.250 m² bvo). Deze functies worden zoveel mogelijk geclusterd, bij voorkeur in de plint van een bouwblok waar een woonzorgcomplex wordt gevestigd.

Plinten

In de plinten langs de stadsstraten wordt ingezet op kleinschalige werkruimtes voor bedrijven, kantoren en voorzieningen. Hoge plafonds, voldoende diepte, slimme beukmaten en flexibele indelingsmogelijkheden zijn absoluut noodzakelijk voor een succesvolle werkplint. Er is ruimte voor kleinschalige werkruimtes 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.

In deze plinten komt de mix van wonen, werken en voorzieningen het sterkst tot uiting. Behalve de consumentverzorgende dienstverlening (zoals een bankfiliaal, reisbureau, stomerij) en vestigingen van eetcafés, restaurants en een lunchroom, komen hier de detailhandelszaken. De werkplinten bieden ook

onderdak aan uiteenlopende voorzieningen voor medische zorg. Onderlinge combinaties zijn denkbaar, maar noodzakelijk is het niet, zolang ze maar gemakkelijk bereikbaar zijn voor de gebruikers.

4.2 Stedenbouwkundige aspecten

4.2.1 Overamstel

Aanhaken op de stad

De nabijheid van het Amstelstation, de metrostations Spaklerweg en Overamstel, de ringweg A10 en de A2 zorgen voor een goede bereikbaarheid van het gebied. Een belangrijk voorstel uit de Visie Overamstel is het aanleggen van een nieuwe oost-westverbinding tussen de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg, waarmee de samenhang tussen de gebieden aan weerszijden van de Duivendrechtsevaart versterkt wordt. Deze oostwestverbinding wordt gemaakt bij de ontwikkeling van het Amstelkwartier tweede fase.

Aanhaken op de Amstelscheg

In het Structuurplan 'Kiezen voor stedelijkheid' is de zone langs de Amstel bij Overamstel als uitbreiding van de Hoofdgroenstructuur aangewezen. De zone tussen de Amstel en de Korte Ouderkerkerdijk zal openbaar toegankelijk gemaakt worden, zodat een nieuw zicht over de Amstel en de stad ontstaat. Dit betekent dat het huidige gebruik grotendeels opgeheven moet worden. De dijkfunctie van de Korte Ouderkerkerdijk moet als bindend thema langs de Amstel zichtbaar gemaakt worden. De buitendijkse zone zal in combinatie met de fietsroute op de dijk en het huidige park op het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek een groen recreatieve schakel vormen tussen de stad en Amstelland.

Verkaveling

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 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 noordwest-zuidoost lopende verkaveling. Dit is nog een relict van de oorspronkelijke agrarische verkaveling. De confrontatie van deze twee verkavelingspatronen aan de nieuwe oost-weststraat, maakt de historische gelaagdheid van het gebied direct zichtbaar.

Bouwen in hoge dichtheid

Het uitgangspunt voor Amstelkwartier tweede fase is een (hoog)stedelijk leefmilieu. Fysieke kenmerken hiervan zijn een hoge bebouwingsdichtheid, compacte bebouwing en menging van functies. Vergelijkbare referentiemilieus hiervoor zijn het Oostelijk Havengebied, Varastroom en de Rivierenbuurt. Het gaat om een verkavelingstypologie van middelhoogbouw van meer of minder gesloten bouwblokken.

Stadsblokken

Er is gekozen voor een simpel, maar beproefd 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 privétuinen als een grotere, collectieve tuin.

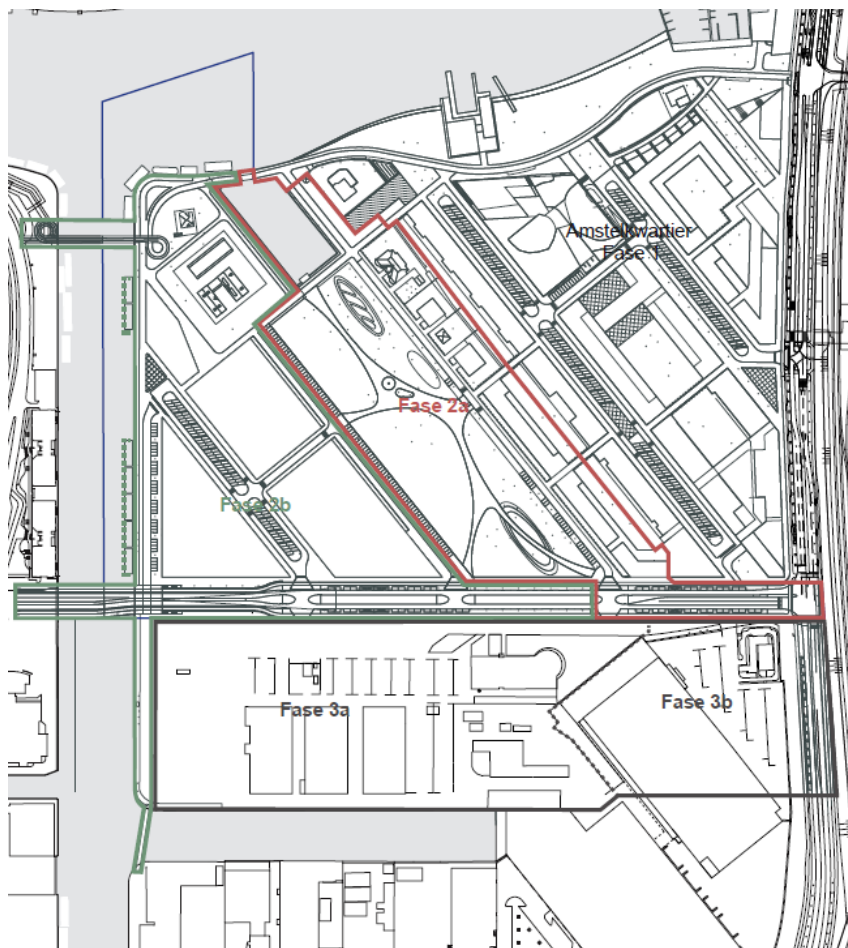
De gesloten bouwbloktypologie maakt bovendien het bouwen langs de spoorlijn en drukke wegen makkelijker, omdat bij woningbouw op geluidsbelaste locaties een geluidsluwe zijde in principe een voorwaarde is. Al eeuwenlang staat langs de stadsoevers van de Amstel een min of meer haaks geplaatste blokbebouwing. De stadsblokken van Overamstel vormen de 21^e eeuwse toevoeging aan deze reeks.

4.2.2 Amstelkwartier

Er is onderzocht op welke wijze het voormalige Zuidergasfabriekterrein het beste ontwikkeld kan worden, rekening houdend met de aspecten, verwerving, sanering, gasinfrastructuur, bouwlogistiek, stedenbouw en financiering.

Gekozen is voor een faseringsvariant van noord naar zuid. Bij deze variant wordt eerst het noordelijke deel van het terrein gesaneerd en ontwikkeld. Het zuidelijk deel blijft een aantal jaren in gebruik bij Alliander en de Kroonenberg Groep. Allereerst wordt aan de noordzijde de rand langs Amstelkwartier eerste fase afgemaakt in combinatie met het park om vervolgens richting de Duivendrechtse kade te werken.

Het terrein wordt opgeknipt in twee delen waardoor een Amstelkwartier tweede fase (ca. 850 woningen, waar dit bestemmingsplan op van toepassing is), en een Amstelkwartier derde fase met ca. 1300 woningen. Binnen Amstelkwartier tweede fase is weer een fasering mogelijk in het westelijk deel en het oostelijk deel. Overigens zou Amstelkwartier derde fase in de toekomst ook weer in twee delen opgeknipt kunnen worden waarmee een Amstelkwartier vierde fase zou worden geïntroduceerd.



Feitelijk ontstaan daarmee twee in volgorde te ontwikkelen gebieden:
Amstelkwartier tweede fase; gebied ten noorden van de Amstelstroomlaan;
Amstelkwartier derde fase; gebied ten zuiden van de Amstelstroomlaan.

Met deze naamgeving wordt duidelijk dat er uiteindelijk een samenhangende buurt moet ontstaan, van drie afzonderlijke ontwikkelings-eenheden:

- Amstelkwartier eerste fase, in aanbouw in 2011, met daarin voornamelijk woningen, enkele voorzieningen en een buitendijks park;
- Amstelkwartier tweede fase, in aanbouw te nemen tussen 2015 en 2020, met woningen, een buurtpark, winkelcentrum en hoofdinfrastructuur (Amstelstroomlaan);
- Amstelkwartier derde fase, in aanbouw te nemen vanaf 2020, met voornamelijk woningen en enkele voorzieningen.

Met deze ontwikkelingen zal de buurt 'Amstelkwartier' ontstaan met een omvang van in totaal (te verwachten) 3.500 tot 4.000 woningen. Deze buurt vormt de kern van Overamstel.

Hoewel Amstelkwartier gefaseerd wordt uitgevoerd, moet het eindresultaat er niet gefaseerd uitzien. Amstelkwartier tweede fase sluit met de noordwest-zuidoost lopende verkaveling naadloos aan op Amstelkwartier eerste fase. Bovendien is de stedenbouwkundige uitwerking in bouwregels voor Amstelkwartier eerste en tweede fase grotendeels gelijk, zoals het principe van de gesloten bouwblokken, met een grofkorrelige geleiding van de bebouwing langs de stadsstraten Spaklerweg en Amstelstroomlaan en een fijnere korrelopbouw langs de binnenstraten.

Hoewel Amstelkwartier derde fase later uitgewerkt zal worden, vormt de bebouwing langs de Amstelstroomlaan en de Spaklerweg een bindend thema: stevige bebouwingsblokken met werk- en voorzieningsplinten.

Bij de fasering van Amstelkwartier tweede fase ligt de knip bij het park. De bebouwing van Amstelkwartier eerste fase wordt op een logische wijze afgerond en het aanwezige 'volwassen' park kan met relatief weinig middelen een functie krijgen als een openbaar buurtpark. Dit park levert een niet te onderschatten bijdrage aan de woonkwaliteit, terwijl een groot deel van de omgeving nog ontwikkeld moet worden. Daarnaast vormt het park een groene buffer naar de tweede ontwikkelingsstap van Amstelkwartier tweede fase.

De Amstelstroomlaan is, zoals eerder vermeld, weer een voor de hand liggende grens tussen Amstelkwartier tweede en derde fase. Beide delen kunnen prima naast elkaar functioneren.

4.2.3 Amstelkwartier tweede fase

Verkaveling

Het gesloten bouwblok vormt het bindend thema van de verkaveling van het Amstelkwartier tweede fase. Intensieve bebouwing met het gesloten stadsblok creëert een stedelijke (Amsterdamse) sfeer gekenmerkt door contrasten:

Contrast tussen het dicht bebouwde binnendijks gebied en het groene, open buitendijks gebied langs de Amstel.

Contrast tussen de openbare, verharde straten en de omsloten, groene binnentuinen.

Contrast tussen de drukke stadsstraten met een doorstroomfunctie en de rustige binnenstraten met alleen bestemmingsverkeer en de stegen met alleen voetgangers en fietsers.

In de stedenbouwkundige opzet van Overamstel is de verdraaiing van de verkaveling aan weersijden van de oost-weststraat een belangrijk uitgangspunt. Hoewel het gesloten stadsblok als basistypologie wordt toegepast voor heel het plangebied is de uitwerking voor beide buurten verschillend.

In Amstelkwartier tweede fase vormen de diverse stadsblokken langgerekte bouwstroken rond de brede binnenstraten, waardoor de historische richting goed verankerd wordt. De blokken worden gedefinieerd door de stegen die haaks op de binnenstraten liggen. De verkavelingsopzet van de noordbuurt sluit naadloos aan op de verkaveling van Amstelkwartier eerste fase.

Openbare ruimte: Parken en waterfront

Het bestaande park op het voormalige Zuidergasfabriekterrein met prachtige volwassen bomen en middenin de monumentale watertoren vormt het toekomstig hart van Overamstel. Doordat dit park in een

Amstelkwartier tweede fase (ontwerp)

relatief vroeg stadium van de ontwikkeling klaar is, hebben de bewoners meteen al een echt buurtpark. Bovendien vormt dit park een belangrijke ambassadeur voor potentiële bewoners voor de volgende fasen. Amstelkwartier tweede fase wordt aan twee zijden begrensd door water: de Amstel en de Duivendrechtsevaart. Om het water te kunnen ervaren is een doorgaande openbare route langs het water gepland. Op diverse plekken is er ruimte om de weidsheid van het water te ervaren. Er is ook enige ruimte langs de Duivendrechtsevaart voor ligplaatsen van verplaatste woonboten. De inzet is om vooruitlopend op de ontwikkeling van Amstelkwartier derde fase alvast wel een nieuwe doorgaande kadeverbinding van Amstelkwartier tweede fase naar het metrostation Overamstel te maken. Een nieuwe voetgangers-fietsbrug over het insteekkanaal vormt een cruciaal onderdeel in deze verbinding. Het water en groen in het plan bieden tevens een relatief grote randlengte aan gewild woonmilieu: park- en waterfronts.

Buurtontsluiting

De nieuwe oost-weststraat tussen de Joan Muyskenweg en de Spaklerweg, de Amstelstroomlaan, vormt de wijkontsluiting met een 50 km per uur regime. Hiervoor zal een nieuwe brug over de Duivendrechtsevaart gebouwd worden. Vanaf de Amstelstroomlaan wordt Amstelkwartier tweede fase ontsloten. Deze straten hebben een 30 km per uur regime. De kruispunten op de Amstelstroomlaan voor Amstelkwartier tweede fase zullen eveneens benut worden voor de ontsluiting van Amstelkwartier derde fase, aangezien er maar een beperkt aantal kruispunten mogelijk is.

Stadsstraten, binnenstraten en stegen

In het plan grenzen de blokken zowel aan de doorgaande stadsstraten Spaklerweg en de toekomstige oost-westverbinding Amstelstroomlaan, 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 bredere 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, aaneengesloten gevelwand met een eenduidige uitstraling.

De wanden van de stadsstraten 'vouwen' bij de binnenstraten naar binnen, waardoor er geen harde overgangen ontstaan, maar aanleidingen voor boeiende hoekoplossingen.

Tenslotte vormen de stegen op het laagste schaalniveau de doorsteken van de blokken zelf. De stegen worden gebruikt door voetgangers en fietsers.

De stadsblokken: binnen en buiten

De robuuste bebouwingswand van de stadsblokken vormt een duidelijke grens tussen de openbare straat en de rustige, groene en autovrije binnenzijde. In deze stadstuin is ruimte voor zowel privé-tuinen als een grotere, collectieve tuin. Buiten en binnen van het stadsblok wordt versterkt door de rooilijnen van de buitenzijde vast te leggen en de gevel van de binnenzijde juist veel ruimte te geven voor plasticiteit.

Bijzonder programma

Het uitgangspunt is een sterke koppeling van zowel commerciële als maatschappelijke voorzieningen aan het park en openbare ruimte. Door belangrijke voorzieningen zoals de supermarkt en andere winkels aan de Amstelstroomlaan en het park te situeren wordt het park ingebed in het dagelijkse leefpatroon van mensen. Voor de monumenten van de Zuidergasfabriek zijn passende functies gezocht waarbij de Watertoren midden in het park kan uitgroeien tot een publiekstrekker. De plinten van de bebouwing langs de stadsstraten met uitlopers in de binnenstraten zijn voor kleinschalige werkruimtes voor kantoren en bedrijven en voorzieningen. De brede basisschool is gepland in Amstelkwartier derde fase.

Hoogbouw

Vanwege de gewenste hoge bebouwingsdichtheid in Overamstel is ook hoogbouw (circa 70 meter hoog) gepland. In Amstelkwartier tweede fase is een hoogbouwaccent in het westelijk deel gepland.

Hier vormt het accent een markant punt in de stedelijke silhouet langs de Amstel.

Voor de gewenste hoogbouw is een hoogbouwstudie uitgevoerd. Gekeken is naar de bezonning en de zichtbaarheid van de hoogbouw in de omgeving. Zie voor de bezonningsstudie en zichtbaarheid, bijlage 2.

Woonwerkwoningen

Er is in de stad behoefte aan 'echte' woonwerkwoningen. Hierbij gaat het vooral om een praktijk aan huis en vrije beroepsuitoefening. Dit kan gestimuleerd worden door de mogelijkheid te bieden aan bewoners om naar eigen inzicht de plattegronden, binnen bepaalde grenzen, aan te passen. Dit vraagt om een 'universele' plattegrond, die gekarakteriseerd kan worden als een ruim en neutraal casco, met extra breedte, diepte en hoogte. Het is echter aan de marktpartijen om deze vraag op te pakken. De omvang aan woonwerkwoningen is dan ook verder niet meegerekend in het totale werkprogramma.

Openbaar groen

In de structuurvisie is de zone langs de Amstel bij Overamstel als uitbreiding van de hoofdgroenstructuur aangewezen, om zo het groengebied van de Amstel dieper de stad in te brengen. De uitbreiding van de hoofdgroenstructuur in Overamstel bestaat uit twee onderdelen: een park langs de Amstel en het min of meer aanwezige park in Amstelskwartier tweede fase. Deze twee parken vormen samen met een kade langs de Duivendrechtsevaart voor een krachtige groenstructuur in Overamstel.

Bomen

In het plangebied staan vele monumentale bomen, vooral in het park. In de bomeninventarisatie is aangegeven welke bomen waardevol zijn en welke kunnen worden verplaatst. Er wordt zoveel mogelijk getracht de waardevolle bomen te handhaven vooral in het park, zodat de bewoners direct profiteren van een volwassen park. In samenspraak met het stadsdeel zal bekeken worden waar de te verplanten bomen heen kunnen.

De bomen die gekapt moeten worden, zullen gecompenseerd worden door nieuw te planten bomen in het plangebied. Zowel langs de stadsstraten als de binnenstraten worden nieuwe laanbomen gepland. Bovendien wordt in de bouwregels voor de bouwblokken voorgeschreven dat er ook in de binnentuinen grote bomen gepland worden.

Het park langs de Amstel

Het noordelijk deel van het plangebied, wordt gekenmerkt door groen met monumenten en het insteekhaventje van de voormalige Zuidergasfabriek. Dit gebied langs de Amstel gaat onderdeel uitmaken van een nieuw park langs de Amstel. Het park vormt in combinatie met de fietsroute op de Korte Ouderkerkerdijk een belangrijke schakel tussen de stad en de Amstelscheg. Het grootste deel van het park wordt al gerealiseerd in Amstelskwartier eerste fase.

In Amstelskwartier tweede fase vormt het insteekhaventje een belangrijk element in het park. Het streven is om een deel van het haventje in te richten met ligplaatsen voor kleine boten van bewoners uit Amstelskwartier.

Het gebied tussen de insteekhaven en de Duivendrechtsevaart wordt nu versnipperd door de opgang van de fietsbrug en het walgebruik bij de woonboten. Het voorstel is om de fietsvoetbrug beweegbaar te maken, waardoor die lager kan worden. Hierdoor zijn er minder lange hellingbanen nodig. Een andere mogelijkheid is om een compactere, cirkelvormige opgang te maken. De vijf woonboten die in de Amstel liggen blijven gehandhaafd. Voor het walgebruik van de woonboten wordt aangesloten op het beleid van stadsdeel Oost, dus compactere oevertuinen. De parkeerplaatsen bij de woonboten worden opgeheven als het tweede deel van Amstelskwartier tweede fase uitgewerkt is. Het parkeren voor de woonbootbewoners zal dan in één van de binnenstraten plaatsvinden.

In de monumentale panden van het voormalige reguleurgebouw en metergebouw van de

Amstelskwartier tweede fase (ontwerp)

Zuidergasfabriek worden het nieuwe Gasontvangstation en Gasexpansieturbine geplaatst. Het bestaande gasverdeelstation krijgt een nieuw uiterlijk en vormt samen met de monumenten een compact ensemble in het park.

Aan de oostkant van de insteekhaven vormen het portiersgebouw en ingangspoort van de Zuidergasfabriek een monumentale koppeling tussen het buitendijkse park en het buurtpark. De lange straat die vanaf deze poort het gebied inloopt, is één van de oudste straten van het gebied. Deze noordwest-zuidoost lopende straat volgt de eeuwenoude polderverkaveling. Dwars hierop loopt een ander (fiets) voetpad die een doorsteek vormt tussen het buitendijks park en de Duivendrechte Vaart.

Het Buurtpark

Het park in het plangebied ligt er in wezen nu al, maar is nu alleen toegankelijk voor de medewerkers van Nuon en Alliander. Straks is het park toegankelijk voor iedereen. De combinatie van volwassen bomen, monumenten van de Zuidergasfabriek met als hoogtepunt de watertoren midden in het park en de strategische ligging midden in Overamstel vormen de basisingrediënten voor een klassiek stadspark.

Rondom het park komt een fraai hekwerk, zoals we dat kennen van de klassieke parken als Sarphatipark en Oosterpark, met op strategische plekken goed vormgegeven entrees.

Bestaande bomen handhaven, grote grasveld aan de zuidkant (waar nu het hoofdkantoor van NUON staat) waarin iedereen kan spelen en bomen aan noordoostkant.

Bestaande ovaalvormige eilanden opnemen in plan, wellicht wel andere inrichting zoals kinderspeelplek.

De loop- en fietsroutes door het park zorgen voor directe verbindingen naar de belangrijke voorzieningen in de wijk. Het park als doorgangsroute is namelijk een belangrijke voorwaarde voor een levendig park. Met de padenstructuur wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bomen.

Het park wordt aan drie zijden begrensd door bebouwing. De straat aan de oostkant van het park valt nagenoeg samen met de bestaande straat. Vanaf de monumentale entreepartij aan de Amstel, wordt het eerst deel gekenmerkt door twee monumentale villapanden van de voormalige Zuidergasfabriek. De groene setting van deze villa's blijft gehandhaafd door in de tussenliggende ruimten slechts twee nieuwe villa's toe te voegen.

De bebouwing langs het park krijgt een statige uitstraling, met voortuinen, opgetilde entrees met royale trappenpartijen en souterrains. De zuidkant van het park wordt begrensd door de drukke Amstelstroomlaan en de bebouwing van Amstelkwartier derde fase.

Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage Overamstel

5.1 Algemeen

Aanleiding

De herontwikkeling van Overamstel is al enige tijd geleden gestart met de vaststelling van de “Visie Overamstel 2005”. Inmiddels zijn bestemmingsplannen voor vier deelgebieden onherroepelijk: Amstelskwartier Buitendijks, Amstelskwartier Binnendijks, Kop Weespertrekvaart en Bedrijventerrein Overamstel. Bovendien zijn er bestemmingsplannen vastgesteld, waarin een verkleining van het industrieterrein en een verkleining van de geluidszone is vastgesteld. Het destijds voor Overamstel gehanteerde programma ging uit van de realisatie van minder dan 4.000 woningen. Uitgaande van de destijds geldende regelgeving was een m.e.r.-procedure niet nodig. Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd, waardoor bij een bestemmingsplan, met (deels) uit te werken of te wijzigen bestemmingen, dat voorziet in de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, in gevallen waarin de activiteit o.a. 2.000 woningen of meer omvat, een plan-m.e.r.-plicht bestaat.

Daarnaast heeft zich een aantal ontwikkelingen voorgedaan, waardoor in de eindsituatie naar verwachting meer woningen worden gerealiseerd:

- Ten opzichte van de “Visie Overamstel 2005” is in het programma Overamstel een verschuiving opgetreden van kantoren naar woningbouw. In de structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam (2011) is de opgave voor Overamstel dan ook nieuw verwoord: ‘... uitgegaan moet worden van een opgave om op Amstel I en Weespertrekvaart (Noord) een zo groot mogelijk aantal woningen te realiseren.’ De ambitie voor het aantal te bouwen woningen in Overamstel is hiermee verhoogd.
- Naar verwachting neemt het aantal woningen in Amstelskwartier fase 2 toe ten opzichte van het woningprogramma zoals opgenomen in de “Visie 2005”. Reden is dat NUON met zijn hoofdkantoor niet terugkomt in het deelgebied. Er komt een woonprogramma voor in de plaats.
- In Amstelskwartier fase 1 is het woningaantal toegenomen door de realisatie van (kleinere) studentenwoningen in plaats van de oorspronkelijke grotere eengezinswoningen/appartementen.
- Vanwege de economische crisis zal de gemiddelde woninggrootte afnemen. Naar verwachting zal daardoor het absolute aantal te realiseren woningen (bij gelijkblijvend totaal vloeroppervlak) toenemen.
- In de “Visie Overamstel” werd nog geen rekening gehouden met mogelijk toekomstige woningbouwontwikkelingen in het gebied Weespertrekvaart Midden.

Op grond van (de wijzigingen in) het Besluit m.e.r. en de ontwikkelingen die leiden tot een groter aantal woningen in Overamstel is besloten om een m.e.r.-procedure te doorlopen voor de ontwikkelingen die nog niet zijn vastgelegd in bestemmingsplannen. De reeds vastgestelde bestemmingsplannen gelden in deze m.e.r.-procedure als autonome ontwikkeling in de omgeving van het plangebied MER.

Projectgebied Overamstel en plangebied MER

In Overamstel is de transformatie naar een gemengd werk- en woongebied in een aantal deelgebieden reeds ingezet. Voor deze deelgebieden zijn nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld en onherroepelijk: Amstelskwartier Buitendijks, Amstelskwartier Binnendijks, Kop Weespertrekvaart en Bedrijventerrein Overamstel. Bovendien zijn er bestemmingsplannen vastgesteld, waarin een verkleining van het industrieterrein en van een geluidszone zijn vastgelegd. Het MER gaat over die gebieden in Overamstel waarvoor nog geen bestemmingsplannen zijn vastgesteld die in de gewenste ontwikkeling voorzien. Het plangebied van het MER is dus kleiner dan het totale projectgebied Overamstel. Ontwikkelingen, zoals die in de vastgestelde bestemmingsplannen (binnen Overamstel) zijn opgenomen, worden in het MER meegenomen als autonome ontwikkeling. In het MER zijn de plannen voor alle deelgebieden uitgebreider beschreven. Zie hieronder voor een kaart waarop de begrenzing en benaming is aangegeven van het projectgebied Overamstel; het plangebied MER en de verschillende deelgebieden.



Projectgebied Overamstel; plangebied MER en deelgebieden

Het voornemen

De wens is Overamstel te transformeren van een voornamelijk werkgebied naar een gemengd woon-en werkgebied. Het voornemen is om tot 2030 in Overamstel tussen de 3300 tot 7000 woningen te bouwen en -25.500 tot 62.400 m² bvo voor bedrijven, kantoren en voorzieningen te realiseren. Deze ontwikkelingen moeten een hoogwaardig stedelijk woonmilieu opleveren, waarin wonen en werken een plek krijgen.

5.2 M.e.r.-plicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

In het projectgebied Overamstel worden (mede afhankelijk van de planontwikkeling in dit MER) tot 2030

naar verwachting tussen de 3300 tot 7000 woningen en -25.500 tot 62.400 m² bruto vloer oppervlakte (bvo) bedrijven, kantoren en voorzieningen gerealiseerd. De verwachting is dat het eerste ruimtelijke besluit dat voorziet in een deel van de verdere ontwikkeling van Overamstel (bestemmingsplannen voor deelgebied 1c Amstelkwartier tweede fase, deelgebied 5 A2 / Joan Muyskenweg en voor het Ronetteterrein, een kavel in deelgebied 5) deels eindbestemmingen en deels uit te werken bestemmingen en wijzigingsbevoegdheden bevat. Voor deze bestemmingsplanvorm wordt gekozen om de nodige flexibiliteit voor de toekomst in te bouwen.

Het Besluit m.e.r. zegt dat voor: "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat of een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m² of meer, een planMER moet worden gemaakt, in het geval er een kaderstellend plan wordt voorbereid." Een bestemmingsplan met uit te werken en/of te wijzigen bestemmingen is een dergelijk kaderstellend plan.

Volgt er, voor de hiervoor omschreven activiteit, een besluit op basis waarvan een bestemming kan worden gerealiseerd, dan bestaat er een m.e.r.-beoordelingsplicht. Indien uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat de activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben, dan moet een project-MER worden opgesteld.

Aangezien er een plan-m.e.r.-plicht voor Overamstel bestaat; een plicht voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling en de procedure (zowel inhoudelijk als in de vorm van tijdsbeslag) voor een plan-m.e.r. nagenoeg gelijk is aan de m.e.r.-procedure voor besluiten, is gekozen om een gecombineerde m.e.r.-procedure voor een plan en een besluit uit te voeren voor de gehele activiteit in Overamstel. Dit betekent dat een gecombineerd plan/projectMER wordt opgesteld. Voordeel hiervan is dat met deze procedure de m.e.r.-plicht voor het vervolg van het planproces voor Overamstel is uitgewerkt. Dit betekent dat voor volgende bestemmingsplannen of de uitwerkingen/wijzigingen van bestemmingsplannen geen m.e.r. voor plannen en/of besluiten of een m.e.r.-beoordeling meer hoeft te worden uitgevoerd.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het nemen van het eerste ruimtelijk besluit dat in een deel van deze ontwikkelingen voorziet: de bestemmingsplannen voor Amstelkwartier tweede fase, voor deelgebied A2 / Joan Muyskenweg en voor het Ronetteterrein (kavel in deelgebied A2/Joan Muyskenweg). Met het opstellen van het MER Overamstel wordt de verdere herontwikkeling van Overamstel mogelijk. Verdere uitwerking van de plan- en besluitvorming kan op basis van het MER plaatsvinden. Voor zover deze plannen en besluiten binnen de bandbreedte van dit MER vallen, hoeft er dan geen nieuw MER te worden opgesteld en is de m.e.r.-plicht uitgewerkt. Detailonderzoeken worden uitgevoerd op het moment dat het betreffende deelgebied daadwerkelijk in ontwikkeling wordt genomen.

5.3 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure ziet er als volgt uit.

Openbare kennisgevingen zienswijze

De formele start van de m.e.r.-procedure bestaat uit een openbare kennisgeving van het voornemen om een MER op te stellen voor de herontwikkeling van Overamstel. Deze publicatie heeft plaatsgevonden op 7 juli 2011. Vervolgens heeft vanaf 8 juli 2011 gedurende zes weken de "Notitie Reikwijdte en Detailniveau" (zie bijlage 3) ter inzage gelegen en heeft een ieder de gelegenheid gehad zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen. Tijdens deze periode is één zienswijze naar voren gebracht.

Raadpleging en advies

De volgende stap is de raadpleging door het bevoegd gezag van de betrokken bestuursorganen en de (wettelijke) adviseurs, die bij het besluit moeten worden betrokken over de inhoud (reikwijdte en

detailniveau) van het MER. De “Notitie Reikwijdte en Detailniveau” is aan hen toegezonden. Er zijn adviezen/reacties ontvangen van:

- Rijkswaterstaat Noord-Holland;
- Bureau Monumenten en Archeologie;
- Waternet;
- Brandweer Amsterdam Amstelland.

De Commissie m.e.r. is op vrijwillige basis door de gemeente Amsterdam geraadpleegd en heeft schriftelijk openbaar advies uitgebracht d.d. 29 september 2011 (zie bijlage 4).

B&W besluit over Nota van beantwoording en advies Cie m.e.r.

D.d. 14 februari 2012 heeft B&W besloten (zie bijlage 5):

1. in te stemmen met de “Nota van Beantwoording van de zienswijzen en adviezen” die naar aanleiding van de terinzagelegging van de “Notitie reikwijdte en detailniveau MER Overamstel” naar voren zijn gebracht en waarin is aangegeven op welke wijze deze zienswijzen en adviezen bij de verdere planvorming in het kader van zowel het MER als de ruimtelijk-planologische besluitvorming worden betrokken en
2. het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in hoofdlijnen over te nemen en deze als advies inzake reikwijdte en detailniveau aanvullend op de “Notitie reikwijdte en detailniveau” bij het opstellen van het MER te betrekken.

Voor een aantal onderdelen is het MER procesbeschrijvend en randvoorwaardelijk van aard. Door de economische crisis is de uitvoering van plannen vertraagd. Het herstel van de economie zal bepalend zijn voor het tempo van de fasering. Dit is op dit moment een onzekere factor. Om deze reden wordt op korte termijn slechts een beperkt deel van de gehele ambitie in bestemmingsplannen opgenomen. De onderzoeksvragen in het MER worden dan ook tegen deze achtergrond en vanuit de gemeentelijke rol ingevuld. De detailonderzoeken worden uitgevoerd op het moment dat het betreffende deelgebied daadwerkelijk in ontwikkeling wordt genomen. Dit zijn onder meer de onderwerpen duurzaamheid en het type woon- en werkmilieu.

Als blijkt dat vanuit verkeersoogpunt een specifiek alternatief niet haalbaar is, dan zal dit alternatief niet nader op de overige milieuaspecten worden onderzocht en beoordeeld. Het onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging zal een algemeen beeld geven van de bestaande situatie; de wet- en regelgeving en het Amsterdamse beleid hieromtrent. De exacte hoeveelheden grondverzet en gegevens over de grondbalans zijn op dit moment nog onbekend. Voor het deel van Overamstel waar een gasfabriek heeft gestaan, wordt meer gedetailleerd ingegaan op verschillende saneringsmogelijkheden.

Milieueffectrapport(MER)

Met ingang van [datum] is het MER Overamstel tezamen met het ontwerp van het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase voor een ieder ter inzage gelegd. Daarbij is de mogelijkheid geboden om zienswijzen naar voren te brengen over zowel het MER als het ontwerp bestemmingsplan. Verder is de Commissie in de gelegenheid gesteld advies over het rapport uit te brengen. Bij brief [datum] is dit advies gegeven. De gemeenteraad stelt vervolgens het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase vast.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

PM

Afronding m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure is conform wettelijk voorschrift gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat in de ontwikkeling voorziet, namelijk onderhavig bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op [datum]. De m.e.r.-plicht is hiermee uitgewerkt. Wel dient, zoals hiervoor is aangegeven, met de uitkomsten van het MER rekening gehouden te worden.

Amstelskwartier tweede fase (ontwerp)

5.4 Inhoud MER

Referentiesituatie en alternatieven

In een m.e.r. worden niet alleen de effecten van de voorgenomen activiteit, maar ook die van redelijkerwijze te beschouwen alternatieven onderzocht. Deze effecten worden beoordeeld aan de hand van een referentiesituatie (autonome ontwikkeling). In het MER Overamstel (zie bijlage 6) worden de effecten van vier mogelijke alternatieven beschreven voor het referentiejaar 2030:

- het minimumalternatief;
- het basisalternatief;
- het basisalternatief met alternatieve inrichting deelgebied 5;
- het maximumalternatief.

Om ook de tussentijdse effecten van de fasering inzichtelijk te maken is een variant voor 2023 toegevoegd. Op deze wijze krijgt het MER een concreet karakter, passend bij de bestemmingsplannen, waarvoor het wordt opgesteld.

Voor een meer uitgebreide beschrijving van de referentiesituatie en de alternatieven wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van het MER.

Effectbeoordeling

De referentiesituatie en de alternatieven zijn met elkaar vergeleken en beoordeeld op diverse milieu aspecten en criteria. Om tot een beoordeling te komen is de beschrijving van de effecten van groot belang. De beschrijving van de effecten vormt de onderbouwing van de beoordeling. Specialistische onderzoeken en de inschatting van een expert zijn gebruikt om de effecten te omschrijven en tot een beoordeling te komen. Het MER geheel gereed. De onderzoeken die ten grondslag liggen aan het MER zijn afgerond.

In onderstaande tabel is een samenvattend overzicht van de beoordeling van de alternatieven weergegeven.

2030	autonoom	minimum	basis	basis met alternatieve inrichting deelgebied 5	maximum
Bereikbaarheid en functioneren vervoersnetwerk					
Verkeer en vervoer	0	+	++	++	++
Leefbaarheid					
Luchtkwaliteit	0	+	+	+	+
Geluid	0	-	--	0	-
Externe veiligheid	0	0	0	0	0
Overige milieuwwaarden					
Natuur	0	+	-	-	--
Water	0	0	0	0	0
Bodem	0	-	-	-	-
Cultuurhistorie	0	0	--	--	--
Archeologie	0	0	0	0	0
Klimaat en energie	0	0	0	0	0

De ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase gaan niet verder dan de minimum variant. Het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase kent een tijdshorizon van 10 jaar. Het bestemmingsplan sluit verdere doorgroei na deze termijn van 10 jaar echter niet uit.

Het minimumalternatief scoort op het thema verkeer en vervoer positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling, omdat het vervoersnetwerk voor auto, fiets en openbaar vervoer verbetert.

Ook op het thema luchtkwaliteit scoort het minimumalternatief positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit komt doordat bij de planontwikkeling het afstandscriterium voor gevoelige bestemmingen, voortkomend uit de Amsterdamse richtlijn voor gevoelige bestemmingen, als uitgangspunt is genomen. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld scholen langs drukke stadswegen of in de nabijheid van de A2 worden gerealiseerd.

Het minimumalternatief scoort negatief op het thema geluid. Het aandeel en aantal geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde-procedure moet worden doorlopen, of waarvoor geluidbeperkende of -werende maatregelen moeten worden uitgevoerd, is hoger dan bij de autonome plantontwikkeling. Echter, in het MER is er wel de verwachting dat het minimumalternatief kan voldoen aan de wettelijke vereisten. Binnen het minimumalternatief ontstaan stille gebieden. Die leveren een positieve bijdrage aan de leefbaarheid.

Het minimumalternatief scoort tevens negatief op bodem. Dit heeft te maken met de saneringssituatie op het voormalige Zuidergasfabriekterrein. Voor Amstelkwartier tweede fase is een saneringsaanpak opgesteld. Bodem scoort ook negatief op het punt van de grondbalans. Bij de ontwikkeling van Overamstel worden ondergrondse parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt. Er zal veel transport van vrijkomende grond moeten plaatsvinden. Dit wordt in alle varianten als negatief beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Het minimumalternatief scoort op het thema natuur positief ten opzichte van de autonome ontwikkeling doordat er een stadspark wordt aangelegd, dat deel gaan uitmaken van de Hoofd Groenstructuur (HGS).

Op het thema water scoort het minimumalternatief (net als de andere alternatieven) gelijk aan de autonome ontwikkeling. Om een goed functionerend watersysteem te krijgen zal de nodige inspanning moeten worden geleverd, er is geen reden om aan te nemen dat dit onmogelijk is.

5.5 Conclusie

De effecten van de ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn gering te noemen. Het MER Overamstel leidt niet tot bijzondere aandachtspunten voor voorliggend bestemmingsplan. De beschrijving van de gevolgen van het milieu van dit bestemmingsplan richt zich in de betreffende hoofdstukken van de toelichting van dit bestemmingsplan derhalve op de effecten die zijn gerelateerd aan het plangebied van dit bestemmingsplan zelf.

Hoofdstuk 6 Verkeer en parkeren

6.1 Algemeen

Overamstel ligt gunstig ten opzichte van de invalswegen van Amsterdam. Via De Heusweg/ Joan Muyskenweg of via Spaklerweg/ Van Marwijk Kooystraat is men snel op de A10 en vervolgens de A2 (Utrecht), A4 (Den Haag) of de A1 (Amersfoort). De Spaklerweg is tevens de autoverbinding naar het Amstelstation en de rest van de binnenstad.

Het gebied Amstelkwartier tweede fase is goed te bereiken door verschillende vormen van vervoer. In de volgende paragrafen wordt eerst ingegaan op de regelgeving die voor verkeer en parkeren geldt. Vervolgens wordt de bereikbaarheid van Amstelkwartier twee fase en de verschillende vormen van vervoer die in en in de omgeving van het gebied voorkomen besproken

6.2 Regelgeving

6.2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2007) maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Daarnaast geeft het plan aan hoe de provincie wil omgaan met de effecten van verkeer en vervoer op veiligheid, milieu, economie, ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschap en water.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht een verkeers- en vervoersplan te maken. De essentiële onderdelen uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, de Nota Mobiliteit uit 2006, moeten daarin zijn verwerkt. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen die de provincie in haar Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan formuleert, in hun beleid en maatregelen overnemen. De provincie kan, indien zij dat wenst, uitvoering van de essentiële onderdelen van gemeenten afdwingen.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord- Holland'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

6.2.2 Regionaal Verkeer & Vervoerplan

Het Regionaal Verkeer & Vervoerplan (RVVP) uit 2004 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. Een groot deel van de regionale OV-verbindingen voldoet nog niet aan de kwaliteitseisen voor snelheid, betrouwbaarheid en gemak. De strategie voor het openbaar vervoer is het selectief uitbreiden van het netwerk en het verbeteren van de exploitatie om middelen vrij te maken voor beter regionaal openbaar vervoer.

6.2.3 Regionale OV-Visie

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

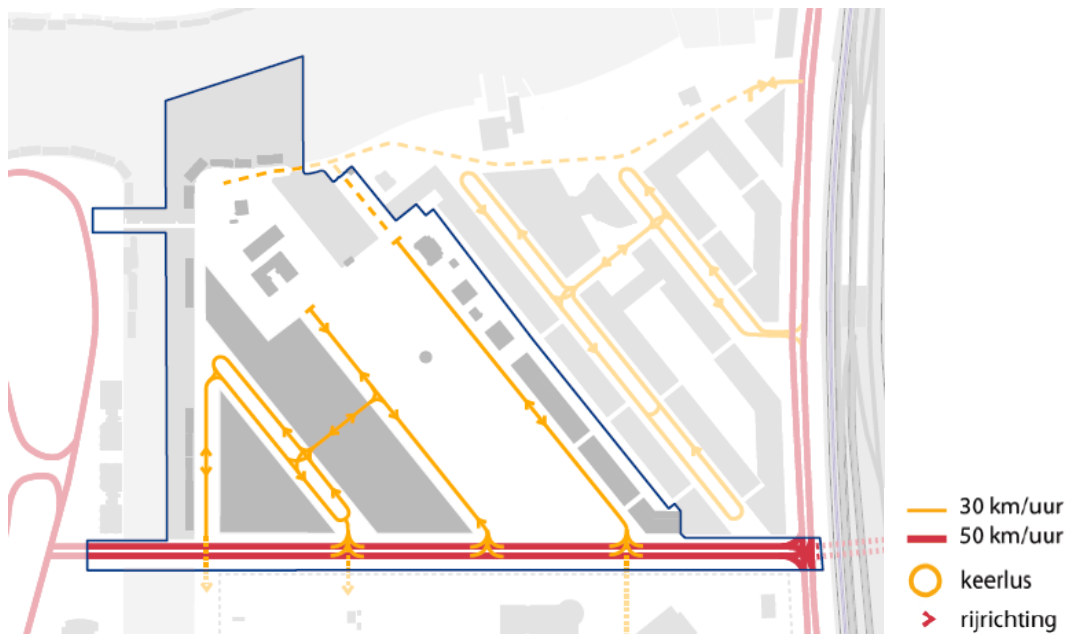
6.3 Autoverkeer

Het plangebied is voor auto's toegankelijk vanaf de nieuwe oost-weststraat, gelegen tussen de Spaklerweg en de Joan Muyskenweg, de Amstelstroomlaan. Voor de Amstelstroomlaan en de Spaklerweg geldt een maximum snelheid van 50 km per uur. Bij de aanleg van de nieuwe kruisingen worden tevens snelheidsbeperkende maatregelen gerealiseerd.

Voor de binnenstraten geldt een 30 km per uur regime. Op logische plekken in de straten worden snelheidsbeperkende maatregelen gerealiseerd.

In de Amstelstroomlaan liggen twee kruispunten, voor de ontsluiting van Amstelkwartier tweede fase en Amstelkwartier derde fase. Daarnaast is er een T-kruising voor de straat aan de westkant van het park. Aan de oostkant van het park ligt eveneens een rustige straat die via het andere kruispunt ontsloten wordt.

Om de wijk zo autoluw mogelijk te maken is er geen autoverbinding door het park naar de binnenstraten in Amstelkwartier. Per fiets en te voet is dit wel mogelijk, zodat gestimuleerd wordt om kleine afstanden binnen de wijk per fiets of te voet te doen.



6.4 Openbaar vervoer

Een deel van het plangebied ligt op loopafstand van metrostation Spaklerweg, waar alle metrolijnen van Amsterdam halteren. Door de aanleg van een voetbrug over de insteekhaven van de Duivendrechtsevaart is ook metrostation Overamstel goed te bereiken.

Daarnaast is het maximaal een kwartier lopen naar het Amstelstation. De kwaliteit van deze verbinding zal nog wel verbeterd moeten worden. Vooral 's avonds, na werktijd, kan de omgeving tussen de Spaklerweg en de Omval, desolaat overkomen. Dit is vooral het gevolg van het eenzijdige kantoorprogramma en daarmee eenzijdig gebruik. Daarnaast kan de verbinding langs de verdiepte laad- losplek bij de Rembrandtoren en een slalombeweging langs een utiliteitsgebouw op zijn minst ongelukkig worden genoemd.

Voor een nog betere bereikbaarheid van het gebied kan gedacht worden aan een halteplaats van de watertaxi aan de Amstel of Duivendrechtsevaart en een buslijn over de Amstelstroomlaan. Dit zal in een later stadium verder worden uitgewerkt met de verantwoordelijke instanties.



6.5 Langzaam verkeer

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 beperkt toegang is, 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 het woongedeelte ten westen van het park, naar het toekomstige wijkcentrum en het park, zijn dus alleen bestemd voor langzaam verkeer. Met dit principe wordt bovendien sluipverkeer in de binnenstraten voorkomen.

In de binnenstraten (30 km-weg) rijden (brom)fietsers op de rijbaan. Langs de stadsstraten (50 km-weg) Spaklerweg en de toekomstige oost-westverbinding liggen vrijliggende fietspaden.

De Korte Ouderkerkerdijk wordt autovrij gemaakt (behalve bestemmingsverkeer voor woonboten en roeivereniging RIC) en ingericht als een recreatief fietswandelpad. Samen met het buitendijks gebied vormt de Korte Ouderkerkerdijk een belangrijke recreatieve schakel tussen de stad en de Amstelscheg.

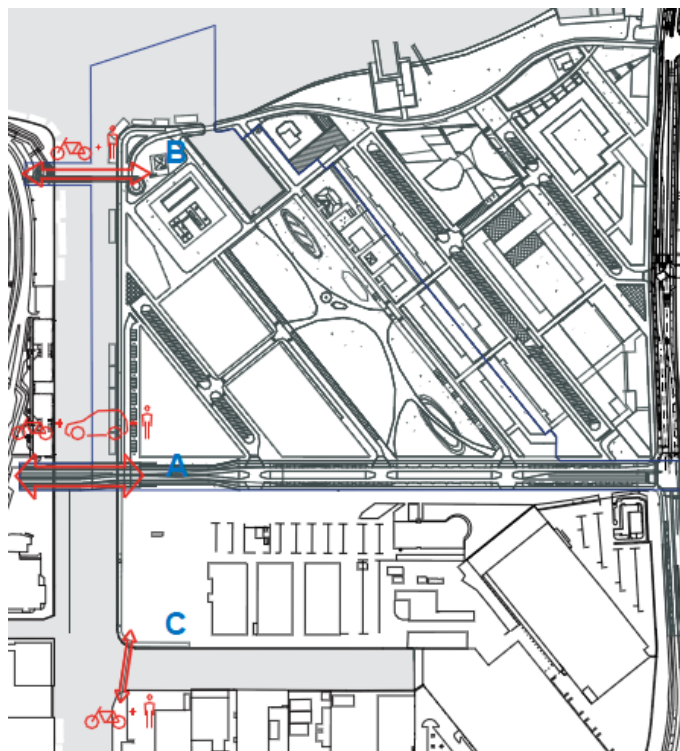


6.6 Bruggen

Een belangrijk onderdeel in de nieuwe infrastructuur vormt de mogelijke ontwikkeling van een brug (A) voor autoverkeer, fietsers en voetgangers over de Duivendrechtsevaart. Met het ontwerp van de brug moet rekening gehouden worden met de beroepsvaart over de Duivendrechtsevaart. Om geen lange aanlooptaluds dwars door de woonbuurt te hebben dient er een beweegbare brug gerealiseerd te worden.

De wens is om de bestaande fietsvoetbrug (B) over de Duivendrechtsevaart beweegbaar te maken, zodat de brug lager kan worden. De oncomfortabel steile hellingbanen kunnen dan flauwer gemaakt worden. In ieder geval wordt onderzocht of de hellingbanen niet compacter gemaakt kunnen worden, zodat ze minder een barrière vormen tussen de Amstel en de wijk.

Over het zijkanaal van de Duivendrechtsevaart wordt een nieuwe fietsvoetbrug (C) gerealiseerd. Deze zorgt voor een rechtstreekse route langs het water tussen de wijk en het metrostation Overamstel.



6.7 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 is Overamstel een B-locatie.

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 locatiebeleid en CROW-richtlijnen en voorbeelden van andere parkeernormen bij stedelijke projecten in Amsterdam 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). In de Visie zijn nog geen parkeernormen voor voorzieningen opgenomen.

Voor Amstelskwartier tweede fase zijn, gezien de gunstige ligging ten opzichte van het openbaar vervoer de volgende parkeernormen gehanteerd:

Voor de functies in het gebied gelden de volgende parkeernormen:

- maximaal gemiddeld 1 parkeerplaats per woning;
- maximaal gemiddeld 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)

Amstelskwartier tweede fase (ontwerp)

- 1 parkeerplaats per 125 m² bvo overige functies (kantoor / voorzieningen (gebouwd) / bedrijven) (= 1 parkeerplaats per 5 arbeidsplaats).

Het uitgangspunt in Overamstel 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. Per september 2009 is betaald parkeren ingevoerd. Er zal sprake zijn van gereguleerd parkeren binnen het gebied Amstelskwartier tweede fase.

Verdeling parkeercapaciteit openbaar / eigen terrein

Als uitgangspunt geldt dat de parkeerdruk niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van het straatbeeld. Voor de eerste bouwphase wordt uitgegaan dat het parkeren van bezoekers en de sociale woningbouw op straat komt. Het parkeren voor de vrije sector woningen en het overig programma wordt gerealiseerd in parkeergarages. Voor de vergunninguitgifte van de parkeerplaatsen op maaiveld zal een juridische constructie uitgewerkt worden door het stadsdeel. Er wordt betaald parkeren ingevoerd. Aanbevolen wordt dit in een ruimer verband te doen, dan alleen de delen die transformeren. Het stadsdeel Oost beslist hierover. Het overige parkeren wordt gerealiseerd in parkeergarages op eigen terrein

Laden en lossen

Op strategische plekken langs de Amstelstroomlaan en Spaklerweg komen enkele plekken voor laden en lossen. Zo is er voor de supermarkt en andere winkels een lange laad- en losplek gemaakt voor de grootste vrachtwagens direct aan de Amstelstroomlaan, zodat deze vrachtwagens niet de wijk in hoeven.

Fiets

In samenspraak met het stadsdeel Oost zijn fietsparkeerrichtlijnen vastgesteld voor Overamstel. Afsluitbare fietsenstallingen/bergingen voor de bewoners en werknemers dienen te worden opgenomen op eigen terrein. De norm is 1 fietsparkeerplaats per 25 m² bvo, voor woningen tot en met 125 m² bvo. Bij woningen groter dan 125 m² bvo zijn extra parkeerplaatsen optioneel, maar niet verplicht.

In de openbare ruimte wordt rekening gehouden met fietsparkeerplaatsen voor bezoekers, zoveel mogelijk in de nabijheid van de entrees van de bebouwing. Voor het fietsparkeren op straat wordt 0,5 fietsparkeerplaats per woning gehanteerd. Fietsparkeren bij (publiekstrekkende) voorzieningen, zoals het winkelcentrum, de basisschool en de kinderdagverblijven, zal bijzondere aandacht krijgen bij het maaiveldontwerp.

6.8 Resultaten verkeersonderzoek

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een verkeersonderzoek uitgevoerd door het Ingenieursbureau Amsterdam. Onderzoek is gedaan naar de effecten van de diverse ontwikkelingen in Overamstel op het verkeers en vervoersnetwerk. In het onderzoek is van diverse ontwikkelvarianten uitgegaan. Deze ontwikkelingen variëren van een autonome ontwikkeling, naar een maximale ontwikkeling in 2030.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat bij een maximale ontwikkeling van het gebied Overamstel, dit niet zal leiden tot problemen in het verkeers en vervoersnetwerk. Het functioneren van het lokale auto-netwerk krijgt een positieve impuls met de planontwikkeling, door de aanleg van een extra ontsluitingsweg voor projectgebied Overamstel in de vorm van de Amstelstroomlaan. Het verkeersonderzoek wijst uit dat de aanleg leidt tot een ontlasting van de route naar de S111 en de A10, het lokale wegennet op kruisingen beter doorstroomt en robuuster wordt. In het basisalternatief en het maximumalternatief is de Amstelstroomlaan als extra ontsluitingsweg zodanig vormgegeven dat het lokale autonetwerk het best functioneert.

Het OV lijkt ook een positieve impuls te krijgen door de planontwikkeling doordat de passagiersaantallen naar verwachting sterk zullen groeien met de toenemende stedelijke verdichting. Het is van belang om te monitoren of de aanleg van Amstelstroomlaan als extra ontsluitingsroute in de planalternatieven leidt tot meer verkeersuitwisseling tussen het Amstelstationsgebied en Overamstel via het Spaklerweg-tunneltje en dien ten gevolge de OV-bereikbaarheid van het Amstelstation doet verslechteren. Mocht dat het geval zijn dan is het voor de vervoerswaarde van het OV, en het belang daarvan voor de stad, gewenst maatregelen te nemen om de bereikbaarheid van het Amstelstation voor het bus en tramverkeer te blijven garanderen. Zie voor het verkeersonderzoek het betreffende hoofdstuk van het MER.

Hoofdstuk 7 Geluid

7.1 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 wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. 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.

7.2 Regelgeving

7.2.1 Algemeen

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

In de Wgh 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 heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of gewijzigd) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefving op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting 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 besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

7.2.2 Wegverkeersgeluid

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 in stedelijk gebied

Aantal rijstroken	Geluidzones stedelijk gebied	Geluidszones buitenstedelijk gebied ^a
Weg met één of twee rijstroken	200 meter	250 meter
Weg met drie of meer rijstroken	350 meter	nvt
Weg met drie of vier rijstroken	nvt	400 meter
Weg met vijf of meer rijstroken	nvt	600 meter

Bron: artikel 74 Wet geluidhinder

a buitenstedelijk gebied: gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI (zones langs wegen) en VII (zones langs spoorwegen) voor zover het betreft een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs die autoweg of autosnelweg.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd indien de waarde niet hoger is dan de maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde, en mits deze hogere waarde kan worden verleend.

Naast bovengenoemde buitenwaarden zijn er in de Wet geluidhinder tevens maxima gesteld aan binnenwaarden. Toetsing daaraan vindt plaats in het kader van de aanvraag om een omgevingsvergunning, activiteit bouwen.

Tabel Geluidhindernormen wegverkeer bij nieuwbouw

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]	
Woning	48	buitenstedelijk 53	stedelijk gebied 63
Andere geluidsgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk 58	stedelijk gebied 63
Aan de grens van geluidgevoelige terreinen	48	53	
Nog niet aanwezige andere geluidgevoelige gebouwen	48	buitenstedelijk 53	stedelijk gebied 63
Nog niet aanwezige geluidgevoelige terreinen	48	53	

Op basis van artikel 110g van de Wet geluidhinder 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 (artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006):

- 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.

7.2.3 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 3 Geluidshindernormen railverkeerslawaaai bij nieuwbouw Lden

Type Geluidsgevoelig gebouw	Voorkeurs grenswaarde [dB]	Maximaal toelaatbare hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde [dB]
Woning	55	68
Onderwijsgebouwen ^a	53	68
Ziekenhuizen en verpleeghuizen ^b	53	68
Bij AMvB aangewezen andere gezondheidszorggebouwen ^c	53	68

a. delen van het gebouw die niet zijn bestemd voor geluidsgevoelige onderwijsactiviteiten maken voor de toepassing van deze wet geen deel uit van een onderwijsgebouw

b. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen

c. verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven

7.2.4 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". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

7.2.5 Swung - 1

Op 1 juli 2012 treedt naar verwachting een nieuwe wijziging van de Wgh (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid - deel 1, opgenomen in een nieuw hoofdstuk 11 Wet milieubeheer) in werking. De grootste verandering bestaat uit de invoering van de geluidsproductieplafonds. Door de invoering van deze plafonds wordt de groei van de geluidshinder afkomstig van de rijksinfrastructuur (wegen in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS) en spoorlijnen) beperkt. De geluidshinder mag met maximaal 1,5 dB toenemen ten opzichte van het referentiejaar.

Concreet betekent dit dat de beheerder door de invoering van de geluidsproductieplafonds ieder jaar moet nagaan of het geluidsproductieplafond niet wordt overschreden op zogenaamde referentiepunten (rekenpunten welke liggen 100 meter uit de weg op 4 meter hoogte). Bij aanpassingen aan de weg moet worden onderzocht of deze aanpassing zorgt voor een overschrijding van het geluidsproductieplafond. Als dat het geval is moet worden onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze overschrijding ongedaan te maken. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn kan ook het geluidsproductieplafond worden verhoogd.

Een andere wijziging als gevolg van Swung-1 is het aanpassen van de regeling geluidgevoelige bestemmingen. Dit betekent onder meer dat legale en permanente ligplaatsen voor woonschepen worden aangemerkt als geluidsgevoelige terreinen. Daarmee vallen zij in de categorie geluidsgevoelig object en moeten zij aan de normen die daarvoor gelden getoetst worden. Het aanduiden van een ligplaats voor een woonschip als geluidsgevoelig terrein brengt met zich mee dat een woonschip geen verblijfsruimten heeft en daarom gelden de binnenwaarden niet voor woonschepen. Het vervolg op Swung-1 is Swung-2 die betrekking zal op de geluidshinder afkomstig van provinciale en gemeentelijke (spoor)wegen, als ook industrielawaai.

7.2.6 Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid

Op 13 november 2007 heeft het college van B&W de nota "Vaststelling hogere grenswaarden Wet geluidhinder, Amsterdams beleid" vastgesteld, die naar aanleiding van de nieuwe Wet geluidhinder is aangepast. Met dit besluit wordt geregeld dat de bevoegdheid voor het vaststellen van besluiten hogere waarde per 1 januari 2008 wordt doorgeschoven naar de stadsdelen onder de voorwaarde dat de stadsdelen wel gehouden zijn aan het Amsterdamse geluidsbeleid en dat het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) om advies wordt gevraagd.

Het voornoemde geluidsbeleid verschilt principieel niet van het voorafgaande Amsterdamse beleid. De essentie dat woningen waarvoor een besluit hogere waarde wordt vastgesteld in principe een stille zijde moeten hebben is gehandhaafd. Wanneer van dat uitgangspunt wordt afgeweken, wordt in het besluit hogere waarde een motivatie opgenomen. Hoe groter de overschrijding, hoe uitgebreider de motivatie. Woningen met een dove gevel dienen volgens het beleid altijd een stille zijde te krijgen, behoudens in zeer uitzonderlijke gevallen zoals tijdelijke situaties. Indien vliesgevels worden toegepast, worden eisen gesteld aan de handhaving van de buitenluchtkwaliteit, zoals opgenomen in Bouwbrief 2005-15 van de gemeente Amsterdam. Bij de vaststelling van een besluit hogere waarde wordt rekening gehouden met de samenloop (cumulatie) van de geluidbelasting van verschillende bronnen. Het beleid geeft aan dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidbelasting als de gecumuleerde geluidbelasting meer dan 3 dB hoger is dan hoogste van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting.

7.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een akoestisch onderzoek uitgevoerd door TAUW (februari 2013). Tevens is in dit onderzoek de ontwikkelingen die in Amstelskwartier tweede fase mogelijk worden gemaakt meegenomen. Het akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 7.

In het akoestisch onderzoek wordt er vanuit gegaan dat in 2023 de planontwikkeling van Amstelskwartier tweede fase is opgeleverd en een deel van deelgebied 5 (A2 zone en Ronetteterrein) is ontwikkeld. Voor de overige gebieden wordt uitgegaan van een oplevering na 2023. Tevens wordt er vanuit gegaan dat de Amstelstroomlaan is aangelegd en met een brug over de Duivendrechtsevaart is aangesloten op de bestaande Joan Muyskenweg.

Wegverkeer

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van diverse geluidsbronnen. Binnen het onderzoeksgebied (Overamstel) en de directe omgeving zijn meerdere wegverkeersbronnen aanwezig die relevant zijn voor de gecumuleerde geluidbelasting binnen het gebied. Het plangebied Amstelskwartier tweede fase is buiten de geluidzone van de rijkswegen gesitueerd. Voor het bestemmingsplan wordt de geluidbelasting per wegvak berekend ten einde te toetsen aan de grenswaarden in de Wet geluidhinder.

Voor de Rijkswegen wordt uitgegaan van de gegevens van het Geluidregister voor rijkswegen, welke zijn gebruikt voor het vaststellen van de geluidproductieplafonds langs de rijksinfrastructuur.

Spoor

Binnen Overamstel en de directe omgeving zijn diverse spoorwegen en de metrolijn van Amsterdam aanwezig. Ten einde de (gecumuleerde) geluidbelasting in het onderzoeksgebied te bepalen is het noodzakelijk de geluidscontouren van de spoorwegen en de metro mee te nemen in het onderzoek.

De ontwikkelingen in het bestemmingsplan hebben zelf geen effect op de geluidsuitstraling van het spoor en de metro. Wel heeft de geluiduitstraling ten gevolge van het spoor invloed op de nieuwe geluidgevoelige bebouwing.

Voor de spoorwegen is uitgegaan van het Geluidregister voor het landelijke spoor, welke gebruikt zijn voor het vaststellen van de geluidproductieplafonds langs de rijksinfrastructuur. De metro is niet opgenomen in het Geluidregister. In het akoestisch spoorboekje ASWIN (2010) zijn voor het jaar 2004 wel intensiteiten opgenomen van de metro. In het onderzoek is uitgegaan van deze gegevens. Voor het metroverkeer langs de Spaklerweg zijn de intensiteiten aangeleverd door dIVV en zijn deze gegevens gebruikt in het onderzoek.

Industrie

Binnen Overamstel en de directe omgeving is diverse bedrijvigheid aanwezig. Het aanwezige bedrijventerrein binnen het plangebied is geen gezoneerd industrieterrein. De bestaande bedrijven kunnen een belemmering vormen voor de gewenste ontwikkelingen en/of de planvorming kan een belemmering vormen voor de bestaande bedrijven, daarom zijn de contouren van huidige bedrijven in beeld gebracht.

Ten zuiden van het plangebied Overamstel is een gezoneerd industrieterrein aanwezig. Het plangebied Amstelskwartier tweede fase ligt niet binnen de hierbij behorende geluidzone.

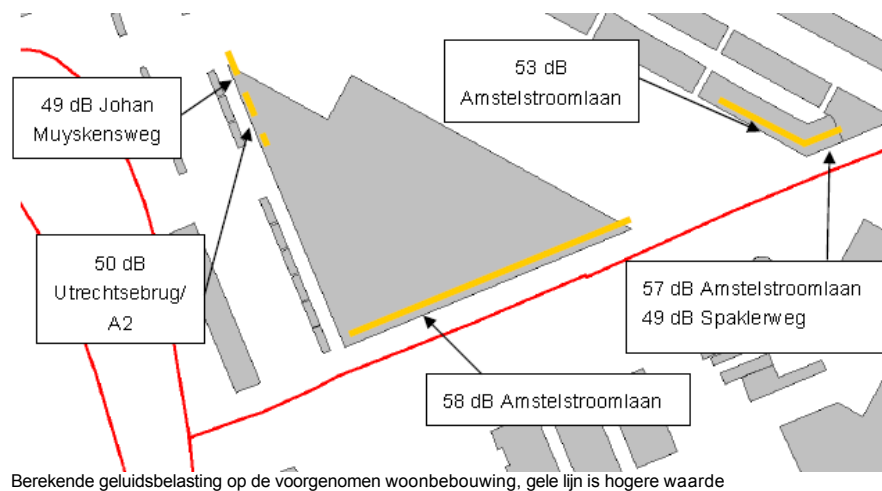
Resultaten geluidbelastingwegverkeer

Woonbebouwing

Voor Amstelskwartier tweede fase bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de Amstelstroomlaan

maximaal 58 dB (incl. aftrek artikel 110g) op de zuidgevel van de woonbebouwing. De geluidbelasting ten gevolge van de Utrechtsebrug/verlengde A2 bedraagt maximaal 50 dB (incl. aftrek artikel 110g) op het noordelijke gedeelte van de westgevel. De geluidbelasting overschrijdt vanaf de 3e verdieping de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting ten gevolge van de Joan Muyskenweg bedraagt maximaal 49 dB (incl. aftrek artikel 110g) op het noordelijke gedeelte van de westgevel. De geluidbelasting overschrijdt vanaf de 5e verdieping de voorkeursgrenswaarde. Voor geluidbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB dient een hogere waarde te worden aangevraagd. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan en de bebouwing dient gestreefd te worden naar één geluidsluwe gevel per woning.

De toekomstige woonbebouwing is buiten de geluidzone van rijkswegen, de Amsteldijk en de President Kennedylaan gesitueerd.

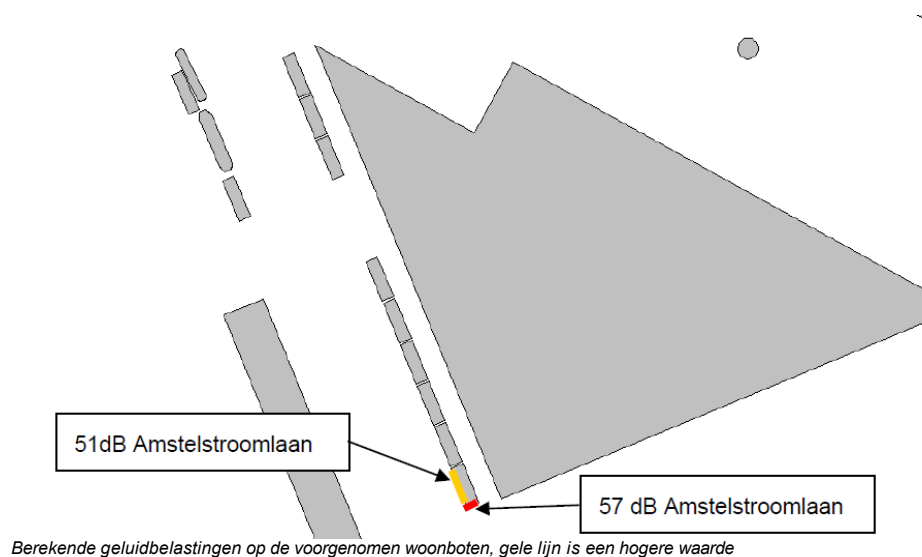


Nieuwe ligplaatsen woonboten

Voor de woonboten in Amstelkwartier tweede fase bedraagt de geluidbelasting ten gevolge van de Amstelstroomlaan maximaal 57 dB (incl. aftrek artikel 110g) op de zuidgevel van de zuidelijke woonboot en 51 dB op de westgevel van deze woonboot. De geluidbelasting op de zuidgevel is hoger dan de maximale ontheffingswaarde en de ligplaats is derhalve niet zondermeer mogelijk. De geluidbelasting ter plaatse van de overige ligplaatsen voor woonboten, ten gevolge van de overige wegen, blijft onder de voorkeursgrenswaarde.

Bestaande ligplaatsen

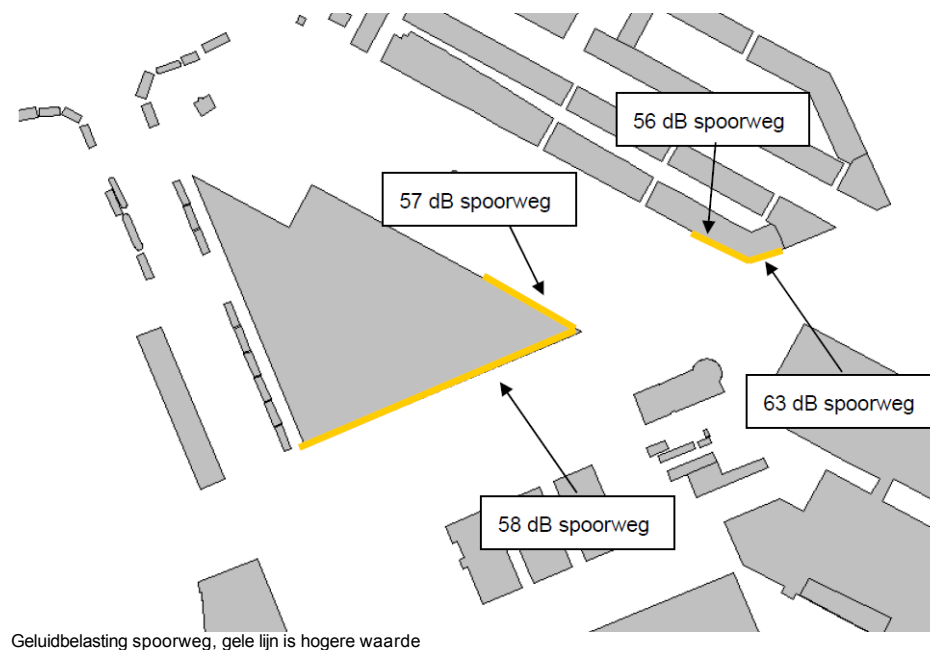
De woonboten zijn buiten de geluidzone van rijkswegen en de President Kennedylaan gesitueerd. De woonboten zijn wel binnen de Amsteldijk gesitueerd. Maar omdat het hier een 30 km/uur weg betreft, heeft deze weg geen geluidzone. Gezien de afstand en de verwachte lage intensiteit zal de geluidbelasting lager dan de voorkeursgrenswaarde zijn en is vanuit een goede ruimtelijke ordening de Amsteldijk niet relevant.



Resultaten geluidbelastingrailverkeer

De nieuwe woonbebouwing ondervindt een maximale geluidbelasting van 63 dB op de zuidgevel van de nieuwe bebouwing (parallel aan de Amstelstroomlaan) ten gevolge van het railverkeer. Hiervoor moeten hogere waarden worden aangevraagd. In onderstaande figuur is aangegeven waar de voorkeursgrenswaarde binnen het plangebied wordt overschreden.

De geluidbelasting ter plaatse van de geprojecteerde ligplaatsen voor woonboten is lager dan de voorkeursgrenswaarde.



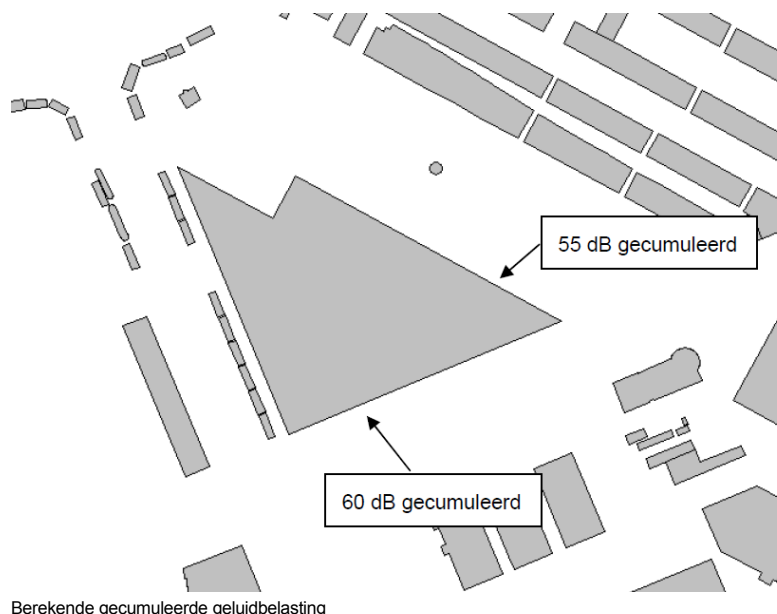
Resultaten gecumuleerde geluidbelasting

Het plangebied Amstelkwartier tweede fase ondervindt een maximale gecumuleerde geluidbelasting van 60 dB op de zuidgevel van de nieuwe bebouwing (parallel aan de Amstelstroomlaan). In onderstaande

figuur is de berekende gecumuleerde geluidbelasting weergegeven.

In de Wet geluidhinder worden geen grenswaarden gesteld aan de gecumuleerde geluidsbelasting. De gemeente Amsterdam heeft wel beleid opgesteld voor het vaststellen van hogere grenswaarden in het kader van de Wet geluidhinder. In dit beleid staat tevens opgenomen hoe de gemeente Amsterdam met de cumulatieve geluidsbelasting wil omgaan.

De maximale toelaatbare cumulatieve geluidsbelasting conform Amsterdams beleid is: maximale toelaatbare ontheffingswaarde $68 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 71 \text{ dB}$. Uit de berekening volgt dat de cumulatieve geluidsbelasting maximaal 60 dB bedraagt en voldoet aan het Amsterdams beleid.



Amstelstroomlaan

De huidige Spaklerweg wordt de nieuwe Amstelstroomlaan. De Amstelstroomlaan zal aangesloten worden op de Joan Muyskenweg. Hiervoor wordt, binnen het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase, de aanleg van een nieuwe weg mogelijk gemaakt tussen de Spaklerweg en de Duivendrechtsevaart. In de toekomst zal deze wellicht worden doorgetrokken met een brug naar de Joan Muyskenweg. De Amstelstroomlaan is op dit moment alleen voor een klein deel in de vigerende bestemmingsplannen opgenomen (Amstelkwartier Binnendijks).

Bij de bestemmingsplannen is de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe Amstelstroomlaan beoordeeld. Hieruit volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg de maximale grenswaarde op de nieuwe bebouwing niet overschrijdt. Wel kan door het toepassen van geluidreducerend asfalt de geluidbelasting verlaagd worden, wat bij de aanleg van een nieuwe weg wenselijk is.

Door de aanleg van de Amstelstroomlaan, kan er sprake zijn van geluideffecten aan het begin van bestaande Amstelstroomlaan (Spaklerweg). Bij reconstructie van een weg dient tevens te worden gekeken naar het geluideffecten die optreden tussen het jaar voor realisatie en 10 jaar na realisatie. Maar aangezien het een effect is ten gevolge van een aanleg van de nieuwe weg wordt beoordeeld of hierdoor een significant geluideffect optreedt ten opzichte van de referentie. Dit is niet het geval. Voor deze woningen in het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks (fase 1) zijn hogere waarden verleend. Tijdens de onderzoeken ten behoeve van de Amstelkwartier Binnendijks (fase 1) was de naam van de toekomstige Amstelstroomlaan Nuonweg. Voor de Nuonweg zijn hogere waarden verleend.

voor gebouw 3c en 4c van 57 dB. Uit de berekening volgt dat de geluidbelasting in de nieuwe situatie in 2023 ten gevolge van de Amstelstroomlaan maximaal 56 dB bedraagt. Hierdoor kan worden gesteld dat met het aanleggen van de Amstelstroomlaan geen significant effect optreedt ter plaatse van aanwezige geluidgevoelige bebouwing.

Mitigerende maatregelen

Om negatieve effecten te beperken is een onderscheid te maken in bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen. Bij de keuze van akoestische maatregelen hebben bronmaatregelen de voorkeur. Dit zijn maatregelen om de geluidsuitstraling bij de bron aan te pakken. Vervolgens kunnen overdrachtsmaatregelen worden overwogen. Hieronder zijn de bronmaatregelen en de overdrachtsmaatregelen apart behandeld.

Bronmaatregelen

Binnen het plangebied is als bronmaatregel het toepassen van stiller asfalt mogelijk. Het toepassen van een geluidsreducerend wegdektype (type ZSA-SD) op de Amstelstroomlaan kan een reductie van 2 tot maximaal 5 dB realiseren. Door het toepassen van stil asfalt op de Amstelstroomlaan wordt de voorkeursgrenswaarde echter nog steeds overschreden. Aangezien het de aanleg van een nieuwe weg betreft lijkt het uitvoeren van de weg met geluidsreducerend asfalt wel gewenst.

Voor de Joan Muyskenweg kan de geluidbelasting tevens worden verlaagd met 2 tot maximaal 5 dB, door het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Doordat de Joan Muyskenweg tevens een ontsluitingsweg is van het bedrijventerrein kan het toepassen van een geluidsreducerend asfalt vanuit het technische aspect niet gewenst zijn. Dit komt doordat geluidsreducerend asfalt gevoeliger is voor wringing (als gevolg van manoeuvrerende voertuigen) en slijtage. De voorkeursgrenswaarde zal door het toepassen van een stil asfalt type nog steeds worden overschreden.

Bronmaatregelen voor het spoor ondervinden financiële bezwaren gezien het lange traject dat moet worden voorzien van bronmaatregelen, de omvang van het project en technische bezwaren vanwege het grote aantal wissels.

Overdrachtsmaatregelen

Het project ligt binnen de bebouwde kom waardoor geluidschermen langs wegen uit stedenbouwkundig oogpunt gezien onwenselijk is.

Een geluidscherm langs het spoor, metro, snelweg of de verlengde A2 is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien wel mogelijk. Het treffen van deze maatregelen zal financieel wel doelmatig zijn als het gehele gebied Overamstel wordt getransformeerd naar woonbebouwing, echter omdat er nu slechts beperkte ontwikkelingen worden vastgelegd binnen de deelgebieden Amsteltak tweede fase en A2-zone Ronetteterrein, is het treffen van noodzakelijke hoge én lange geluidschermen financieel niet gewenst.

Ontvangermaatregelen

Indien bron- en overdrachtsmaatregelen niet voldoende effect hebben, kan worden gedacht aan ontvangermaatregelen. Ontvangermaatregelen kunnen bestaan uit gevelmaatregelen of vliesgevels, waardoor de binnenwaarde wordt gewaarborgd. Achter vliesgevels neemt de geluidbelasting af en kan zelfs een geluidsluwe gevel worden gerealiseerd.

Gasontvangstation, Gasexpansieturbine en gasverdeelstation

Ten zuiden van het plangebied, ter hoogte van de toekomstige Amstelstroomlaan, staan 2 gasontvangstations en een gasexpansieturbine (specifieke bouwaanduiding 1 en 2). Ingevolge de VNG richtafstanden geldt voor een gasontvangstation een afstand van 50 meter ten gevolge van geluid. Deze afstand van 50 meter is in onderhavig bestemmingsplan alleen van invloed op het uit te werken deel wonen (W-U). In de uitwerkingsregels is opgenomen dat, voor zover het gebruik van de bestaande gasontvangstations en gasexpansieturbine niet opgeheven is, binnen een afstand van 50 meter geen

geluidsgevoelige functies (of gebouwen) zijn toegestaan.

Bij de verdere ontwikkeling van dit deel van het bestemmingsplan is het de bedoeling dat de gasontvangststations en de gasexpansieturbine naar het noorden van het plangebied verplaatst worden, waar reeds een gasverdeelstation aanwezig is (op de verbeelding bestemming Bedrijf). Ook voor deze locatie geldt dat de uitwerkingsregels aangeven dat bij de ontwikkeling van geluidsgevoelige functies (of gebouwen) rekening dient te worden gehouden met deze functie. Andersom geldt dat de nieuwe locatie voor het gasontvangststation en gasexpansieturbine rekening dient te houden met eventueel reeds aanwezige geluidsgevoelige functies (of gebouwen).

7.4 Conclusie

In het onderzoek is ten behoeve van deelgebied Amstelkwartier tweede fase de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer en de bedrijven beoordeeld. Uit de resultaten volgt dat voor de woonbebouwing de voorkeursgrenswaarde op enkele gevels wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer over de Amstelstroomlaan en het railverkeer. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Voor de woonbebouwing dienen hogere waarden te worden aangevraagd.

Voor de ligplaatsen van woonboten is er op 1 ligplaats (1e ligplaats ten noorden van de Amstelstroomlaan) overschrijding van de voorkeursgrenswaarde en maximale waarde. Hierdoor is het opnemen van deze ligplaats niet zonder meer mogelijk.

Door het toepassen van zeer geluidsreducerend asfalt op de Amstelstroomlaan kan de geluidbelasting terug gebracht worden tot de maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Voor de andere ligplaatsen binnen het plangebied is er geen sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan zal besloten worden of deze ligplaats niet meegenomen wordt in het bestemmingsplan of de Amstelstroomlaan uitgevoerd gaat worden met zeer geluidsreducerend asfalt.

In het onderzoek is ook beoordeeld of er sprake is van reconstructie van de Amstelstroomlaan ter plaatse van de woningbouw van het bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks (1e fase). Het blijkt dat de verleende hogere waarde op de woningbouw hoger is dan de berekende geluidbelasting in het alternatief 2023 voor het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase.

Hoofdstuk 8 Luchtkwaliteit

8.1 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.

8.2 Regelgeving

Wet Milieubeheer (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. 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".

Per 1 augustus 2009 is de wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze wet dient de navolgende doelen:

- implementatie van richtlijn nr. 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PbEG L 152), hierna te noemen: de richtlijn;
- implementatie van het uit die richtlijn volgende uitstel en vrijstelling van de verplichting om aan bepaalde grenswaarden te voldoen (derogatie). Dit krijgt zijn beslag in de desbetreffende voorschriften van bijlage 2 van de Wm. Daartoe worden de ingangsdata van de desbetreffende (inhoudelijk ongewijzigde) normen gewijzigd, met een nadere invulling bij algemene maatregel van bestuur binnen het wettelijke kader. De Europese Commissie heeft op 7 april 2009 derogatie verleend;
- wettelijke regeling van enige onderwerpen die volgen uit de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel dat leidde tot de wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) alsmede van enige onderwerpen van juridisch-technische aard.

Naast de wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) is in augustus 2009 tevens het Besluit derogatie in werking getreden en is Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd.

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;
- b. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- c. 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;
- d. deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;

- e. 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. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1 Bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

Ten gevolge van de derogatie geldt binnen de agglomeratie Amsterdam/Haarlem, uitstel of vrijstelling van de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide genoemd in bijlage 2. Concreet betekent dit dat de grenswaarden voor fijn stof per 11 juni 2011 moeten worden te worden behaald en stikstof per 1 januari 2015. Tot deze tijdstippen gelden andere hogere grenswaarden genoemd in Bijlage 2. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel weergegeven 2.

Aan het einde van de derogatietermijn zal overal in Nederland aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit moeten worden voldaan (tabel 1).

Tabel 2 Grenswaarden maatgevende stoffen vanaf 1 augustus 2009 in agglomeratie Amsterdam/Haarlem

stof	toetsing van	grenswaarde	Geldig tot
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	1 januari 2015
	uurgemiddelde concentratie	300 µg/m ³ Max. 18 X per kalenderjaar overschrijden,	1 januari 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m ³	11 juni 2011
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	75 µg/m ³ Max 35 X per kalenderjaar overschrijden	11 juni 2011
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³	Gaat gelden vanaf 1 januari 2015 Tot 1 januari 2015 geen beoordeling en toetsing.

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 µg/m³ 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, aanhef en onder d, 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.

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

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, 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 bestaat 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.

Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen, zijnde kinderen, ouderen en zieken.

In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties overigens *niet* als gevoelige bestemming gezien. In de meeste ziekenhuizen is sprake van luchtbehandeling, waardoor binnen een goede luchtkwaliteit gehandhaafd kan worden. Ook hebben ziekenhuizen een flinke verkeersaantrekkende werking, met negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in de directe omgeving, terwijl een goede bereikbaarheid cruciaal is.

(Bron: <http://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/wettelijk-kader-en/besluit-gevoelige>)

Als een bestuursorgaan voornemens is een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen (snelwegen en autowegen in beheer bij het rijk) of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen (autowegen en overige wegen in beheer bij de provincie), dan moet het bestuursorgaan onderzoeken of op die locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (fijn stof; PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). Ook tijdens de zogenoemde derogatieperiode blijven voor de toepassing van deze AMvB de oorspronkelijke (dus niet tijdelijk verhoogde) grenswaarden blijven gelden van 40 µg/m³ jaargemiddeld voor PM₁₀ en voor NO₂ en 50 µg/m³ etmaalgemiddeld met maximaal 35 overschrijdingsdagen per jaar voor PM₁₀.

Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, ongeacht of het gaat om nieuwbouw ten behoeve van die gevoelige bestemming of om functiewijziging van een bestaand gebouw.

Eenmalig kan een beperkte uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming worden toegestaan die leidt tot een toename van maximaal 10% van het aantal personen dat ter plekke verblijft; hierbij is niet het feitelijk aantal verblijvende personen doorslaggevend, maar het aantal personen dat rechtens ter plaatse mag verblijven.

Actieplan luchtkwaliteit

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

Richtlijnen gevoelige bestemmingen Amsterdam

Amsterdam heeft een eigen verantwoordelijkheid als het gaat om het beschermen van gevoelige groepen. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het *eigen* wegnet zorgvuldig met deze groepen omgaan. Het behartigen van de gezondheid van de burgers vraagt om een meer lokale benadering waarbij niet alleen wordt gekeken naar de situatie rond snelwegen en provinciale wegen, maar ook naar de situatie rond drukke lokale verkeerswegen.

De aanpak met betrekking tot gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is vastgelegd in een Amsterdamse

richtlijn gevoelige bestemmingen. Met deze Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is sprake van extra en strengere regelgeving dan Europa voorschrijft, maar de richtlijn heeft een zogenaamde “eerbiedigende werking” en heeft geen gevolgen voor bestaande situaties. Bovendien kan het bestuur - in tegenstelling tot bij de landelijke wetgeving - *altijd* van een richtlijn afwijken.

Onderdeel van de richtlijn is het uitgangspunt dat binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd. Dit is een aanvulling op het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit en geldt los van de vraag of sprake is van een (dreigende) overschrijding. Verder geldt als uitgangspunt dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan *gemotiveerd* worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Met het oog hierop zijn projecten voortaan verplicht om bij de ruimtelijke producten expliciet aandacht te besteden aan de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit. De aandacht voor de relatie tussen gezondheid en luchtkwaliteit heeft een integraal karakter waarbij de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is men verplicht om een toetsing te laten uitvoeren door de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid. De bevindingen van deze toetsing en de eventuele daaruit voortvloeiende aanbevelingen worden binnen het kader van besluitvorming over het desbetreffende project aan het bevoegd gezag kenbaar gemaakt. Indien het bevoegd gezag de eventuele aanbevelingen van de GGD niet overneemt, dan wordt dit schriftelijk met redenen omkleed beargumenteerd.

8.3 Overamstel en het NSL

Per 1 augustus 2009 is het NSL in werking getreden. Nu dit van kracht is, hoeven de hierin opgenomen IBM-projecten niet meer aan de grenswaarden te worden getoetst. In plaats daarvan vindt de zogenaamde “programma-toetsing” plaats. Daarbij gaat het erom of een project is genoemd of beschreven, dan wel past binnen of niet in strijd is met het NSL. In de aanmelding van het project Overamstel voor het NSL is reeds rekening gehouden met de ontwikkelingen van Amstelkwartier tweede fase. Voor het NSL zijn voor geheel Overamstel 4.000 woningen aangemeld en 200.000 m² bvo aan kantoren, bedrijven en voorzieningen. Met de realisatie van circa 850 woningen en 7.600 m² bvo aan bedrijven en voorzieningen binnen Amstelkwartier tweede fase, past dit binnen het programma welke is aangemeld voor het NSL. Een nadere toets is niet aan de orde. Reeds op grond hiervan kan worden geconcludeerd dat er geen strijd is met de betreffende regeling in de Wet milieubeheer.

Overigens blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat in het kader van de m.e.r. die voor Overamstel is uitgevoerd, dat voor de situatie in 2023 en 2030 de verschillende planalternatieven (waaronder ook de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase), geen negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. De normen voor fijnstof en stikstofdioxide worden niet overschreden.

Wat betreft gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit worden deze langs de Amstelstroomlaan mogelijk gemaakt. Omdat de Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen als uitgangspunt wordt gebruikt bij de planontwikkeling zullen gevoelige bestemmingen die in de toekomst gerealiseerd worden op voldoende afstand van nabijgelegen snelwegen, provinciale wegen en drukke stadstraten gerealiseerd moeten worden.

Uitgangspunt is dat bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Over de Amstelstroomlaan rijden minder dan 10.000 mvt per etmaal. De Amsterdamse Richtlijn gevoelige bestemmingen is dan ook niet van toepassing op het plangebied Amstelkwartier tweede fase.

Hoofdstuk 9 Externe veiligheid

9.1 Algemeen

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

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant:

- hogedruk aardgasleiding, gasverdeelstation, gasontvangststations en gasexpansieturbine;
- vervoer gevaarlijke stoffen.

In paragraaf 9.3 worden de risico's van deze activiteiten voor de omgeving omschreven.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Inleiding

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

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

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld weergeeft wat de algehele politiek-maatschappelijke opvatting is over de aanvaardbaarheid van een kans op een ramp met een groep slachtoffers. Naast de kans moet echter ook het mogelijk effect van een ongeval worden betrokken in besluitvorming.

Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

9.2.2 Risicovolle inrichtingen

De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI, ministerie van VROM, 2004) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI, ministerie van VROM, 2004). Artikel 8 en 12 van het BEVI schrijven voor dat bij een ruimtelijk besluit als een bestemmingsplan getoetst moet worden aan normen voor het plaatsgebonden- en het groepsrisico als gevolg van activiteiten bij risico-inrichtingen.

Voorbeelden van risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en chemische fabrieken. Het Bevi is opgesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven te beperken. De normstelling van het Bevi richt zich zowel op vergunningverlening als ruimtelijke ordening.

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde van 10⁻⁶ (de kans op een ongeval moet kleiner zijn dan 1 op een miljoen per jaar) voor kwetsbare objecten en een richtwaarde van 10⁻⁶ voor beperkt kwetsbare objecten. Dit betekent dat binnen de PR 10⁻⁶ contour van een Bevi-inrichting geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Indien binnen de contour beperkt kwetsbare objecten worden opgericht moet het bevoegd gezag motiveren waarom dat wenselijk en aanvaardbaar is.

In of nabij het plangebied Amstelkwartier tweede fase zijn geen risicovolle inrichtingen gevestigd en worden deze binnen dit bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt.

9.2.3 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, per spoorweg en binnenwateren

De Wet vervoer gevaarlijke stoffen regelt de wijze van vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, per spoor en over de binnenwateren; hierin is onder andere vastgelegd welke stoffen behoren tot de categorie 'gevaarlijke stoffen' en dat het transport binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk dient te worden vermeden.

De regels voor toetsing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor en water liggen vast in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De Circulaire beschrijft het beleid van de overheid over de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

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. Voor het GR geldt op basis van de Circulaire voor het bevoegd gezag een verantwoordingsplicht in de gevallen van een overschrijding van de oriëntatiewaarde of een toename van het GR. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Het ministerie werkt aan het Basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. In het Besluit transportroutes externe veiligheid (BTEV) worden voor dit Basisnet - in lijn met het BEVI - de risiconormen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vastgelegd. Het BTEV zal voor bestemmingsplannen die betrekking hebben op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen het invloedsgebied van een transportroute, een verantwoording groepsrisico verplichten.

9.2.4 Buisleidingen

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

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

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

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

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekende tot 4 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

9.2.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied. Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

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

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

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

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

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

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

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

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

9.3 Resultaten onderzoeken

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsrisico's uitgevoerd door AVIV. Onderzoek is gedaan naar de externe veiligheidsrisico's veroorzaakt door de nabij gelegen transportmodaliteiten spoor, weg en hoge druk aardgasleiding. Tevens zijn de effecten van een LPG vulpunt en een aantal gasinstallaties onderzocht. In het onderzoek zijn alle ontwikkelingen die voorzien zijn in Overamstel (minimale tot maximale variant) meegenomen en daarbij is tevens specifiek naar de externe veiligheidsrisico's en de ontwikkelingen in Amstelkwartier tweede fase gekeken. Zie voor het externe veiligheidsonderzoek, bijlage 8.

9.3.1 Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

Ten zuiden van Overamstel ligt de rijksweg A10. Deze is onderdeel van het Basisnet Weg. Het plangebied Amstelkwartier tweede fase ligt op circa 775 meter van de A10. LPG vervoer per weg is maatgevend voor het risico langs de A10. De effecten van een mogelijk ongeval reiken niet tot het plangebied.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen mag op het midden van de weg niet meer bedragen dan 10⁻⁶ per jaar. De verbindingbogen van het knooppunt Amstel maken geen onderdeel uit van het Basisnet Weg en hebben derhalve geen veiligheidszone. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen in Amstelkwartier tweede fase.

Plasbrandaandachtsgebied

In het concept Btev (Besluit transportroutes externe veiligheid) en in het Eindrapport basisnet weg is voor rijksinfrastructuur het plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is het gebied tot 30 meter van de weg waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 meter voor het PAG wordt gemeten vanaf de

rechterraand van de rechterrijstrook. Ter plaatse van het plan is volgens het Eindrapport basisnet weg een PAG van toepassing op de A10. Bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase bevindt zich echter op een afstand groter dan 30 m van de A10 en ligt daarmee buiten dit gebied.

Groepsrisico

Uit de berekeningen van het groepsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg blijkt dat met de ontwikkelingen in het plangebied Amstelskwartier tweede fase het groepsrisico circa negen keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde (factor 0.102). Er is geen toename van het groepsrisico. Ontwikkelingen binnen het plangebied hebben geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

9.3.2 Vervoer gevaarlijke stoffen per spoor

Het spoortraject Duivendrecht-Amsterdam Muiderpoort maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. Hoewel er in de huidige situatie niets wordt vervoerd en er ook geen vervoer van gevaarlijke stoffen is voorzien op korte termijn, is er wel vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk. Potentieel LPG vervoer per spoor is maatgevend voor het risico langs het genoemde spoortraject. Slechts een deel van het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een mogelijk ongeval met LPG. In Basisnet Spoor is vastgelegd dat eventueel transport door Amsterdam gebeurt met 'warme BLEVE-vrije' treinen. Hiermee wordt bij eventueel vervoer de kans op een groot ongeval met LPG zoveel mogelijk gereduceerd.

Plaatsgebonden risico

In het Basisnet Spoor zijn afstanden (veiligheidszone) opgenomen die voor het spoortraject Duivendrecht - Amsterdam Muiderpoort gelden. Het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen mag op het midden van de spoorbundel niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarom geen belemmering voor bestemmingplan Amstelskwartier tweede fase.

Plasbrandaandachtsgebied

Volgens het eindrapport Basisnet Spoor is er voor het spoortraject Duivendrecht - Amsterdam Muiderpoort geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Het plasbrandaandachtsgebied vormt daarmee geen belemmering voor bestemmingplan Amstelskwartier tweede fase.

Groepsrisico

Uit de berekeningen voor het groepsrisico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor blijkt dat bij een autonome ontwikkeling het groepsrisico, met een factor van 0.122, meer dan 8 keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde ($1 / 0.122$). Door de ontwikkelingen in Amstelskwartier tweede fase blijft het groepsrisico nagenoeg hetzelfde (0.119) en neemt het zelf iets af. Dit is te verklaren door de afstand tussen het plangebied en de spoorbundel. De grote ontwikkelingen liggen op ruime afstand (>200 meter) van het plangebied.

9.3.3 Buisleidingen

Binnen het plangebied Amstelskwartier tweede fase liggen een drietal 16 inch, 40 bar gastransportleidingen. Twee van de gastransportleidingen zijn verbonden met twee in het plangebied gelegen Gasontvangststations. Om de woningbouwontwikkelingen in het plangebied mogelijk te maken, is de verlegging van de hogedruk aardgastransportleiding en de verplaatsing van de twee gasontvangststations en een gasexpansieturbine noodzakelijk. Voor de berekeningen van het plaatsgebonden- en groepsrisico is uitgegaan van zowel de bestaande als de nieuwe situatie.

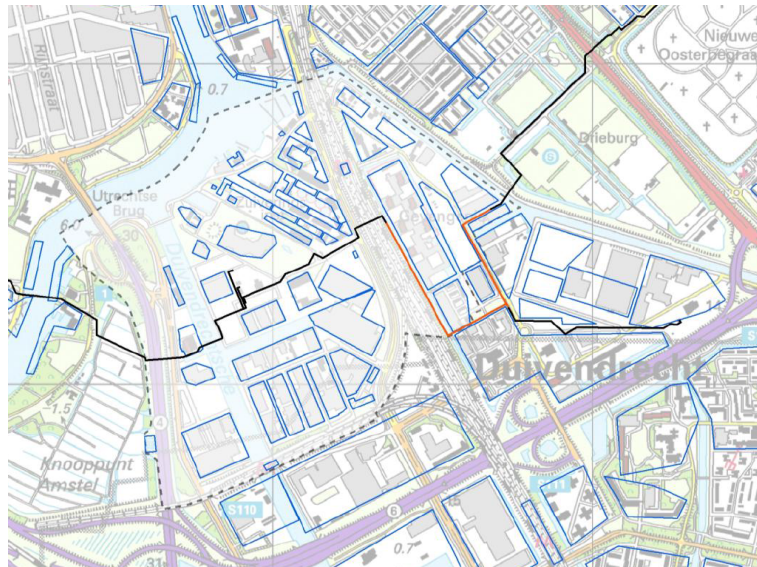
Plaatsgebonden risico

De berekeningen hebben, voor zowel de bestaande als de nieuwe situatie, niet geleid tot een plaatsgebonden risicocontour voor de grenswaarde van $1.0 \cdot 10^{-6}$ per jaar. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkelingen in het plangebied Amstelskwartier tweede

fase.

Groepsrisico

Uit onderstaande figuur blijkt dat de hoogstscorende kilometer van het groepsrisico ten oosten van het spoor in Weespertrekvaart Midden ligt. Hierdoor hebben de ontwikkelingen in Amstelkwartier tweede fase geen invloed op de kilometer met het hoogste groepsrisico.



Ligging kilometer maximale groepsrisico (rood) in de situatie autonome ontwikkeling

Om de invloed van het groepsrisico te tonen is ook een kilometer ter hoogte van het plangebied geselecteerd. In de autonome situatie is er sprake van een factor van 0.048 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Met de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase, zonder verlegging van de gastransportleiding, is er sprake van een factor 0.117 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Sprake is van een toename van het groepsrisico. Door het nieuwe/ verlegde tracé van de aardgastransportleiding is het groepsrisico 0.275 keer de oriëntatiewaarde.

9.3.4 Gasontvangststation, gasverdeelstation en gasexpansieturbine

Om de woningbouwontwikkelingen in Amstelkwartier tweede fase mogelijk te maken is het verplaatsen van twee gasontvangststations (GOS) en een Gasexpansieturbine (GET) naar de reeds in het plangebied aanwezige Gasverdeelstation (GVS) noodzakelijk. Ter beoordeling van de uiteindelijke vergunning en om te komen tot een verantwoorde invulling van de ruimte is inzicht vereist in de risico's van genoemde combinatie. Aangezien de verplaatsing van de GOS en GET nog niet direct zal plaatsvinden is voor het plaatsgebonden- en groepsrisico, zowel de bestaande als nieuwe situatie beoordeeld.

De aan te houden afstand tussen één installatie (GOS of GVS zonder gasexpansieturbine) en bebouwing wordt normaal beoordeeld volgens het activiteitenbesluit. Toepassing van de voorschriften uit het activiteitenbesluit leidt tot een aan te houden standaard afstand van 25 m tot kwetsbare objecten. Voor de huidige situatie is voor deze installaties geen risicoanalyse opgesteld.

Voor een installatie met een gasexpansieturbine kan deze standaard afstand niet worden gehanteerd.

In de gewenste toekomstige situatie worden de drie installaties relatief dicht bij elkaar geplaatst. Door het bevoegd gezag is daarom verzocht om het extern veiligheidsrisico vast te stellen met een kwantitatieve risicoanalyse. De uitkomsten van de analyse zijn opgenomen in het externe

veiligheidsrapport (zie bijlage 8). Het hierin gehanteerde risicomodel is gebaseerd op het concept rekenvoorschrift voor aardgastransportinrichtingen van de Nederlandse Gasunie en een aanname omtrent de ontwerp/inrichting van de drie installaties. Het resultaat van het risicomodel dient als indicatief te worden beschouwd en opnieuw te worden beoordeeld als het ontwerp van de installaties verder is uitgewerkt.

De drie installaties samen veroorzaken geen plaatsgebonden risico groter dan de grenswaarde van 10^{-6} /jr. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor ontwikkelingen in de nabijheid van deze installaties.

Voor het externe veiligheidsrapport dat inzake het MER en de bestemmingsplannen is opgesteld is een herberekening gedaan met het opgestelde risicomodel voor de toekomstige ontwikkeling, overeenkomstig het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase. Deze ontwikkeling is maatgevend voor de bebouwing binnen het invloedsgebied van de drie installaties. Het groepsrisico voor beide ontwikkelingen is nagenoeg hetzelfde. De fN-curve is bij 300 slachtoffers gelijk aan 0.975 keer de oriëntatiewaarde.

9.4 Groepsrisicoverantwoording

Uit onderzoek blijkt dus dat het GR ter hoogte van het plangebied toeneemt als gevolg van voorziene ontwikkelingen. Dit is met name het gevolg bij de gasleiding en de GOS/GET combinatie. In de regelgeving wordt dit als een aandachtspunt beschouwd en wordt een verantwoording van het groepsrisico voorgeschreven.

Op basis van de risicoanalyse is door de regionale brandweer advies uitgebracht (bijlage 9). Dit advies is als input gebruikt bij het opstellen van de verantwoording en de beoordeling van de veiligheidssituatie.

De brandweer geeft in haar advies aan dat de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen klein is maar de gevolgen kunnen groot zijn. De risico's voor het plangebied voor het plangebied worden volgens het advies van de brandweer veroorzaakt door:

- Een ongeval tijdens het vervoeren van gevaarlijke stoffen over het spoor.
- Een ongeval met de ondergrondse leidingen waar aardgas onder hoge druk door wordt vervoerd.

De invulling van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag neemt daarmee de verantwoordelijkheid voor het zogenaamde "restrisico" dat overblijft na eventueel genomen risico reducerende maatregelen.

Het groepsrisico als gevolg van vervoer per weg en per spoor ligt ver onder de oriëntatiewaarde en wordt niet beïnvloed door de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase. Daarnaast worden er in de huidige situatie geen gevaarlijke stoffen vervoerd per spoor. De verantwoording richt zich dan ook op risico's als gevolg van een mogelijk ongeval met gas.

De regelgeving schrijft de volgende stappen voor bij de beoordeling van het groepsrisico:

a. de aanwezige en de op grond van het besluit te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied van de buisleidingen die het groepsrisico mede veroorzaken;

In de autonome situatie is in het gebied met name voorzien in kantoren en bedrijvigheid. Het bestemmingplan voorziet in een hoogwaardig stedelijk gebied waar ook woningen en maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan. Doordat er sprake is van verandering van het programma (sloop-nieuwbouw) neemt het totaal aantal aanwezigen in het gebied niet toe. Wel zullen aanwezigen in de toekomst op andere locaties binnen het gebied verblijven. In de externe veiligheidsberekeningen (zie bijlage 8) is rekening gehouden met de nieuwe functies en locaties.

b. het groepsrisico op het tijdstip waarop het besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de lijn die de kans weergeeft op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10-4 per jaar en de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10-6 per jaar;

Het groepsrisico voor de aardgasleiding is meer dan een factor 5 onder de oriëntatiewaarde in de huidige en autonome situatie. Door toevoeging van (woon) functies en het voorziene wijziging in de ligging van het tracé neemt het groepsrisico toe. Het blijft als gevolg van dit plan echter ruim onder de oriëntatiewaarde (bij een factor 4).

Voor de GOS en de GET hoeft in de huidige situatie het groepsrisico niet te worden bepaald volgens de regelgeving. Het bevoegd gezag (voor de vergunning) heeft gevraagd het groepsrisico voor combinatie in beeld te brengen. Het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling van het gebied in combinatie met de verplaatsing en samenvoeging van de GOS en de GET blijft net onder de oriëntatiewaarde.

c. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast bij de risicobron;

De risicobepalende factor voor een ongeval met gas(leidingen) zijn voornamelijk het gevolg van (graaf)werkzaamheden door derden. In de risicomethodiek voor aardgastransportleidingen wordt hier specifiek rekening mee gehouden. Daarnaast is de bijdrage van het falen van een leiding als gevolg van corrosie in de risicomethodiek opgenomen.

Omdat de kans op een leidingbreuk voornamelijk door graafwerkzaamheden wordt bepaald, is de kans op een beschadiging afhankelijk van de diepteligging van de leiding. Of een beschadiging resulteert in een leidingbreuk hangt vervolgens weer af van de diameter, wanddikte, druk, staalsoort en kerfslagwaarde.

In het bestemmingsplan is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Het bestemmingsplan staat daardoor niet toe dat er zomaar mag worden gegraven in de nabijheid van hogedruk aardgasleidingen. Daarnaast dient er bij werkzaamheden in de grond een klic-melding gedaan te worden en een Wior vergunning te worden aangevraagd. Naar aanleiding daarvan dient de grondroerder contact op te nemen met de Gasunie om te vragen om toezicht bij het graven. Dit minimaliseert de kans op een ongeval.

In de GOS/GET combinatie komen de leidingen boven de grond. Conform regelgeving wordt het gebouw uitgerust met detectievoorzieningen, mogelijkheden om de gastoevoer te sluiten en vindt regulier onderhoud plaats. Het gebouw wordt ontoegankelijk voor derden ter voorkoming van schade van de installatie.

Bij verplaatsing van de GOS/GET naar de nieuwe locatie in afstemming met de Gasunie en Liander zal worden gekozen voor de meest veilige inrichting van de locatie. Veiligheid van de installatie in relatie tot de omgeving komt ook aan de orde in de procedure voor de (omgevings)vergunning voor de GOS/GET combinatie op de nieuwe locatie.

d. andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan;

Amstelskwartier is door de gemeente aangewezen als gebied voor ontwikkeling tot hoogwaardig grootstedelijk gebied. Het is niet realistisch het gebied te ontwikkelen zonder dat dit leidt tot een toename van het aantal aanwezigen in het gebied.

De voorzieningen voor het transport van gas zijn ook noodzakelijk in het gebied om de woningen en bedrijven in dit deel van Amsterdam te voorzien van gas.

De 100% letaliteitszone van de GOS, GET en de gasleidingen liggen over de uit te werken woonbestemming in het bestemmingsplan. Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan binnen deze zone vormen risico's een afwegingscriterium. Op dat moment is er ook meer duidelijkheid over de exacte invulling en locatie van de nieuwe functies en kunnen indien nodig locatiespecifieke maatregelen worden getroffen ter beperking van de risico's.

e. de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het gevaar van een ongeval te beperken. Met betrekking tot hoge druk aardgas zijn dat voornamelijk maatregelen die de kans op een ongeval in het plangebied verkleinen, zoals markeren en vrijhouden van de omgeving en het beschermen van de leiding en installatie van de leiding tegen beschadigingen.

Bij het verleggen van de leiding en aanleg van de nieuwe GOS/GET installatie zal met de Gasunie en Liander worden afgestemd over mogelijke maatregelen die redelijkerwijs genomen kunnen worden om de risico's zoveel mogelijk te beperken.

f. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval;

Voor de bestrijding van een calamiteit is de inrichting van het gebied van belang. Naast het tijdig aanwezig zijn met voldoende materieel is tevens de bereikbaarheid in algemene zin van belang. Als uitstroming van gas plaats vindt, zal de Gasunie de leidingen inblokken. In geval van een directe ontsteking kan brandweerpersoneel in beschermde kleding de fakkel beperkt benaderen. De fakkel zelf kan niet door de brandweer geblust worden. Er wordt gewacht tot het ingeblokke leidingdeel is leeg gelopen.

De brandweer benadert een incident bovenwinds en moet derhalve van 2 verschillende windrichtingen aan kunnen rijden. Het gehele plangebied is van meerdere kanten bereikbaar. De bluswatervoorziening in het gebied zal voldoen aan het basisniveau.

Het is ook mogelijk om maatregelen te nemen waardoor de effecten van een ongevalsscenario op de omgeving beperkt kunnen worden. De brandweer geeft de volgende effectbeperkende maatregelen ter overweging.

- Mogelijkheden onderzoeken om constructie van (nieuwe) gebouwen in het effectgebied zodanig uit te voeren dat bescherming wordt geboden tegen de effecten ongeval.
- Zorgen voor bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorziening in het plangebied om de mogelijke gevolgen van een incident te kunnen bestrijden. Minimaal voldoen aan het basisniveau zoals beschreven in de handleiding van het NVBR.

Voor voorzieningen aan gebouwen geldt dat hierover niet kan worden beslist in het kader van het bestemmingsplan. De bluswatervoorziening in het gebied zal voldoen aan gestelde eisen.

g. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied, om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

Aangezien de brandweer bij een groot ongeval met een hogedruk aardgas niet kan blussen en de geneeskundige hulpverlening slachtoffers niet kan bereiken zolang het gas brand, zijn aanwezige personen binnen het effectgebied aangewezen op zelfredzaamheid. Afhankelijk van de afstand tot de

het ongeval is vluchten wel of niet mogelijk. Vluchten is alleen mogelijk via een route buiten het “zicht” van de fakkel. Bijvoorbeeld achter een gebouw langs. Om de zelfredzaamheid te vergroten is het volgens de brandweer raadzaam om rekening te houden met het verhogen van de brandwerendheid van de gevels aan de zijde waarde leiding en installaties zich bevinden.

Te overwegen maatregelen in het kader van de zelfredzaamheid zijn verder volgens de brandweer voornamelijk in het kader van de communicatie gelegen:

1. Expliciete communicatie vooraf over de gevaren en hoe men moet handelen bij een (dreigende) fakkelbrand. Mensen in het effectgebied moeten immers weten wat zij moeten doen wanneer er gealarmeerd wordt.
2. Zeker stellen dat mensen in het effectgebied snel worden gewaarschuwd bij een (dreigende) fakkelbrand.
3. Een noodplan laten opstellen waarin rekening wordt gehouden met een (dreigende) fakkelbrand. Dit bevordert de mogelijkheden om snel op een juiste manier op te treden.

De uitvoering van gebouwen en communicatie en noodplannen zijn niet vast te leggen in het bestemmingsplan. Dit zal een plek moeten krijgen bij de uiteindelijke ontwikkeling van het gebied. De inrichting van het gebied is wel zo dat mensen weg kunnen vluchten van de risicobron in het geval van een calamiteit.

9.5 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid gemeente Amsterdam

Het uitvoeringsbeleid streeft naar een groepsrisico *lager* dan de oriëntatiewaarde. De afweging voor een (toename van een) overschrijding van de oriëntatiewaarde moet als specifiek beslispoint aan het bevoegd gezag ter besluitvorming worden voorgelegd.

In onderhavig plan wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. Het plan voldoet daarmee, behalve aan de wettelijke eisen, aan het uitgangspunt van het uitvoeringsbeleid om te streven naar groepsrisico's *lager* dan de oriëntatiewaarde.

Het uitvoeringsbeleid streeft naar extra bescherming van beperkt zelfredzame personen (zoals kinderen, ouderen en minder validen). Ongevalsscenario's bij buisleidingen zijn snelle scenario's die minder mogelijkheden geven voor mensen om zichzelf in veiligheid te brengen. Daarom stelt het uitvoeringsbeleid dat nieuwe objecten specifiek bedoeld voor beperkt zelfredzame personen bij voorkeur gesitueerd moeten worden buiten de 100%-letaliteitsgrens van hoge druk aardgasleidingen (in dit geval 80 meter) waardoor aardgas onder hoge druk wordt vervoerd. Uitgangspunt hierbij is dat er op deze afstand meer mogelijkheden zijn om mensen in veiligheid te brengen bij een eventueel ongeval. Daarnaast zal er afschermende werking optreden door andere bebouwing en zullen mensen binnen gebouwen beschermd zijn tegen warmtestraling.

Voor Amstelskwartier tweede fase is in dit bestemmingsplan juridisch geborgd dat voor de directe bestemmingen die zijn gelegen binnen de 100% letaliteitszone van de gasleidingen en de GOS/GET geen vestiging van objecten voor minder zelfredzamen mogelijk is. Binnen de uit te werken bestemmingen die zijn gelegen in de 100% letaliteitszone kunnen objecten voor minder zelfredzame personen alleen mogelijk worden gemaakt als bij de uitwerking blijkt dat risico's aanvaardbaar zijn en geaccepteerd door het bevoegd gezag. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de uitgangspunten van het uitvoeringsbeleid van de gemeente Amsterdam.

9.6 Conclusie

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase. De wijzigingen in het bestemmingsplan zijn niet van invloed op het groepsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor.

Door de wijzigingen in het bestemmingsplan neemt het groepsrisico bij de (te verplaatsen) aardgasleiding(en) toe. Ook is er sprake van een verhoogd groepsrisico bij de (te verplaatsen) gasontvanginstallatie en gasexpansieturbine. Het groepsrisico blijft wel onder de oriëntatiewaarde. De kans op een ongeval wordt daarmee aanvaardbaar laag geacht.

Om de effecten van een eventueel ongeval te beperken mogen niet overal in het plangebied objecten voor minder zelfredzame personen worden gerealiseerd. Objecten voor minder zelfredzame personen binnen de zones met de hoogste risico's worden alleen binnen de uit te werken bestemmingen mogelijk gemaakt én nadat is aangetoond dat risico's aanvaardbaar zijn en geaccepteerd door het bevoegd gezag. Hierdoor kunnen indien nodig locatie specifieke maatregelen worden getroffen om risico's te beperken.

Bij de verlegging van de gasleiding en het gasontvangstation in combinatie met met de gasexpansieturbine wordt door het bevoegd gezag met de Gasunie en Liander afgestemd over de meest veilige oplossing/inrichting. Te denken valt hierbij aan markerings- en beschermingsmaatregelen van de gasleiding en de gasinstallaties.

Op basis van de hoogte van het berekende risico's in combinatie met de mogelijke maatregelen ter beperking van risico's worden de ontwikkelingen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt aanvaardbaar geacht.

Hoofdstuk 10 Milieuhinder bedrijvigheid

10.1 Algemeen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten, de "Staat van Inrichtingen". Deze regeling maakt onderdeel uit van de regels van het voorliggende plan. De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

10.2 VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes (SBI = Standaard Bedrijven Indeling) een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Voor een gebied waar (licht) milieuhinderlijke en milieugevoelige functies gemengd zijn, zoals in het plangebied van het voorliggende plan, zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In dit gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven. Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een 'rustige woonwijk'. Dit omgevingstype 'rustige woonwijk' houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een 'rustig buitengebied', een stiltegebied of een natuurgebied.

De VNG-lijst is ook het uitgangspunt voor de lijst die in dit bestemmingsplan is gekoppeld aan alle bestemmingen waarbinnen mogelijk milieuhinderlijke functies zijn toegestaan. Deze "Staat van Inrichtingen" maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Binnen de in dit plan opgenomen bestemmingen zijn, verwijzend naar de Staat van Inrichtingen, functies toegestaan tot maximaal milieuhindercategorie 2.

Uitzondering op de bovenstaande regeling is het gebruik van een gasontvangstation, gasverdeelstation en gasexpansieturbine in het plangebied. Deze functies vallen namelijk onder hindercategorie 3.1.

10.3 Bestaande bedrijven

Het gebied Amstelskwartier tweede fase zal worden getransformeerd tot woonwerkgebied. Daarbij staat de woonfunctie voorop. In het bestemmingsplan worden in de eerste bouwlaag/plint bedrijvigheid en voorzieningen mogelijk gemaakt. In de omgeving zijn diverse bedrijven en andere geluidveroorzakende factoren aanwezig, zoals de spoorweg Amsterdam Amstel- Utrecht. Gelet hierop wordt het gebied Amstelskwartier tweede fase aangemerkt als een gemengd gebied (gebied met functiemenging).

Het gebied ten zuiden van het plangebied is thans geheel een bedrijfsgebied. In het gebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Ook in de toekomst zullen bedrijven ten zuiden van Amstelskwartier tweede fase gevestigd blijven. Omdat Amstelskwartier tweede fase kan worden aangemerkt als een gemengd gebied, is besloten om voor de beoordeling of de voorziene woningbouw in Amstelskwartier tweede fase

aanvaardbaar is ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid de afstandstap met een stap te verlagen. Er is onderzocht of en in hoeverre de voorziene woningbouw ten opzichte van de bestaande bedrijvigheid ten zuiden van het plangebied mogelijk is. Mede gelet op de afstand tussen de woningen in het plangebied en de bedrijven ten zuiden van het plangebied leveren de aanwezige bedrijven uit milieuoogpunt geen enkele belemmering op en zijn zonder meer verenigbaar met de voorziene woningbouw.

Hoofdstuk 11 Bodem

11.1 Algemeen

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

11.2 Regelgeving

11.2.1 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 saneringsplicht 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.

11.2.2 Besluit bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit voor landbodem in werking is getreden. Voor de waterbodem is het besluit per 1 januari 2008 in werking getreden. Het besluit regelt de kwaliteitseisen die gesteld worden aan bodemintermediairs (kwalibo), de toepassing van bouwstoffen en de toepassing van grond en baggerspecie.

Het belangrijkste verschil met de eerdere regelgeving is het gebiedsgerichte karakter van het besluit. De functie van de ontvangende bodem bepaalt de kwaliteitseisen die worden gesteld aan de toe te passen grond/baggerspecie. Er worden die functies onderscheiden: industrie, wonen en natuur. Hierbij blijft het standstill-principe van kracht (toe te passen grond is gelijk of beter van kwaliteit in vergelijking met de ontvangende bodem). Ook worden gemeenten meer ruimte geboden om een eigen bodembeheer op te stellen dat met gebiedseigen kenmerken rekening houdt.

Het Besluit Bodemkwaliteit maakt daarnaast mogelijk om een gebiedsgerichte aanpak toe te passen, waarmee lokale (water-)bodembeheerders zelf bodemkwaliteitsnormen kunnen vaststellen. Hiermee biedt het gebiedsspecifieke kader onder meer de mogelijkheid om de bestaande bodemkwaliteit te handhaven door strengere normen vast te stellen of bijvoorbeeld verontreinigde gebieden minder strenge normen toe te passen (het saneringscriterium mag daarbij niet overschreden worden). Of om verontreinigde grond en baggerspecie toe te passen op plekken waar dit volgens het generieke kader niet mogelijk is. Zo kan worden gestuurd op het beschermingsniveau en de toepassingsmogelijkheden voor grond en baggerspecie binnen het beheergebied. Als randvoorwaarde geldt dat sprake moet zijn van standstill op gebiedsniveau.

11.2.3 Nota Bodembeheer Gemeente Amsterdam

Het 'Besluit bodemkwaliteit' geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Deze normen zijn voor Amsterdam opgenomen in de Nota Bodembeheer die op 4 april 2012 door de gemeenteraad van Amsterdam is vastgesteld.

Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het standstill-principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders.

11.3 Resultaten onderzoek

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een bodemonderzoek uitgevoerd door Ontwikkelbedrijf Gemeente Amsterdam (augustus 2012). Onderzoek is gedaan naar de effecten van de diverse ontwikkelingen in Overamstel op de bodem, er is een beeld geschetst van de kwaliteit van de bodem en er wordt ingegaan op de aanwezige verontreinigingen. Het bodemonderzoek is bijgevoegd als bijlage 10.

Historie en ophooggeschiedenis

Het plangebied Overamstel is gelegen in de huidige Venserpolder. Deze veenpolder is ingesteld in 1637 en tot het einde van de 19e eeuw in gebruik geweest als weiland en tuinbouwgrond. Tussen 1907 en 1965 zijn de binnen het plangebied gelegen terreinen in fasen opgehoogd: ter hoogte van de voormalige Zuidergasfabriek is reeds vanaf 1907 zand aangebracht. Het gebied van onderhavig bestemmingsplan en het gebied rond de A2/ Joan Muyskenweg zijn in 1951 en 1952 opgehoogd. In dezelfde tijd is ook de Duivendrechtsevaart gegraven. Het gebied langs de Weespertrekvaart is in 1960 opgehoogd. De zandige ophooglaag heeft gemiddeld een dikte van circa 4 meter. Voor zover bekend is het zand destijds aangevoerd vanuit het Gooi en civieltechnisch van goede kwaliteit.

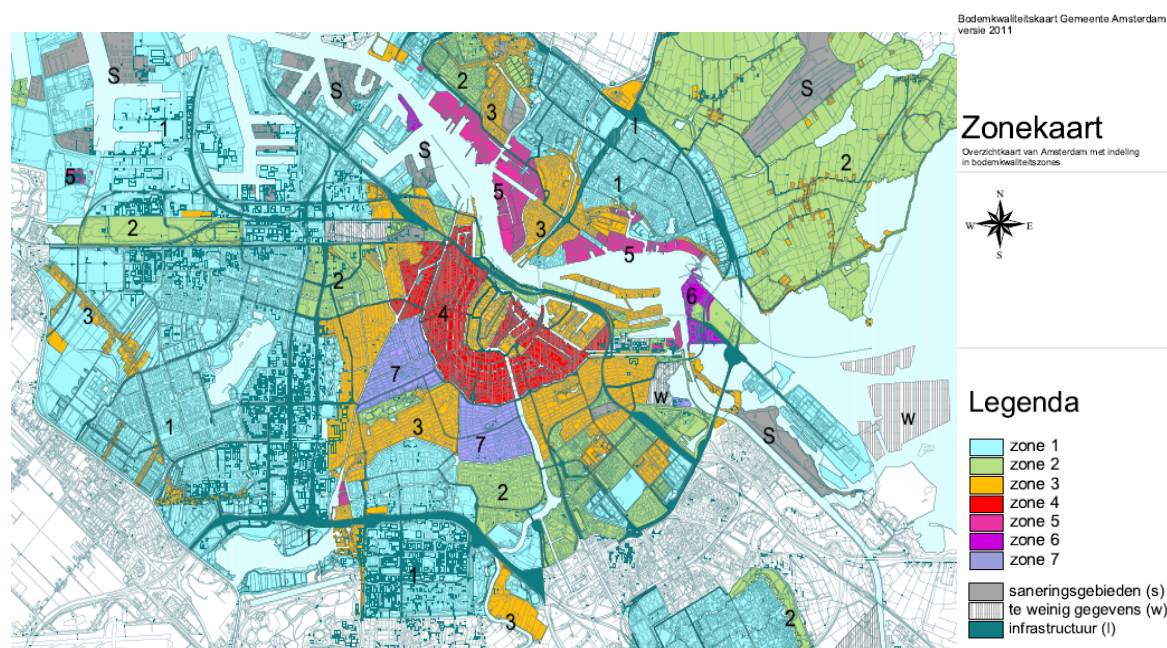
Bodemopbouw

Onder de ophooglaag ligt een ingeklonken Hollandveenlaag van 0,7 tot 2,7 meter dik. De basis van die laag ligt op NAP -6,8 m, maar plaatselijk ook ondieper (vanaf NAP -3,5 m). Beneden deze diepte wordt een 0,5 m dikke oude zeeleilaag aangetroffen, die overgaat in het Wadzandpakket. Onder het Wadzandpakket (vanaf een diepte NAP -12,0 m) ligt het Basisveen.

Vanaf NAP -12,5 tot -16 m komt een al dan niet kleihoudende zandlaag voor. Dit staat in Amsterdam bekend als de 'eerste zandlaag' oftewel het 'eerste watervoerende pakket' (WVP), omdat het water in deze laag sneller stroomt dan in de klei en veenlagen. Onder de eerste zandlaag ligt een 5 meter dikke Eemkleilaag. Beneden NAP -21 m wordt opnieuw zand aangetroffen, oftewel het tweede watervoerende pakket. Anders dan verwacht, wordt deze laag niet de 'tweede zandlaag' genoemd, maar de 'derde zandlaag'. De 2e zandlaag is onder een groot deel van Amsterdam wel aanwezig, maar ontbreekt op sommige plekken in Amsterdam en ook hier in Overamstel.

Bodemkwaliteitskaart Amsterdam

Voor Amsterdam zijn diverse bodemkwaliteitskaarten opgesteld die behoren bij de Nota Bodembeheer. Op één van deze kaarten is Overamstel aangewezen als zone 2 gebied: de gemiddelde kwaliteit van zowel de toplaag als de diepere lagen valt in de klasse wonen. Gemiddeld is het gehele gebied daarmee geschikt voor de bestemming wonen met tuin

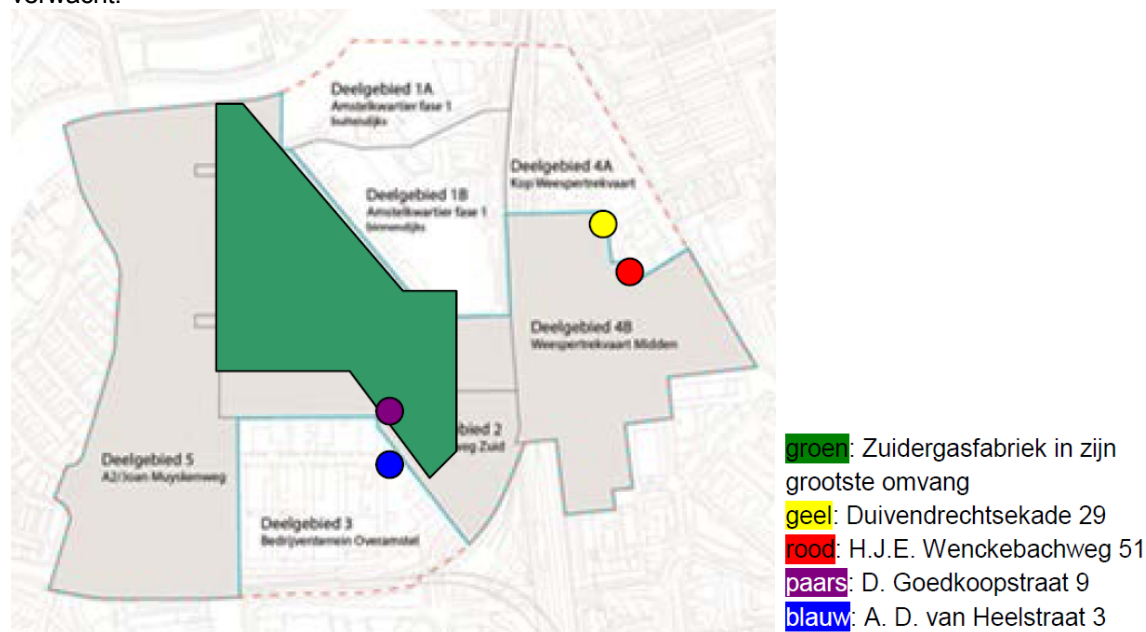


De bodemkaart 'Dempingen en ophogingen Amsterdam' geeft niet aan dat er dempingen in Overamstel of in de omgeving daarvan hebben plaatsgevonden. Op basis hiervan wordt aangenomen dat de

bodemkwaliteit zone 2 van toepassing is voor geheel Overamstel, met uitzondering van lokaal veroorzaakte bodemverontreiniging.

Verontreinigde locaties in Overamstel

De dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft archiefonderzoek uitgevoerd om na te gaan op welke locaties bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden. Behalve op het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek, worden op basis van dit archiefonderzoek geen grootschalige verontreinigingen verwacht.



De Dienst Milieu en Bouwtoezicht heeft conform de Wet bodembescherming (Wbb) in een beschikking (nr. AM0363/08178/B40 d.d. 28 juli 2009) vastgelegd dat er ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek sprake is van een 'ernstig geval van bodemverontreiniging waarvan de sanering binnen 4 jaar moet zijn begonnen'. In een Saneringsonderzoek is onderzocht welk type saneringsvariant als beste kan worden uitgewerkt in een Saneringsplan.

De genoemde bodemverontreiniging is een erfenis van de Zuidergasfabriek, die in de vorige eeuw zo'n 50 jaar op dit terrein heeft gestaan. Bij het toenmalige productieproces zijn vooral olie en teerachtige verbindingen in de bodem gelekt. Het type en de omvang van de vervuiling is bekend van andere gasfabrieken in het land.

Tussen 2008 en 2011 is een aantal onderzoeken gedaan naar de bodemverontreiniging. Naast historisch archiefonderzoek werden honderden monsters genomen van de bodem en het grondwater onder (en rondom) het Zuidergasfabriekterrein. De resultaten zijn in 2011 gepubliceerd in de "Verkenning Bodemsanering Zuidergasfabriek". Na publicatie zijn bovendien nog extra metingen verricht, mede op aandringen van omwonenden, naar de bodemkwaliteit buiten het terrein, het water in de Amstel en de toplaag van het toekomstig park. De hoofdconclusies van alle rapportages zijn als volgt:

- er is een aanzienlijke bodemverontreiniging, maar het meeste bevindt zich op circa 6 meter diepte;
- het noordoostelijk terreindeel is het meest vervuild, de zuidwesthoek is er veel beter aan toe;
- mensen komen er in de huidige situatie niet mee in contact;
- de vervuiling is binnen de grenzen van het fabrieksterrein gebleven;
- ook in de toekomst is ondergrondse verspreiding niet te verwachten;
- in het haventje aan de Amstel kan ook nu al worden gezwommen zonder gezondheidsrisico's ten gevolge van de verontreiniging van de waterbodem;

- de toplaag van het toekomstige park is slechts hier en daar verontreinigd.

Er is geen gevaar voor mens en dier. Daarbij laten de onderzoeken zien dat een ingrijpende aanpak, waarbij alle bomen en monumenten tegen de vlakte gaan, onnodig is. Toch moet er worden gesaneerd, want als Amstelskwartier tweede fase wordt herontwikkeld stelt dat hogere eisen aan de bodem: er worden diepe parkeerkuipen gegraven, bewoners gaan spitten in hun tuinen, er worden kabels en leidingen ingegraven en kinderen stoppen aarde in hun mond.

Saneringsaanpak

Bij de traditionele aanpak van gasfabrieksaneringen koos men meestal voor een 'bronverwijderingsvariant'. Daarbij werden de meest verontreinigde plekken zeer diep uitgegraven en naar speciale depots afgevoerd. Ook de bovenste laag van het maaiveld werd verwijderd en vervangen door schone grond. In de afgelopen 10 jaar begon men daar echter op terug te komen. Om de volgende redenen:

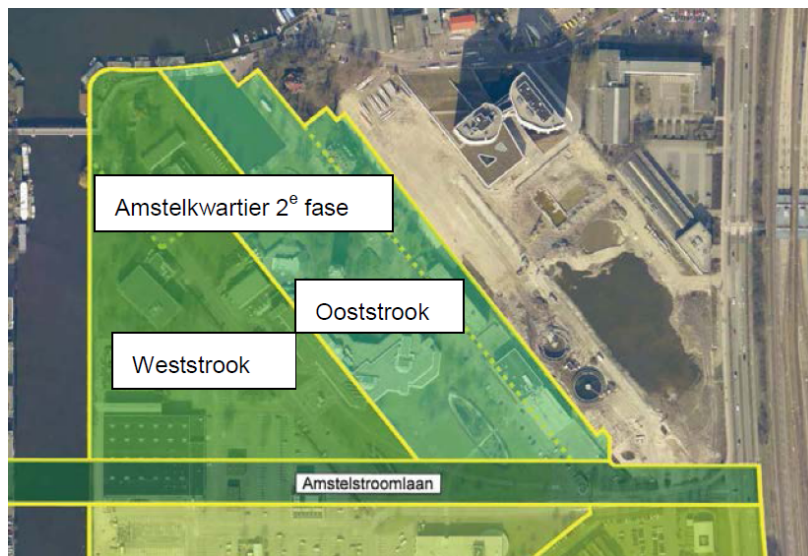
- De aanpak is buitengewoon kostbaar;
- Het is een zeer ingrijpende en langdurige operatie;
- De graafwerkzaamheden en vele duizenden vrachtwagenritten zijn hinderlijk voor omwonenden;
- De operatie laat een kaal maanlandschap achter;
- Ondanks alle moeite is het veelal onmogelijk alle verontreiniging weg te halen;
- Het is achteraf vaak niet erg duidelijk welk milieurisico er nu precies is weggenomen;
- De risico's van de verontreiniging waren ook met eenvoudige beheermaatregelen weg te nemen.

Ook bij een relatief ernstige bodemverontreiniging blijkt het bijna altijd gunstiger om te werken met een *schone leeflaag* en de vervuiling te laten zitten waar hij zit. Daarom stelt de gemeente Amsterdam voor om bij de sanering van de Zuidergasfabriek een andere koers te varen en in principe meteen al in te zetten op een sanering op basis van het aanbrengen van een leeflaag, met zo min mogelijk bronverwijdering.

Sanering oost- en weststrook

Uit het saneringsonderzoek blijkt dat het niet zinvol is om bovengenoemde leeflaag als een dikke plak over heel Amstelskwartier tweede fase uit te spreiden; op bepaalde plekken is juist minder (of meer) aan leeflaag gewenst. Bovendien laat het onderzoek zien dat het op *specifieke* plekken juist *wel* wenselijk is om de verontreiniging een stukje uit te graven en af te voeren. Die van plek-tot-plek variërende aanpak heeft een paar sterke argumenten:

- het ene gebiedsdeel is een stuk minder verontreinigd dan het andere;
- aan een tuin stelt men hogere bodemkwaliteitseisen dan onder een parkeergarage;
- behoud van de volwassen bomen en monumentale panden is een breed gedragen wens. Rond deze objecten is voorzichtig maatwerk vereist.



De ooststrook van Amstelkwartier derde fase is in vier soorten plekken verdeeld. Voor ieder van deze plekken is aangegeven wat de beste saneringsmogelijkheden zijn.

Park

- Buiten de boomkruinen vervangen bovenste 0,5 meter door schone grond, zo nodig door voorzichtige 'stofzuigmethode' van grondverwijdering
- Buiten boomkruinen verwijderen eventuele drijfslagen tot 1,5 meter onder maaiveld
- Ter plaatse van sterke verontreiniging in toplaag aanbrengen schone leeflaag van 1 meter dikte

Tuinen

- Tuinen worden overal voorzien van een 1,0 meter dikke laag schone grond
- Ter plaatse van te behouden bomen toepassen stofzuigermethode
- Drijfslagen weghalen tot 1,5 meter onder maaiveld

Straten en nutsvoorzieningen

- 1 meter ontgraven, in depot zetten en keuren
- Terugplaatsen gezeefde grond met concentraties < I-waarde
- Verwijderen drijfslagen en obstakels tot 1,5 meter diepte
- Vooraanleg riolering

Bouwkavels

- Alleen ontgraven toplaag. Realiseren schone werkvloer door ontwikkelaar/ aannemer

Bovengenoemde voorkeursvariant voor het eerste te bebouwen deel van Amstelkwartier tweede fase – de Ooststrook – krijgt een relatief zware saneringsaanpak omdat dit gebied het meest vervuild is. In de daaropvolgende bouwphase (Weststrook) zal de saneringsaanpak in grote lijnen dezelfde zijn, maar met minder bronverwijdering en soms kan daar zelfs een leeflaag achterwege blijven.

Geohydrologie

Binnen het plangebied is alleen ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek sprake van een grootschalige grondwaterverontreiniging. Deze verontreiniging zal niet verwijderd worden aangezien dit

geen risico's oplevert.

Amsterdam breed gekeken stroomt het grondwater van het 1e watervoerend pakket (WVP) (op ca. 12 meter diepte) naar het zuiden tot zuidwesten, in de richting van de Haarlemmermeerpolder. Het 2e WVP (op ca. 21 diepte) stroomt in zuidelijke richting.

Het ondiepe grondwater in Overamstel (freatisch, tot ca. NAP -6 meter) wordt beïnvloed door een tweetal factoren:

- Het bemalingsregime in het plangebied: Het plangebied maakt deel uit van de Groot huidige Venserpolder met een polderpeil van NAP - 2,5 meter. Tussen het gebied Amstelkwartier eerste fase (Binnendijks) en Amstelkwartier tweede fase ligt een grindkoffer met drain. Deze vervangt de werking van de in het verleden aanwezige scheidingssloot. De grindkoffer met drain en de sloot bij Penitenciaire Inrichting Overamstel worden op het peil NAP -2,5 meter bemalen;
- Het waterpeil van het omliggende open water: Het oppervlaktewater van de Amstel, Duivendrechtsevaart en Weespertrekvaart maakt deel uit van de stadsboezem waar het peil wordt gehandhaafd op NAP -0,40 meter.

Geconcludeerd kan worden dat het ondiepe grondwater vanuit het Zuidergasfabriekterrein zich niet horizontaal verspreidt buiten de terreingrenzen. Vanuit de grondwaterstroming is dit ook te verklaren. De voormalige scheidingssloot tussen Amstelkwartier eerste fase en Amstelkwartier tweede fase (de grindkoffer met daarin een drain) heeft een beheersende werking gehad op de verspreiding van verontreinigingen. Ook uit de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat de verontreinigingen binnen de grens zijn gebleven van het gebied waar de gasfabriek heeft gestaan.

Naast een horizontale grondwaterstroming in de ophooglaag is er ook sprake van een geringe infiltratie tot in het 1e WVP en 2e WVP. In deze diepere lagen is geen verontreiniging aangetroffen buiten het terrein van de Zuidergasfabriek.

11.4 Aanbevelingen

Parkeeroplossingen en de samenhang met de grondbalans

De te kiezen parkeeroplossingen hebben een grote invloed op de grondbalans. Bij de beoordeling van de alternatieven is uitgegaan van een 1-laags parkeeroplossing. Ondergronds parkeren ter plaatse van de voormalige Zuidergasfabriek leidt tot een forse extra kostenpost omdat dan (onnodig) veel verontreinigde grond vrijkomt. Ook in de andere, schonere deelgebieden zou heroverwogen kunnen worden of er overal een noodzaak bestaat tot ondergronds parkeren.

Maaiveldhoogte en samenhang met de grondbalans

Er ontbreekt informatie over de wens (of noodzaak in verband met drooglegging) tot integraal ophogen van het MER plangebied. Indien het huidige maaiveld wordt verhoogd en er gekozen wordt voor een maximaal halfverdiepte parkeeroplossing, dan zal zoveel mogelijk gewerkt kunnen worden met een gesloten grondbalans. De civieltechnisch goede kwaliteit van de bovenste meters grond draagt hieraan bij.

Beperken overlast: Transport over water

Het verdient aanbeveling om transportbewegingen van grond over de weg zoveel mogelijk te beperken. Mogelijk kan gebruik worden gemaakt van transport over het water. Dat levert minder overlast voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied.

Bodemkwaliteit

Van het hele gebied is voldoende bekend over de bodemkwaliteit. Voorafgaand aan daadwerkelijke ontwikkeling zal, ten behoeve van de uitgifte in erfpacht, per bouwkegel een indicatief bodemonderzoek worden uitgevoerd. De bodemkwaliteit, en daarmee de geschiktheid voor de bestemming, zal dan aanvullend worden onderzocht.

Hoofdstuk 12 Water

12.1 Algemeen

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

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

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

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

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het *hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht* is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de *Amstel*. Het nautisch beheer ligt bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam, welke per oktober 2011 onderdeel is geworden van Waternet. Het stadsdeel Oost is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

12.2 Regelgeving

12.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt

dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

12.2.2 Nationaal waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

1. een goede bescherming tegen overstroming;
2. het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
3. het bereiken van een goede waterkwaliteit;
4. het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom 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, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

12.2.3 Waterbesluit

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afsloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

12.2.4 Provinciale waterplan 2010-2015

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteren de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie, landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

12.2.5 Waterbeheerplan AGV 2010-2015

Op 17 juni 2010 heeft het Algemeen Bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 goedgekeurd. Het is het eerste waterbeheerplan van AGV in de nieuwe 6-jarige waterplancycclus van rijk, provincie en waterschap. Het waterbeheerplan heeft als titel meegekregen: 'Werken aan water, in en met de omgeving'.

Het waterbeheerplan gaat in op de hoofdtaken van het waterschap: veiligheid, voldoende water, schoon water. Ook wordt aandacht gegeven aan de maatschappelijke (neven)taken: nautisch en vaarwegbeheer, recreatief medegebruik, natuurbeheer en cultuurhistorische, landschappelijke en architectonische waarden. Voor elk van deze thema's is aangegeven wat het wensbeeld is op de middellange termijn, wat de doelen zijn en de aanpak op hoofdlijnen is en op welke indicatoren de resultaten van dat taakveld worden beoordeeld.

12.2.6 Plan gemeentelijkewatertaken 2010-2015

De gemeente Amsterdam is wettelijk verantwoordelijk voor drie watertaken. Deze zogenaamde zorgplichten betreffen:

- de inzameling en transport van stedelijk afvalwater;
- de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater;
- het nemen van grondwatermaatregelen.

In het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 staat hoe deze drie zorgplichten door de gemeente Amsterdam worden ingevuld, mede in het licht van de te verwachten klimaatverandering. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam haar watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Dit plan is hiermee een zgn. verbreed gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Met dit plan voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer is opgenomen.

Tot 2008 had de gemeente de zorgplicht voor doelmatige inzameling en transport van afvalwater. De zorg voor de riolering is sinds 1 januari 2008 verbreed tot de bovengenoemde drie zorgplichten. Dit is het eerste Plan gemeentelijke watertaken waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op het op 22 juni 2004 door het college van Burgemeester en Wethouders vastgestelde Afvalwaterplan Amsterdam 2005-2009. Ook de Nota Grondwater is met het Plan gemeentelijke watertaken komen te vervallen.

12.2.7 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 vierkante meter verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 vierkante meter te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

12.2.8 Legger

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

12.2.9 Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam'

De centrale doelstelling van het Waterplan Amsterdam 'Water - het Blauwe Goud van Amsterdam' (2001) is het realiseren van een ecologisch gezond en veilig functionerend watersysteem met een hoge belevingswaarde, dat evenwichtig en duurzaam wordt gebruikt en dat de identiteit van Amsterdam als waterstad versterkt. Het Waterplan Amsterdam buigt zich over vier thema's: ruimtelijke structuur en kwaliteit van het water, functies en gebruik van het water, onderhoud en beheer en beperken van grondwateroverlast. Het streefbeeld voor 2030 is zo uitgewerkt, dat het aansluit op de doelstellingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water.

12.2.10 Nota Vaarwater op Orde

De Nota Vaarwater op Orde van het waterschap bevat beleidsregels voor de wijze waarop het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht omgaat met bepaalde verbodsregels uit de Integrale Keur, waarvan een aantal van belang is voor het bestemmingsplan. De nota richt zich vooral op de regels voor gebruik van vaarwegen door vaartuigen en woonschepen en de inrichting van de oevers van vaarwegen met afmeervoorzieningen zoals steigers en meerpalen. De Amstel heeft vanaf de Utrechtse Brug naar het zuiden toe een waterkerende werking. Ter bescherming van dijklichamen die een waterkerende werking hebben geldt dat voor alle bouwwerken op de kant die dieper dan 0,5 meter in de grond of de waterbodem verankerd zijn, een vergunning van Waternet nodig is. Palen voor beschuttingen mogen niet dieper dan 0,75 meter worden geslagen. Ook het aanbrengen van beschoeiing of steigers moet zorgvuldig gebeuren. Afmeervoorzieningen mogen niet dieper dan 0,5 meter in de oever verankerd worden wanneer dit een dijk is.

Voor alle woonschepen in het beheersgebied van AGV geldt dat ze niet het risico mogen lopen om op den duur vast te komen liggen in de waterbodem(bagger). Daarom moet tussen het woonschip en de onderhoudsdiepte van de waterbodem een ruimte van minimaal 0,60 meter vrij blijven. Daarnaast mogen (woon)schepen nooit dieper steken dan de minimale diepte van de vaargeul omdat ze bij calamiteiten weggesleept moeten kunnen worden.

Tot slot worden in de Nota Vaarwater op Orde voorwaarden gesteld aan het aanbrengen van afmeervoorzieningen (meerpalen en steigers) bedoeld voor privégebruik. Wanneer de voorzieningen niet breder zijn dan 1,2 meter en - voor zover het steigers betreft- op niet meer dan twee (bescheiden) palen staan en er een middenstrook van minimaal 5 meter breed in de watergang wordt vrijgelaten, is geen ontheffing van Waternet noodzakelijk. Een uitzondering is gemaakt voor maximaal twee losliggende plankieren van maximaal 2 meter breed, rustend op 2 palen in het water, die bedoeld zijn om een woonschip te bereiken. Deze zijn eveneens zonder ontheffing van Waternet toegestaan. Een vergunning voor afwijkende maten of opbouw wordt normaal gesproken niet verleend voor particuliere steigers en voorzieningen. Voor openbare voorzieningen en wegens bijzondere omstandigheden kan wel een afwijkende opbouw of afmetingen worden toegestaan.

12.2.11 Regeling Doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam als nautisch waterbeheerder heeft bij besluit van 1 april 2008 de doorvaartprofielen voor de Amsterdamse binnenwateren (voor zover die binnen hun beheersgebied vallen) de doorvaartprofielen vastgesteld. Het instellen van deze doorvaartprofielen garandeert een vlotte en veilige doorvaart op de vaarwegen. Binnen het doorvaartprofiel is het niet toegestaan om met vaartuigen af te meren. Er geldt wel een uitzondering voor woonschepen die voor 1 april 2008 met een ligplaatsvergunning binnen het profiel lagen. Als het woonschip moet worden verbouwd of vervangen, wordt in redelijkheid beoordeeld of het woonschip buiten het profiel kan worden gebracht.

12.2.12 Verordening op het binnenwater

De Verordening op het binnenwater (VOB) is in op 1 februari 2010 in werking getreden. Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: het 'blauwe goud' is een kenmerkende en waardevolle kwaliteit van de stad. In de verdeling van de verantwoordelijkheden voor dit water is de volgende driedeling te maken.

1. Water als transportsysteem (nautische vaarwegbeheer): De scheepvaart over de vaarwegen vraagt om een nautische (verkeerstechnische) ordening (vaarrichting, afmeerverbod, et cetera). In grote lijnen is de stad verdeeld over twee gemeentelijke nautische beheerders, te weten het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied over het havengebied en de Waternet (voormalige dienst Binnenwaterbeheer) over het binnenwater. De VOB vormt een (gemeentelijke) aanvulling op de landelijke wet- en regelgeving die de nautische beheerders tot hun beschikking hebben voor het toezicht op een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer.
2. Water als onderdeel van de openbare ruimte: Water maakt onderdeel uit van de openbare ruimte. Stadsdelen zijn verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op basis van de VOB zijn stadsdelen bevoegd om vergunningen af te geven voor het afmeren van woonboten, bedrijfsvaartuigen, objecten en het aanleggen van steigers. Natuurlijk moeten hierbij de voorwaarden van de waterbeheerder (de Keur) en de nautische vaarwegbeheerder (bijvoorbeeld doorvaartprofielen) in acht worden genomen.
3. Water als 'fysiek systeem' (waterbeheer): Waterbeheerders beheren de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Het Rijk en de provincie zijn hier bevoegd gezag, waarbij taken op- of overgedragen zijn aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. Het waterbeheer valt buiten de gemeentelijke bevoegdheden - en dus buiten de VOB.

Belangrijk is de Scheepvaartverkeerswet (SVW) die het wettelijke kader biedt voor de waterverkeersdeelnemers op zee en op de binnenwateren. Ingevolge deze wet is een algemene maatregel van bestuur uitgevaardigd: het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Dit reglement houdt verkeersregels ter voorkoming van aanrijding of aandrijving, waarbij het concreet gaat om zaken zoals gedragsregels, het voeren van lichten, het gebruik van de marifoon en het afmeren.

De VOB bevat geen inhoudelijke bepalingen die betrekking hebben op de ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld of een woonboot ergens permanent mag worden afgemeerd. Hiertoe zijn veeleer de Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan de aangewezen juridische instrumenten. Bij afgifte van een ligplaatsvergunning toetst het bestuursorgaan vervolgens - onder andere op basis van het bestemmingsplan - of dit vanuit de optiek van de ruimtelijke ordening is toegestaan. De Woningwet is niet van toepassing op woonboten en daarmee ook niet het hiermee samenhangende regime van bijvoorbeeld omgevingsvergunningen voor de activiteit bouwen. Een ander gevolg is dat hinder-, geluids- en andere milieuzones formeel niet gelden voor ligplaatsvergunningen. In de praktijk wordt per geval beoordeeld in hoeverre de wettelijke ruimte wordt benut.

De VOB stelt wel een vergunningplicht voor verbouw en vervanging van een woonboot. Voor de beoordeling van dergelijke vergunningsaanvragen kunnen stadsdelen welstandsbeleid voor woonboten

vaststellen.

De VOB stelt in aanvulling op de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) aanvullende regels zodat een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling in het kader van een verantwoord havenbeheer gewaarborgd blijft. De regels bij of krachtens de Wvgs zijn ter bevordering van de openbare veiligheid bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. De regels zijn van toepassing op de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen. Maar ook de handelingen gerelateerd aan het vervoer, zoals het laden en lossen of het laten staan of liggen van de vervoermiddelen waarin of waarop zich gevaarlijke stoffen, of resten daarvan, bevinden. Ook kortstondige opslag van gevaarlijke stoffen tijdens het vervoer valt onder de Wvgs. De Wvgs beperkt zich tot de gevaarlijke stoffen. Aanvullend, via de VOB, is het daarom nodig om voor milieuschadelijke, die niet vallen onder de categorie gevaarlijke stoffen, nadere regels te stellen.

12.2.13 Beleidsregels 'Vervangen en verbouwen van woonboten'

Bij vervanging van woonschepen gelden de beleidsregels "Vervangen en verbouwen van woonboten". Deze beleidsregels zijn op 3 maart 2009 door stadsdeel Oost-Watergraafsmeer vastgesteld en vervangen de voordien geldende beleidsregels zoals deze waren geformuleerd in de nota "Woonschepenbeleid Watergraafsmeer". De centrale stad heeft, bij B&W-besluit van 14 april 2009, dit beleid overgenomen. Conform dit beleid mogen woonschepen bij vervanging of verbouwing hun huidige lengte behouden, maximaal vijf meter breed zijn en maximaal drie meter hoog. De maximale lengte van woonarken bij verbouwing of vervanging bedraagt daarentegen 20 meter. Deze regels zijn in de bestemmingsplanregels overgenomen.

12.3 Waterparagraaf Amstelkwartier tweede fase

Op grond van artikel 3.1.1 en 3.1.6 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, grondwater, hemelwater en waterkeringen, de waterkwaliteit en de riolering.

De waterparagraaf is het resultaat van het watertoetsproces. In deze waterparagraaf staan drie vragen centraal:

- welke effecten kunnen de planontwikkelingen Amstelkwartier 2e fase hebben op het watersysteem van het betreffende gebied?
- kunnen deze effecten, voor zover ze negatief zijn, worden gecompenseerd of gemitigeerd (verzacht/beperkt)?
- is het bestemmingsplan uitvoerbaar?

Op basis van bestaande wet- en regelgeving zijn bovenstaande vragen voor de vijf wateraspecten behandeld: waterbergingscapaciteit, grondwater, waterkeringen, waterkwaliteit en klimaatbestendigheid. In dit rapport zijn de plannen voor de ontwikkelingen van het deelgebied Amstelkwartier tweede fase beschouwd, waarbij voornamelijk wordt beoordeeld op een mogelijke negatieve impact op het watersysteem, en hoe dit voorkomen kan worden.

Bij de ontwikkeling van het deelgebied wordt plaats gemaakt voor een nieuwe woonwijk, met ruimte voor

wonen, werken, recreëren en voorzieningen in de plint (winkels, horeca). Centraal in het deelgebied wordt een groot park aangelegd. Onder de toekomstige bouwblokken worden zowel geheel als half-verdiepte ondergrondse parkeergarages gerealiseerd.

Na beschouwing van de invloed van de planontwikkeling op de vijf wateraspecten, zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- De nieuwe bebouwing valt voor het grootste deel buiten de kern- en beschermingszone. Bij bebouwing binnen de beschermingszone moet een watervergunning worden aangevraagd en moet aangetoond worden dat constructies buiten het leggerprofiel vallen. De realisatie van constructies in de kernzone of in het leggerprofiel is niet mogelijk.
- Bij alle nieuwe bomen en kabels en leidingen moet gezorgd worden dat zij, inclusief de ontgrondingskuil van de boom of erosiekrater van een drukleiding, buiten het keur- of leggerprofiel van de waterkering vallen.
- Voor alle werkzaamheden binnen de kern- of beschermingszones van de waterkering moet een watervergunning voor het werken nabij een waterkering aangevraagd worden bij het waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet.
- In de toekomstige situatie is geen extra verharding aanwezig ten opzichte van de huidige situatie (de verharding vermindert met 1.463 m²). Er hoeft dus geen extra waterberging gerealiseerd te worden.
- In de toekomst worden de volgende grondwater maatregelen gerealiseerd in het deelgebied:
 1. De huidige grindkoffer ter plaatse van de voormalige Nuon-sloot (op de grens van Amstelskwartier eerste fase en tweede fase) wordt vernieuwd en verlengd.
 2. Er komt een 2^e grindkoffer langs de toekomstige Amstelstroomlaan.

Met het toekomstige maaiveldniveau op NAP +0,9 m wordt de gemeentelijke grondwaternorm in het gebied ruimschoots gehaald.

- Het vloerpeil van de bebouwing dient hoger te liggen dan het minimale maaiveldniveau in verband met het benodigde verhang voor de afvoer van regenwater en de aanwezigheid van stoepranden en dergelijke.
- Ontwikkelaars dienen bij het ontwerp van de ondergrondse parkeergarages insluiting van grondwater op de kavel te voorkomen. De ondergrondse parkeergarages worden waterdicht uitgevoerd (geen polderconstructies).
- Het gebruik van uitlopende materialen wordt voorkomen tijdens de bouw- en gebruiksfase. Ten aanzien van uitloogbare materialen zullen de richtlijnen van Waternet/AGV worden gevolgd (geen gebruik van: PAK, lood, zink en koper).
- Bij het realiseren van steigers in de openbare ruimte zal tropisch hardhout met een FSC-keurmerk of een alternatief voor hout worden toegepast.
- Bij de eventuele verplaatsing van woonboten of de aanleg van nieuwe ligplaatsen wordt een aansluiting op de riolering meegenomen. Hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van de waterkering.
- In het gebied wordt een gescheiden rioleringssysteem gerealiseerd, bestaande uit DWA (droogweerafvoer) en HWA (hemelwaterafvoer).

Zie voor de Waterparagraaf Amstelskwartier tweede fase bijlage11.

Hoofdstuk 13 Luchthavenindelingbesluit

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

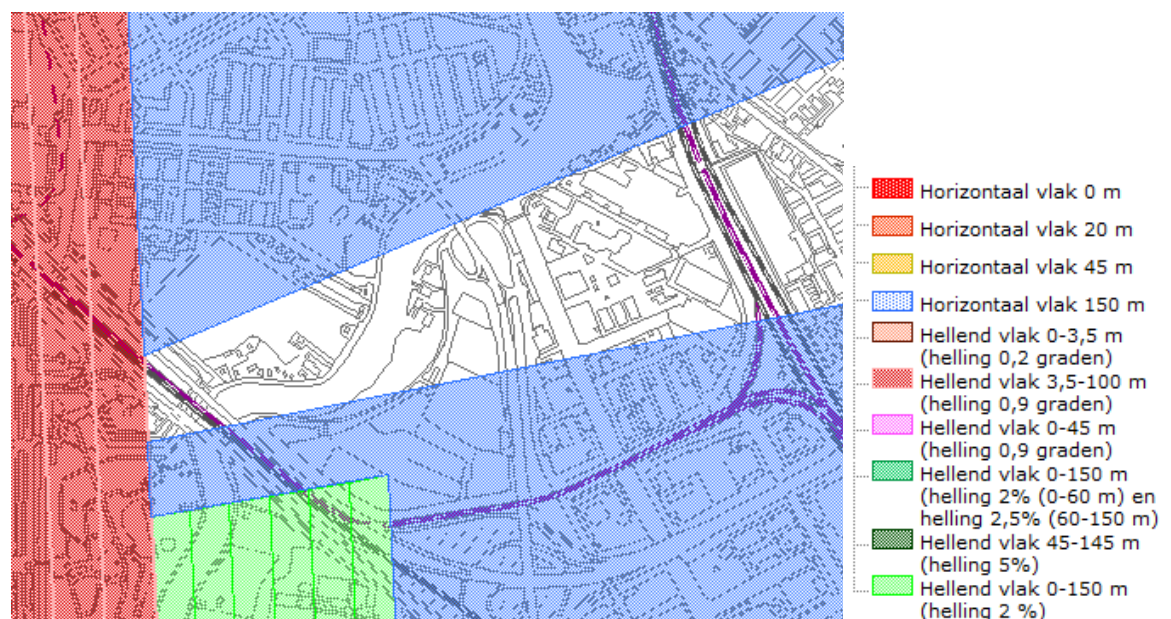
In het LIB is o.a. een beperkingengebied vastgesteld waar in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting beperkingen noodzakelijk zijn ten aanzien van de bestemming of het gebruik van de grond. Het beperkingengebied is aangegeven op kaartmateriaal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

1. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenverkeer;
2. De bebouwing en het gebruik van gronden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenverkeer;
3. De maximale bouwhoogte van objecten in, op of boven de grond in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer;
4. Bebouwing die, of een gebruik dat vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

Overigens wordt het LIB rond het jaar 2014 herzien. Ten tijde van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan was het nog niet duidelijk wat de gevolgen van dat toekomstige LIB zullen zijn.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.



Het voorliggende plan valt voor een klein deel binnen het beperkingengebied van het LIB. Ten noorden

van het plangebied geldt een beperking in bouwhoogte. Sprake is van een horizontaal vlak van 150 meter. Deze hoogte is gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven -4,00 meter NAP. In Amstelkwartier tweede fase worden geen bouwhoogtes toegestaan die boven de 150 meter uit komen.

Hoofdstuk 14 Cultuurhistorie en archeologie

14.1 Algemeen

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

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

14.2 Regelgeving

14.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). 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. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

14.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 komt de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;
- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen vervalt per 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningsvrij. Verder worden inpassende wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningsvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningsvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast leidt de MoMo op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.1.6, vierde lid, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

14.2.3 Archeologiebeleid Provincie Noord-Holland

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (21 juni 2010) is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma van de Structuurvisie Noord-Holland 2040 en beschrijft de kernkwaliteiten van de verschillende Noord-Hollandse landschappen. Gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien in nieuwe ontwikkelingen in het landelijke gebied dienen rekening te houden met deze karakteristieke eigenschappen.

De Leidraad Landschap en Cultuurhistorie geeft aan welke kernkwaliteiten van landschap en cultuurhistorie van provinciaal belang zijn. Provinciale Staten willen dat deze kwaliteiten op een zorgvuldige wijze worden meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen waar nut en noodzaak van zijn onderbouwd. Het betreft ontwikkelingen zoals woningbouw, bedrijfsontwikkeling, natuur- en recreatieprojecten, infrastructuur et cetera. Of veranderingen wel of niet plaatsvinden is eigenlijk geen discussiepunt, het gaat om de wijze waarop, de mate waarin en de vormgeving ervan. De provincie gebruikt deze leidraad bij de ontwikkeling van eigen ruimtelijke plannen en bij de beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit van gemeentelijke plannen.

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland is een geografische uitwerking van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De kaart geeft in zijn algemeenheid informatie over landschapstypen, aardkundige waarden, cultuurhistorische objecten/monumenten, archeologische verwachtingen en structuurdragers als militaire structuren en historische dijken. Deze informatiekaart is voor wat betreft bovengrondse cultuurhistorische waarden vooral gericht op gemeenteoverschrijdende zaken en is daardoor minder geschikt voor het in kaart brengen van de lokale waarden.

14.2.4 Archeologiebeleid Amsterdam

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

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

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

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommegaande dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

Voor Amsterdam komt het verankeren van de cultuurhistorie in het proces van ruimtelijke ordening ook aan bod in de Beleidsnota 'Ruimte voor Geschiedenis' (vastgesteld 13 april 2005) en 'Spiegel van de Stad, visie op het erfgoed van Amsterdam' (vastgesteld 14 november 2011).

14.3 Cultuurhistorie en archeologie binnen Amstelkwartier tweede fase

Door Bureau Monumenten en Archeologie (BMA) is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd van het plangebied Overamstel. Dit is bedoeld om het cultuurhistorische verleden van het plangebied in kaart te brengen en daarmee een beeld te krijgen van de archeologische sporen die in de bodem aanwezig zijn (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Actualisatie Overamstel Stadsdeel Oost, april 2011, zie bijlage 12). Tevens heeft BMA een Cultuurhistorische verkenning uitgevoerd van de bovengrondse cultuurhistorische waarden in Overamstel (Cultuurhistorische verkenning en advies Industrierrein Overamstel, mei 2012, zie bijlage 13).

14.3.1 Archeologie

Archeologische verwachtingskaart

Op basis van de historisch-topografische inventarisatie zijn binnen plangebied Overamstel materiële overblijfselen te verwachten die samenhangen met de ontginnings/ en gebruiks/ en bewoningsgeschiedenis van de 11de/12de tot in de 20ste eeuw. De verwachtingen worden gekoppeld aan de huidige toestand van het terrein en mogelijk opgetreden bodemverstoringen. Dit leidt tot een verwachtingskaart van archeologische materiële neerslag voor het plangebied.

Het plangebied is verdeeld in zes verwachtingszones:

Zone A: Bewoning langs de Amstel

Archeologische verwachting: hoog

Betreft de zone van bewoning langs de Amstel. De materiële neerslag betreft funderingen en sporen zoals beerputten en afvallagen. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.

Ter plaatse van de Nieuwe Utrechtseweg en de Duivendrechtsevaart zijn de archeologische resten verstoord. Voor deze delen van de zone wordt de hoge verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting.

Zone B: Katoendrukkerij 't Molentje

Archeologische verwachting: hoog

Betreft de zone van de Katoendrukkerij 't Molentje aan de Korte Ouderkerkerdijk. De materiële neerslag betreft sporen van funderingen van de katoenstamp- en kalandermolen en de verschillende werkplaatsen evenals restanten van productieafval. Dergelijke sporen hebben een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog.

Zone C: Ouderkerkerdijk

Archeologische verwachting: hoog

Betreft het tracé van de middeleeuwse Ouderkerkerdijk. De materiële neerslag betreft aanplempingen, beschoeiingen, dijk- en wegstructuur en losse vondsten en afval. Vanwege de lange gebruikperiode hebben de archeologische sporen een hoge dichtheid en een sterke onderlinge samenhang. De archeologische verwachting is daarom hoog. Ter plaatse van de Duivendrechtse vaart zijn de archeologische resten verstoord. Voor deze delen van de zone wordt de hoge verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting.

Zone D: Amstel

Archeologische verwachting: laag

De materiële neerslag betreft losse vondsten van in de Amstel gegooid afval of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag.

Zone E: Grote Duivendrechtse Polder

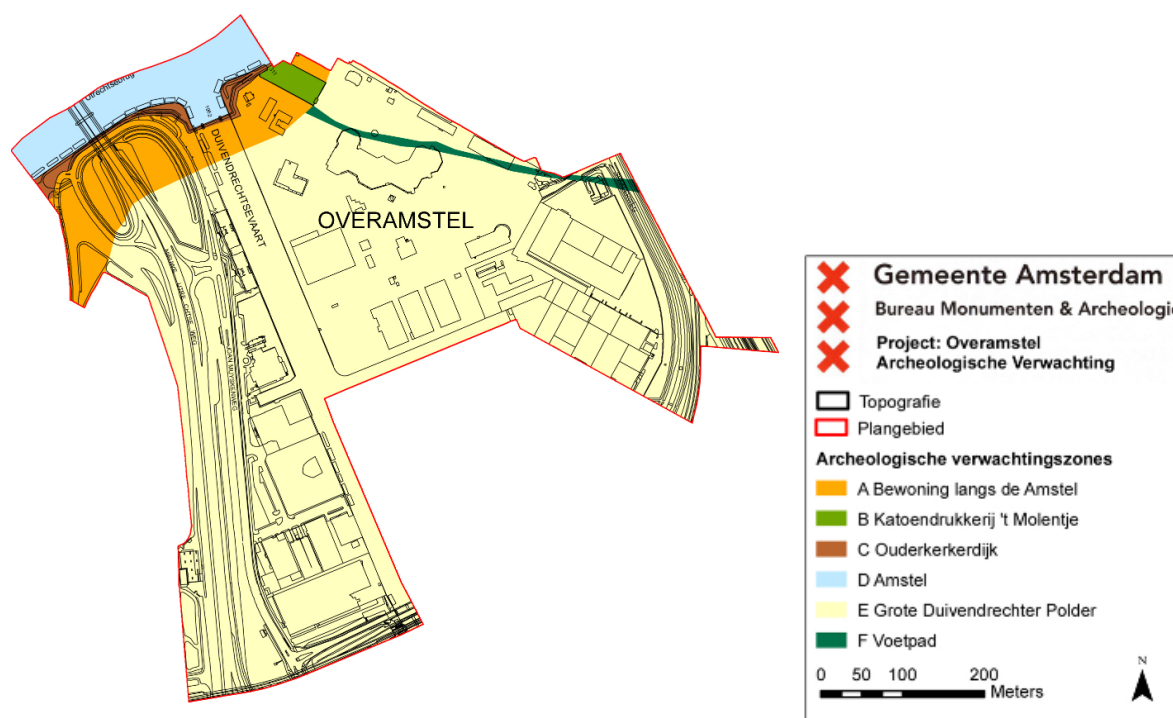
Archeologische verwachting: laag.

Hier kunnen sporen voorkomen die verband houden met bewoning en landgebruik van de ontginning tot de 20ste eeuw. Dergelijke overblijfselen hebben weinig tot geen samenhang en een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. Ter plaatse van de Nieuwe Utrechtseweg, de Duivendrechtsevaart en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht zijn de archeologische resten verstoord. Voor deze delen van de zone wordt de lage verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting.

Zone F: Voetpad

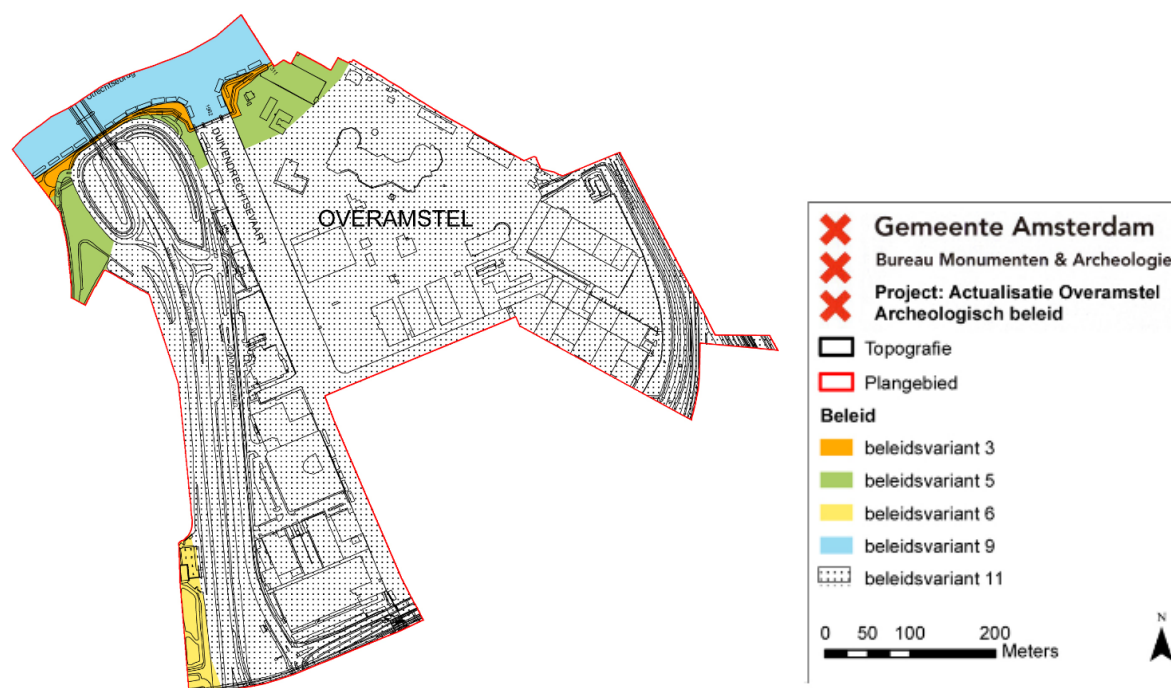
Archeologische verwachting: laag.

De materiële neerslag betreft losse vondsten van afval of verloren voorwerpen. Dergelijke overblijfselen hebben geen samenhang en hebben een wijde verspreiding. De archeologische verwachting is daarom laag. Ter plaatse van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht zijn de archeologische resten verstoord. Voor deze delen van de zone wordt de lage verwachting bijgesteld naar een negatieve verwachting.



Aan de hand van de archeologische verwachtingen is een beleidskaart opgesteld. De beleidskaart is bedoeld als een ruimtelijk schema van de maatregelen die nodig zijn voor de zorg voor het archeologisch erfgoed binnen bepaalde zones of locaties in het plangebied.

Op de archeologische beleidskaart voor Overamstel worden vijf beleidszones/ beleidsvarianten onderscheiden.



Voor beleidsvariant 3 (**verwachtingszone C**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 100 m² of minder dan 0,50 m onder maaiveld. Voor beleidsvariant 5 (**verwachtingszones A en B**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij bodemingrepen kleiner dan 500 m² of minder dan 3,50 m onder maaiveld. Voor beleidsvariant 9 (**verwachtingszone D**) geldt een uitzondering van archeologisch veldwerk bij ingrepen in de waterbodem kleiner dan 10.000 m² of minder dan 3,50 m onder maaiveld. Voor beleidsvariant 11 (**verwachtingszones E en F en een deel van zone A**) geldt bij alle bodemingrepen een uitzondering van archeologisch veldwerk.

Voor de uitvoering van elk archeologisch veldwerk, zoals een Archeologische Begeleiding (AB), een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) of een Archeologische Opgraving (AO), is een archeologisch Programma van Eisen (PvE) vereist. Hierin zijn de kwalitatieve randvoorwaarden en onderzoeksvragen voor het werk vastgelegd. Het vormt de basis voor verdere planning en kostenraming. Het PvE is onderdeel van de bouwprocedure. Het laten opstellen ervan behoort tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer van het bouwplan.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan 50 jaar worden aangetroffen dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld moet worden zodat in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

14.3.2 Cultuurhistorie

Historisch stedenbouwkundig~~analyse~~

Voorgeschiedenis

Ter hoogte van het huidige plangebied was tot aan het begin van de twintigste eeuw de Grote

Duivendrechtse Polder gelegen. Deze polder werd in het oosten afgebakend door de Weespertrekvaart, feitelijk een opvolger van de oude Ringsloot rond de Watergraafmeer, en in het westen en noorden door de Amstel. Tot aan het einde van achttiende eeuw was er in het gebied een aantal buitenplaatsen aanwezig en was vooral de natuur beeldbepalend. In het zuiden lag de gemeente Ouder-Amstel waartoe de gehele polder tot 1921 behoorde. De opening van de Rijnspoorweg in 1843, de spoorlijn tussen Amsterdam en Arnhem, leidde ertoe dat de polder werd doorsneden.

Tot 1900 stond er nog nauwelijks bebouwing in het gebied, afgezien van wat industrie aan de westkant van de Weespertrekvaart. Daar kwam in 1906 met de aanleg van de Zuidergasfabriek verandering in. De verschillende onderdelen van de fabriek werden vanaf dat moment in een tijdspanne van circa tien jaar gebouwd. In deze fabriek werd, net als op andere plaatsen in de stad, lichtgas geproduceerd uit steenkool. Bijzonder is dat de Zuidergasfabriek door de Gemeente Amsterdam zelf is gebouwd nadat de productie en exploitatie van lichtgas voorheen in handen van particuliere ondernemingen had gelegen. Na de Tweede Wereldoorlog nam de vraag naar lichtgas af. Als gevolg hiervan werd het complex vanaf 1969 grotendeels gesloopt, waarna slechts enkele gebouwen overbleven. Deze vormen nu nog een tastbare herinnering aan de oude Zuidergasfabriek.

Industrie in het Algemeen Uitbreidingsplan van 1934

Halverwege de jaren dertig presenteerde de Dienst Stadsontwikkeling het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) voor de stad Amsterdam, dat in 1934 officieel is aangenomen. Hierin werden meerdere industrieterreinen rondom Amsterdam aangewezen. Deze beslissing kwam voort uit het streven om zwaardere industrie te scheiden van woonbebouwing. Ook het huidige plangebied is op de bijbehorende kaart van het AUP als industriezone gemarkeerd. Naast de Zuidergasfabriek, vestigde zich hier vanaf het midden van de jaren dertig ook de Rioolwaterzuivering Zuid. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kon er pas na de oorlog aan de invulling van het AUP worden begonnen. Feitelijk waren er twee afzonderlijke industrieterreinen in het gebied voorzien: industriegebied-Duivendrecht en industrieterrein Weespertrekvaart.

Industrieterrein Amstel

Omdat het industriegebied-Duivendrecht deels op Amsterdams grondgebied lag en deels op dat van de gemeente Ouder-Amstel, moesten er twee deelplannen worden opgesteld. De scheidingslijn tussen deze twee gebieden was een geplande trambaan, het huidige metrotracé. De twee deelplannen zijn in 1949 officieel goedgekeurd. Vanaf dat jaar werd begonnen aan het gedeelte boven de geplande trambaan. Het gedeelte ten zuiden daarvan werd vanaf 1959 aangelegd. Het ontwerp dat aan de ontwikkeling ten grondslag lag, was in grote lijnen voor de oorlog reeds ontstaan.

De Duivendrechtsevaart vormt in zekere zin een grens tussen de groene Amsteloevers en het industriegebied. Aan het groene karakter van de Amsteloevers werd destijds veel waarde gehecht, net als bij de aanleg van de Zuidergasfabriek.

Het is niet ondenkbaar dat het aanwezige groen als compensatie diende voor het industriegebied. De beplanting aan weerszijden van de als een 'parkway' ontworpen rijksweg vormt de punt van de Amstelscheg in de vorm van een groenstrook langs de Amstel. Daarin liggen de botenhuisen van de roeiverenigingen, het volkstuintencomplex ten westen van de Utrechtseweg en de groenstrook waarin de latere Joan Muyskenweg ligt ingebed. Opvallend is dat de ligging van wegen en spoorlijnen nagenoeg gelijk is aan de huidige toestand. Van Eesteren hoopte dat met dit diep in het stadsweefsel doordringende groen, stad en landschap met elkaar verweven raakten. Hoewel de Rijksweg later is vervangen door de A2, vormt deze zuidelijke toegang tot de stad een vloeiende overgang vanuit het open landschap via de Utrechtsebrug richting de bebouwing van Amsterdam Zuid.

In de vooroorlogse variant vormde een insteekhaven met vijf aftakkingen de basis, ondersteund door een bescheiden wegennetwerk. In de naoorlogse variant is de insteekhaven, de Duivendrechtsevaart, teruggebracht naar twee aftakkingen en is er een groot aantal wegen voorzien in de structuur van een

relatief strak raster.

Bij de herziening van het ontwerp in 1961 kreeg het gebied als naam 'industrieterrein Amstel' en in 1966 kwamen beide gedeelten voor een periode van twaalf jaar onder Amsterdams bestuur. Om onderscheid te maken tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte zijn in het verleden de aanduidingen Amstel-Noord en Amstel-Zuid gebruikt of Amstel I en II.

Het noordelijke gedeelte van het industrieterrein Amstel werd vanaf het begin van de jaren vijftig geleidelijk bebouwd. Het eerste grootschalige complex was de Fiat fabriek van autobedrijf Leonard Lang, die nog grotendeels intact is. In 1955 werd er een tweede perceel bebouwd en vervolgens meerdere. Aan het einde van de jaren vijftig was het noordelijke gedeelte volledig bebouwd. Vanaf dat moment werd de aanleg en ontwikkeling van het zuidelijke deel ingezet.

Beschrijving monumenten en overige cultuurhistorische waarden

Monumenten

Het plangebied Overamstel wordt gekenmerkt door een groot aantal bedrijfs- en industriegebouwen uit de jaren vijftig en zestig. Rond de noordwestoever van de Amstel staat echter een aantal oudere bouwwerken uit het begin van de twintigste eeuw. Alle maken deel uit van de voormalige Zuidergasfabriek. De volgende objecten hebben de status van Rijksmonument:

- Hekwerk langs de Amstel aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Directeurswoning aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Portiersgebouw aan de Korte Ouderkerkerdijk 45 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Watertoren tegenover de Spaklerweg 24 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Hoofdpzichterswoning aan de Spaklerweg 24 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Directiegebouw aan de Spaklerweg 26/28 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Assistent-ingenieurswoning aan de Spaklerweg 30/32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Meterhuis aan de Spaklerweg 32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek
- Regulateurgebouw achter de Spaklerweg 32 behorende tot de voormalige Zuidergasfabriek

De gebouwen van de Zuidergasfabriek en het bijbehorende haventje, ophaalbrug en hekwerk vormen een geheel in een parkachtige opzet. Uit archiefonderzoek is gebleken dat er bij de bouw van de fabriek en de aanleg van het terrein, vanaf 1906, bewust rekening is gehouden met het omliggende natuurschoon. Zo werd er gekozen voor de plaatsing van de meest representatieve architectuur langs de Amsteloevers terwijl functionele gebouwen meer landinwaarts werden geplaatst. Naast het aanzicht van de Amsteloevers speelde de volgorde in het productieproces van het lichtgas een rol in de positionering van de verschillende gebouwen. De gashouder werd vanwege ontploffingsgevaar aan de rand van de Amstel gebouwd, maar kleurrijk beschilderd om het aanzicht te verbeteren. Deze opzet van losse bouwwerken in een groene omgeving is ook bij andere gasfabrieken herkenbaar met als duidelijkste voorbeeld de Westergasfabriek. Tot de meest beeldbepalende infrastructuur op het terrein behoorde de spooraansluiting en de, nog aanwezige insteekhaven.

De noordwest/zuidoost lopende verkavelingsrichting van de Zuidergasfabriek, die direct volgt uit de polderverkeveling, is gebruikt in de stedenbouwkundige opzet van het nieuwe Amstelkwartier.

Overige cultuurhistorische waarden

De ontwikkeling in de jaren vijftig en zestig heeft de meest ingrijpende gevolgen voor het gebied Overamstel gehad. Een aantal bedrijfsgebouwen uit deze periode is van een bijzondere architectonische kwaliteit. Voor dit gebied is, anders dan voor vele andere naoorlogse gebieden die tot stand kwamen op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan, geen waarderingskaart gemaakt. De gebouwen met cultuurhistorische waarde in Overamstel zouden bij het opstellen van zo'n waarderingskaart echter in aanmerking komen voor een orde 2-status. De waarderingskaarten AUP en

Post-AUP gebieden worden opgesteld om te dienen als welstandskaarten die, afhankelijk van de ordewaardering, aangeven hoe met de bebouwing moet worden omgegaan. Ook kunnen zij als een belangrijk kennisdocument dienen. In de toelichting op de waarderingskaarten wordt een object met een orde 2-status als volgt beschreven: "een architectuureenheid met een voor de periode karakteristieke architectonische vormgeving en/of typologie, die bovendien een belangrijke bijdrage levert aan de compositie van de verkavelingseenheid en het veld".

Betekenisvolle gebouwen

Het voormalige hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam is sinds 1985 gelegen op het terrein van de Zuidergasfabriek en is ontworpen door architect Norbert Gawronski. Het is een van de weinige resterende gebouwen uit zijn oeuvre. Kenmerkend is de keuze voor een langgerekt, laag ontwerp dat uit verschillende terrasniveaus is opgebouwd. De positie van de watertoren heeft de vorm en ligging van het gebouw bepaald. Het interieur bestaat uit zogeheten kantoortuinen, waarbij gestreefd is naar een evenwicht tussen openheid en beslotenheid. Als hoofdkantoor voor een energiebedrijf lag de nadruk op de energiezuinigheid van het gebouw.

De tuin rond het gebouw (1991-1993) is een ontwerp van het bureau voor landschapsarchitectuur B+B en wordt gekenmerkt door een glad gemaaid gazon met twee grote ovalen daarin, omringd door heggen. Een van de ovalen omvat een vijver, de ander een klein plantsoen. Het is een in esthetisch opzicht geslaagd en representatief voorbeeld van de landschapsarchitectuur uit de jaren '90 van de vorige eeuw, waarin de in te richten ruimte zoveel mogelijk leeg en open wordt gelaten en de beplanting tot geometrische vormen wordt beperkt. De tegenstelling tussen de grote openheid die de tuin kenmerkt en de door hagen omsloten ovale tuinen die plekken daarbinnen markeren lijkt verwant aan de traditie in de Deense landschapsarchitectuur, maar de ovale ruimte geven hier geen vorm aan de tussenruimtes, maar richten de ovalen de ruimte in. De bestaande bomen zijn zoveel mogelijk in het ontwerp opgenomen.

Betekenisvolle stedenbouwkundige elementen

De Duivendrechtsevaart werd afgegraven om in het gebied de aan- en afvoer van goederen per schip mogelijk te maken. In het vooroorlogse ontwerp voor het gebied had de vaart vijf vertakkingen. Na de oorlog werd dit aantal teruggebracht tot twee. De vaart heeft nautisch/ utilitair karakter met strakke kademuren.

De waterstructuur van de Duivendrechtsevaart is een belangrijk stedenbouwkundig element in het voormalige industriegebied en blijft bij de ontwikkeling van het gebied Overamstel gehandhaafd. De ontwikkeling van Overamstel heeft dus ook geen negatieve uitwerking op het stedenbouwkundig belang van de vaart.

Karakterisering

Binnen de grenzen van het plangebied valt een deel van het terrein van de voormalige Zuidergasfabriek. Het oude hoofdkantoor van het Energiebedrijf Amsterdam van architect Norbert Gawronski is beeldbepalend. Het gebied is grotendeels in gebruik bij energieleverancier Nuon en Liander. Centrale waarden in het gebied zijn het groen, de openheid en de positionering van de historische architectuur. De oriëntatie dankt het complex aan de vroeger verkaveling van het polderlandschap. In het stedenbouwkundig ontwerp voor het aangrenzend gebied ten zuiden van de voormalige fabriek wordt een van de villa's door beoogde nieuwbouw gescheiden van de reeks historische bebouwing langs de zuidzijde van het terrein. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt dient de Zuidergasfabriek, inclusief de onderlinge relatie van de gebouwen, als één geheel te worden beschouwd.

Advies

Bij de ontwikkeling van Overamstel moet rekening gehouden worden met een goede inpassing van de Zuidergasfabriek. Bij de stedenbouwkundige uitwerking, waarin de verschillende gebouwen van de fabriek onderdeel zullen gaan uitmaken, zal er naar gestreefd moeten worden de samenhang tussen de verschillende gebouwen te respecteren. In dat opzicht is het te betreuren dat in het stedenbouwkundig

plan voor het aangrenzende deel 1b de Directeurswoning (Spaklerweg 45) door een dwars geplaatst volume wordt losgesneden van de reeks tot de Zuidergasfabriek behorende gebouwen aan de oostzijde van de groenstrook. Deze dwars geplaatste volume is opgenomen in het reeds onherroepelijke bestemmingsplan Amstelkwartier Binnendijks.

De opname van de groene parkaanleg in het stedenbouwkundige plan is een positief gegeven. Het open houden van de parkaanleg kan in conflict kan komen met de cultuurhistorische waarde van het voormalige hoofdkantoor van Energiebedrijf Amsterdam van Gawronski. Het in de planvorming wegbestemde gebouw voldoet niet aan de criteria die gesteld worden voor aanwijzing als (gemeentelijk) monument. Hergebruik zou mogelijk overwogen kunnen worden, in ieder geval is een goed documentatie bij sloop van dit laatste werk van Gawronski aan te bevelen.

De tuin rond het gebouw met de twee ovalen is een ontwerp van Bureau B+B, dat een representatief voorbeeld is van landschapsarchitectuur uit het begin van de jaren negentig. De ontwerpprincipes zouden mogelijk uitgangspunt kunnen zijn bij de herinrichting van het terrein, waarbij het behoud van de ovaal met de daarbinnen gelegen vijver overwogen kan worden.

Voor de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase is er voor gekozen het voormalige hoofdkantoor te slopen. De volgende overwegingen hebben hieraan ten grondslag gelegen:

- Het toekomstige park in Amstelkwartier tweede fase is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam (zie Structuurvisie Amsterdam). Het NUON-hoofdkantoor ligt grotendeels in de hoofdgroenstructuur, en tast de omvang en kwaliteit van de Hoofdgroenstructuur aan.
- De stedenbouwkundige opzet van Amstelkwartier is geënt op de karakteristieke noordwest/zuidoost lopende verkavelingsrichting van de Zuidergasfabriek, die direct volgt uit de polderverkaveling. Dus indirect is de oude polderverkaveling zichtbaar gehouden. Het Nuon-hoofdkantoor ontkracht door z'n grote omvang en specifiek vorm deze karakteristieke verkaveling.
- Amsterdam kampt met een overaanbod van leegstaande kantoorgebouwen, waarvoor het lastig is een alternatieve functie voor dit soort verouderde kantoorgebouwen te vinden. Het is daarom niet de wens – gezien het kantorenbeleid van de gemeente - om het NUON-kantoorgebouw opnieuw als kantoorvolume te benutten. In het kantorenbeleid wordt om deze reden uitgegaan van sloop.
- De gebouwopzet is specifiek geënt op gebruik als kantoor, waardoor het lastig en kostbaar wordt om deze voor andere doeleinden, bij voorkeur woningbouw, te benutten. In combinatie met het genoemde overaanbod van leegstaande kantoren, is transformatie van dit gebouw irreëel.
- Bij het handhaven van het NUON-hoofdkantoor wordt het zeer lastig om een alternatief tracé voor de 40 bar 16 inch aardgastransportleiding naar de verplaatste GOS en GET te maken. Dit zal, vanwege milieucontouren, ten koste gaan van woonprogramma, waardoor uitvoering van een stedenbouwkundig plan geënt op woningbouw financieel onhaalbaar wordt.

Aanbevelingen

Hoogbouw: in de nota *Hoogbouw in Amsterdam* wordt gesteld dat vanuit de groene scheggen stedelijke hoogbouw nadrukkelijk te ervaren is. Bouwhoogten aan de randen dienen zich tot 30 meter te beperken. Accenten tot 60 meter zijn toegestaan, bij voorkeur in de tweede linie. Voor de koppen van de scheggen geldt bovendien het toetsingskader Hoofdgroenstructuur. Ten aanzien van de stedenbouwkundige ontwikkeling in de verschillende deelgebieden van Overamstel is het aan te bevelen van begin af aan rekening te houden met de in de Hoogbouwnota geformuleerde uitgangspunten. Bij het opstellen van een eventuele Hoogbouw Effectrapportage zal ook met de hoogbouw rond het Amstelstation rekening moeten worden gehouden.

Hoofdstuk 15 Natuur en landschap

15.1 Algemeen

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

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

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

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

15.2 Regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

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

15.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechtings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, kan alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen voor het plan moeten dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

15.2.2 Flora en faunawet

Op grond van de Flora en Faunawet 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 verblijfsplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van LNV heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

15.3 Beleid

15.3.1 Ecologische Hoofdstructuur

In Nederland is het rijksbeleid voor natuur vormgegeven via de Ecologische Hoofdstructuur(EHS). De EHS is een netwerk van aaneengesloten natuurgebieden in Nederland. De EHS bestaat uit bestaande natuurgebieden, een aantal bestaande wateren en nieuwe natuur op landbouwgrond. Om de EHS te realiseren worden natuurgebieden 'aan elkaar geknoopt' door ertussen ecologische verbindingen te creëren. Zo worden levensgemeenschappen groter en robuuster.

Waardevolle gebieden uit de ecologische hoofdstructuur zijn beschermd op basis van beleid, zoals het provinciale ecologische beleid. Op 23 mei 2011 hebben provinciale staten van Provincie Noord-Holland de eerste partiële herziening van de Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Eén van de daarin opgenomen onderwerpen is de EHS. Vervolgens

hebben gedeputeerde staten het Natuurbeheerplan 2012 op 20 september 2011 vastgesteld.

Het Natuurbeheerplan geeft aanleiding voor de wijziging van de begrenzing van de EHS en de provinciale ecologische verbindingzones zoals opgenomen in de PRVS. Gedeputeerde Staten heeft hiertoe dan ook besloten.

Amstelkwartier tweede fase ligt niet in de Ecologische Hoofdstructuur en er lopen geen ecologische verbindingzones door het plangebied.

15.3.2 Hoofdgroenstructuur

In de structuurvisie 'Structuurvisie Amsterdam 2040 - Economisch sterk en duurzaam', vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2011, heeft Amsterdam de minimaal benodigde hoeveelheid groen die Amsterdam wil borgen, bestaande uit gebieden die waardevol zijn voor de stad en de metropool, omdat zij een onmisbare functie vervullen voor groene recreatie, verbetering leefklimaat, waterhuishouding, hittedemping, verbetering luchtkwaliteit, biodiversiteit en voedselproductie vastgelegd in de zogenaamde Hoofdgroenstructuur (HGS). Behoud van cultuurhistorische waarden en een gevarieerd totaalaanbod aan groen zijn belangrijke aspecten.

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

Ingrepen in de HGS worden op inpasbaarheid beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn opgenomen in de van de Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam deel uitmakende tabellen. Daarin staat per groentype aangegeven welke ingrepen wel en niet zijn toegestaan. Deze gebieden zijn terug te vinden op de bij de Structuurvisie behorende kaart 'Hoofdgroenstructuur'. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de HGS.

15.4 Resultaten onderzoeken

In het kader van het MER voor het gebied Overamstel is als deelrapportage een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd door Dienst Ruimtelijke Ordening (september 2012).

Bij het onderzoek voor deze m.e.r. staan twee vragen centraal:

- welke effecten kunnen de ontwikkelingen in het plangebied Overamstel hebben op de aanwezige natuurwaarden in het gebied en in de directe omgeving daarvan;
- kunnen deze effecten, voor zover ze negatief zijn, worden gecompenseerd of gemitigeerd (verzacht/ beperkt)?

15.4.1 Beschrijving van het plangebied en inventarisatie

Omgeving onderzoeksgebied

Aan de westkant van de A2 ligt volkstuinenpark Amstelglorie, verder zuidelijk ligt Amstelland met agrarische en recreatieve functies. De polder Groot Duivendrechtse polder, ten zuidwesten van het onderzoeksgebied, wordt nog deels voor landbouw gebruikt. Het onderzoeksgebied grenst aan de zuidkant aan het bedrijventerrein Amstel Businesspark Zuid. Verder ten zuiden liggen een aantal volkstuinparken en sportvelden van de Toekomst. Aan de oostkant ligt de Weespertrekvaart, met daarachter de Watergraafmeer, met onder andere de sportvelden van sportpark Drieburg.

Ecologische verbindingen

De spoorbaan met taluds en sloten van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht is een belangrijke verbinding met het buitengebied, waarlangs grondgebonden dieren zich kunnen verplaatsen. In het deelgebied 4B (Weespertrekvaart Midden) is voldoende ruimte voor dieren om langer in het gebied te verblijven.

Het Ecolint is de natte verbinding tussen Nieuwe Diep en Nieuwe Meer. Deze slingert door de Watergraafmeer en door het zuidelijk deel van stadsdeel Zuid. De verbinding volgt een deel van de Weespertrekvaart en loopt langs de Amstel verder naar het Zuiden. In de verbinding zit nog een aantal knelpunten, onder andere bij de Weespertrekvaart en langs de oevers van de Amstel. Volkstuinenpark Amstelglorie vormt ook een schakel in de ecologische structuur langs de Amstel naar het buitengebied.

Het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied bestaat voor een groot deel uit een intensief gebruikt industrie- en bedrijventerrein. Er zijn in het onderzoeksgebied slechts enkele groengebieden met natuurwaarden van enige betekenis:

- de omgeving rond de spoorbaan, vooral de oostelijke kant;
- de groenstrook langs de A2 en het bosplantsoen met oude bomen in de lussen van de op- en afrit van de A2 bij de Amstel;
- de oever van de Amstel.

Langs de spoorlijnen en snelwegen en in beperkte mate langs de oever van de Amstel is er voldoende dekking voor grondgebonden soorten in de dichtbegroeide bermen en de taluds. Hier kunnen grondgebonden dieren langer verblijven.

Het onderzoeksgebied is heel open en grote delen hebben een beperkte hoeveelheid groen, het gebied in zijn geheel is daarom matig geschikt als verblijfsgebied voor grondgebonden dieren.

De hierboven genoemde groengebieden en het volkstuinenpark, Amstelglorie zijn goed foerageergebied voor vleermuizen. Hierdoor is er de mogelijkheid dat er verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen in het plangebied zijn. Gewone dwergvleermuizen kunnen op enkele kilometers van hun foerageergebied verblijven.

Deze genoemde groengebieden hebben een functie als broedbiotoop voor vogels. In het bebouwde deel van het plangebied zijn scholekster en zwarte roodstaart opmerkelijke broedvogels.

15.4.2 Effecten van de ontwikkelingen in het plangebied Amstelkwartier tweede fase op de natuurwaarden

Naast de natuurwaardenonderzoek die voor het gehele gebied Overamstel is opgesteld, is tevens gekeken naar de effecten op de natuur vanwege de ontwikkelingen in het plangebied Amstelkwartier tweede fase.

Gebieden

Amstelkwartier tweede fase (ontwerp)

Natura2000

Markermeer en IJmeer, de Botshol en de Vechtplassen zijn de meest nabijgelegen Natura2000-gebieden. Gezien de afstand tot de gebieden en de aard van de ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied zullen deze geen significant effect hebben op deze natuurgebieden.

EHS

De EHS-gebieden in Amstelland liggen nabij het plangebied. Ook op de EHS wordt geen negatief effect verwacht.

Hoofdgroenstructuur en ecologische structuur Amsterdam

In het bestemmingsplangebied ligt op dit moment geen gebieden die tot de Hoofdgroenstructuur van Amsterdam behoren. In de nieuwe situatie wordt in Amstelkwartier tweede fase een park voorzien, dat deel uit zal gaan maken van de Hoofdgroenstructuur.

De oever van de Amstel maakt deel uit van de ecologische structuur van Amsterdam. Er zijn geen ontwikkelingen voorzien, die nieuwe belemmeringen in deze structuur veroorzaken.

Soorten*Zoogdieren*Kans op vleermuizen

Er is een (kleine) kans dat er vleermuizen in gebouwen in het plangebied verblijven. Bij sloop van gebouwen, die potentieel geschikt zijn als vleermuizenverblijfplaats is nader onderzoek nodig. Met batdetectoren moet dan volgens het vleermuizenprotocol worden vastgesteld of er vleermuizen zijn.

Voor een deel van het bestemmingsplangebied is in de zomer van 2012 een aanvang gemaakt met dit onderzoek.

In het bestemmingsplangebied moeten de volgende soorten vaste verblijfplaatsen worden onderzocht:

- zomerverblijfplaatsen gewone dwergvleermuis in gebouwen;
- winterverblijfplaatsen gewone en ruige dwergvleermuis in gebouwen;
- kraamkolonies van gewone dwergvleermuizen in gebouwen;
- baltsplaatsen van gewone en ruige dwergvleermuis in gebouwen;
- vliegroutes voor gewone en ruige dwergvleermuis.

Bij de planning van het onderzoek naar vleermuizen moet rekening worden gehouden met de onderzoeksperiode en de houdbaarheid van de resultaten. Voor het onderzoek is een compleet 'vleermuizenseizoen' nodig (van begin mei tot half september) en onderzoeksgegevens die bij een ontheffingsaanvraag gebruikt worden, mogen niet ouder zijn dan drie jaar.

Vleermuizen worden door de Flora- en faunawet zwaar beschermd. Als uit het nader onderzoek blijkt dat er vaste verblijfplaatsen in de gebouwen zijn, moet er volgens de Flora- en faunawet gehandeld worden. In de gedragscode van de Gemeente Amsterdam staan hiervoor de richtlijnen. Hieronder volgt wat de consequenties kunnen zijn.

Bij de sloop of renovatie van een gebouw met vleermuizen moeten er maatregelen worden getroffen om de vleermuizen geen schade toe te brengen. De te treffen maatregelen zijn afhankelijk van het type verblijfplaats. Mogelijke maatregelen zijn:

- bij de planning van de sloopwerkzaamheden rekening houden met kwetsbare periodes van de aangetroffen soorten, deze perioden verschillen per type verblijfplaats;
- het ongeschikt maken van verblijfplaatsen op het juiste moment (zodat vleermuizen voor de sloop

kunnen wegtrekken).

Verder moet worden aangetoond dat de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen behouden blijft. Dat kan door:

- werkzaamheden aan gebouwen met geschikte verblijfsplaatsen te faseren;
- in de nieuwbouw of in gebouwen in de nabije omgeving voorzieningen te treffen waardoor vleermuizen deze gebouwen weer als verblijfplaatsen kunnen gebruiken. Dit kan door bijvoorbeeld een deel van een spouwmuur voor vleermuizen toegankelijk te maken of vleermuiskasten in te metselen of op te hangen.

Eventuele ontheffingsaanvraag verblijfplaatsen van vleermuizen

Voor het vernietigen van vaste verblijfplaatsen is een ontheffing van artikel 11 van de Flora- en faunawet nodig. Omdat vleermuizen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan kan alleen ontheffing worden aangevraagd op grond van een belang uit de Habitatrichtlijn. In vrijwel alle gevallen is alleen het volgende belang van toepassing: *'dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten'*.

Bij een ontheffingsaanvraag moet aangetoond worden:

- dat er een geldig belang van toepassing is;
- dat met het treffen van mitigerende maatregelen de vleermuizen ontzien kunnen worden en
- dat er met bijvoorbeeld compenserende maatregelen voldoende alternatieve verblijfsmogelijkheden gecreëerd kunnen worden.

Overige zoogdieren

Kleine zoogdieren, zoals konijn, egel, mol, bosmuis en veldmuis kunnen in het gehele plangebied van Amstelkwartier tweede fase in bermen en kleine groenstroken worden verwacht. Voor deze zoogdieren is het leefgebied in het grootste deel van het bestemmingsplangebied beperkt. Alleen in de groenstrook langs de Amstel is er beschutting. Hier kunnen ook grotere zoogdieren zoals hermelijn, wezel en bunzing langs trekken.

Voor de genoemde zoogdieren geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling.

Amfibieën, reptielen en vissen

Van de beschermde rugstreeppad zijn in de omgeving van het bestemmingsplangebied geen waarnemingen bekend; het is dan ook onwaarschijnlijk dat deze het plangebied zal bereiken.

Voor de ringslang is er in plangebied geen leefgebied. In de omgeving wordt incidenteel een doortrekkende ringslang gezien.

Het water van het Duivendrechtsevaart en het 'RWZI-haventje' staat in open verbinding met de Amstel. Soorten kunnen zich eenvoudig door het hele plangebied verplaatsen. De meest voorkomende soorten in de Amstel zijn: alver, baars, blankvoorn, brasem, snoekbaars (Vismonsters Waternet). In het bestemmingsplangebied is geen geschikt biotoop voor de in Amsterdam voorkomende beschermde vissoorten: rivierdonderpad, kleine modderkruiper en bittervoorn.

Broedvogels

In het deel van het bestemmingsplangebied waar ontwikkelingen worden voorzien komen naast een aantal algemene soorten van het stedelijk gebied zoals ekster, houtduif, heggenmus, pimpelmees en koolmees enkele bijzondere soorten voor. De grote bonte specht in oude bomen, de zwarte roodstaart in gebouwen. Ook is het mogelijk dat de boerenzwaluw in een leegstaand gebouw of loods broedt.

Boerenzwaluw, koolmees, pimpelmees, grote bonte specht en zwarte roodstaart staan op de lijst van vogels, waarvan de nesten niet jaarrond beschermd zijn, maar waarvan de inventarisatie wel gewenst is.

Flora

In het plangebied zijn in het voorjaar van 2012 geen rietorchissen gezien. In 2011 zijn de muurplanten op de kades geïnventariseerd. Langs de Amstel zijn drie groeiplaatsen, waarvan twee met tongvarens, respectievelijk één met bijna honderd exemplaren en één van gele helmbloemen, met 125 exemplaren. In de RWZI-haven is een groeiplaats met één tongvaren. De tongvaren en de gele helmbloem zijn beschermde soorten (tabel 2). Bij werkzaamheden kan van de gedragscode van Amsterdam gebruikt maken. Een ontheffingsaanvraag is dan niet nodig.



Groeiplaatsen muurplanten

Insecten

In het bestemmingsplangebied komen geen beschermde insectensoorten voor.

Er wordt voor de volledige resultaten van de natuurtoets verwezen naar bijlage 14.

15.5 Conclusie

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een beschermd natuurgebied of nabij gebieden van de EHS.

Er is een kans op verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen. Wanneer de plannen voor sloop concreet worden, moeten deze gebouwen – volgens het vleermuizenprotocol – nader worden onderzocht. Voor de uitvoering van het onderzoek en een eventuele ontheffingsaanvraag moet gerekend worden op een doorlooptijd van ongeveer anderhalf jaar.

Voor het verkrijgen van een ontheffing voor verblijfplaatsen van vleermuizen moet aangetoond worden dat deze aanwezig zijn. Verder moet worden onderbouwd dat er 'een dwingende reden van groot openbaar belang (...)' is. Daarnaast moet er in het plan in alternatieve verblijfplaatsen voor vleermuizen voorzien worden en is het nodig om bij de sloop van gebouwen maatregelen te treffen om deze soort te ontzien. Als aan deze voorwaarden voldaan wordt zal naar alle waarschijnlijkheid ontheffing worden verleend.

Voor de overige in het plangebied voorkomende beschermde plan- en diersoorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Voor de in het plangebied aangetroffen flora kan van de gedragscode van Amsterdam gebruik gemaakt worden. Een ontheffingsaanvraag is dan niet nodig. De aspecten van natuur- en soortenbescherming betekenen derhalve geen belemmering voor dit plan.

Hoofdstuk 16 Duurzaamheid

16.1 Algemeen

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

16.2 Regelgeving

16.2.1 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provincie Noord-Holland wil zoveel mogelijk bijdragen aan de afname van de oorzaken van klimaatverandering. Daarom wil de Provincie het energieverbruik in samenwerking met gemeenten in het stedelijk gebied, op bedrijventerreinen en in de glastuinbouw zoveel mogelijk beperken en de resterende vraag met duurzame energie invullen. De toepassing van duurzame energie in de gebouwde omgeving moet worden vergroot.

Artikel 33 ("Energie en duurzaam bouwen") van de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (die op 1 november 2010 in werking is getreden) bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie (herstructurering), bedrijventerreinen en kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, WKO en aardwarmte, zonne-energie, biomassa. Verder dient nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen te voldoen.

16.2.2 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO² neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

16.2.2.1 *Duurzaamheid in de nieuwbouw*

Op 10 september 2008 heeft de raad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

- Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;
- In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

16.2.2.2 Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2005' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven. Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitloogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

16.2.2.3 Leidraad Energetische Stedenbouw

In 2010 heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening, in samenwerking met de TU Delft, de 'Leidraad Energetische Stedenbouw' (LES) ontwikkeld. Dit instrument is een eerste tool dat klimaatneutraal bouwen in de Amsterdamse projecten toegankelijk maakt voor stedenbouwkundigen en planologen. Het geeft een methodologie aan, hoe je in je project het onderwerp 'energie' kunt benaderen en aan welke knoppen je kunt draaien om energiezuinig te ontwerpen en het project op te zetten.

LES gaat niet uit van een rekenmodel maar van het stapsgewijs toepassen van maatregelen die in een matrix samengevat zijn. Aan het einde van elke stap wordt een energiebalans opgesteld, op basis waarvan je een afweging maakt tussen de maatregelen die je in het project toepast.

Hoewel de ontwikkeling van LES de focus op de projecten legt, agendeert deze publicatie daarnaast thema's op schaal van de stad Amsterdam.

16.2.2.4 Windmolens

De gemeente Amsterdam heeft als doelstelling om meer windmolens te plaatsen en zodoende te voldoen aan de CO₂-reductiedoelstellingen.

Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie heeft realisering van windmolenparken langs kanalen, waterkeringen, spoorwegen en wegen en in het grensgebied tussen land en water de voorkeur. Solitaire windmolens dienen bij voorkeur te worden geplaatst bij infrastructurele knooppunten.

Windmolens vallen sinds 1 januari 2011 onder de werking van het 'Activiteitenbesluit'. Bijna alle windmolens op land vallen geheel onder deze algemene regels. Een omgevingsvergunning blijft nodig voor de windmolens waarvoor het bevoegd gezag na beoordeling gemotiveerd voor het maken van een milieueffectrapport kiest. Op deze windmolens is, naast de omgevingsvergunning, paragraaf 3.2.3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Dit betreft de normering voor geluid.

Er is voor wat betreft de externe veiligheid een nieuw artikel 3.15a in het Activiteitenbesluit opgenomen waarin onder andere normen zijn opgenomen voor het plaatsgebonden risico, veroorzaakt door een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens, voor buiten de inrichting gelegen kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Het plaatsgebonden risico voor een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar object is niet hoger dan 10⁻⁶ per jaar. Het plaatsgebonden risico voor een

buiten de inrichting gelegen beperkt kwetsbaar object is niet hoger dan 10^{-5} per jaar. Er kunnen bij ministeriële regeling afstanden worden vastgesteld, die minimaal aanwezig moeten zijn tussen een nieuwe windmolen of een combinatie van nieuwe windmolens en een buiten de inrichting gelegen kwetsbaar dan wel beperkt kwetsbaar object. In dat geval zijn de eerder bedoelde waarden niet van toepassing. Er kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de berekening van het plaatsgebonden risico.

16.2.2.5 *Regionale OV-Visie 2010-2030 van de Stadsregio Amsterdam*

De OV-Visie 2010-230 is samen met gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

16.3 **Amstelkwartier tweede fase**

Landschap en cultuurhistorie

Een belangrijke drager in het plan een essentiële voorziening voor de wijk is het centraal gelegen park met de daarin gelegen monumenten.

Het huidige park is nu nog niet toegankelijk, maar worden opengesteld nadat de gemeente het terrein heeft verworven en de bodem heeft aangepakt. Door het behoud van de bestaande bomen en monumenten profiteren de bewoners van Amstelkwartier eerste en tweede fase en de omliggende buurten van een volwassen park en de cultuurhistorie van de plek.

Bovendien vervult het park een functie in de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Door de ligging tegen het buitendijkse park met ecologische oever, wordt de Amstel (en de ecologische functie) als het ware naar binnen getrokken.

De oude gebouwen van de Zuidergasfabriek en de haven met brug vormen gezamenlijk een grote monumentale waarde. Het zijn Rijksmonumenten en in redelijke staat. Desondanks kunnen nu weinig mensen van de monumenten genieten omdat het park waarin ze staan niet toegankelijk is.

De verwerving van het terrein en het toegankelijk maken van het park biedt de kans ook te investeren in de monumenten. In het park komen de monumenten goed tot hun recht. De unieke kans om de monumenten nieuwe functies te geven, stimuleert investeringen in de gebouwen waarmee het behoud van deze monumenten voor lange tijd wordt gegarandeerd.

Energievisie

Ecofys heeft in opdracht van Projectbureau Wibaut aan de Amstel in 2009 een energievisie opgesteld. Belangrijkste aanbevelingen voor Amstelkwartier tweede fase daaruit zijn:

- Bespaar maximaal door de realisatie van een optimaal casco;
- Sluit aan op stadswarmte(retour);
- Ga door met gebruikmaking van de gasexpansieturbine (GET) voor de opwekking van duurzame elektriciteit en voeg hier een koude-installatie gecombineerd met een koudeopslag aan toe;
- Zet in op maximale realisatie van zonne-energiepanelen en (indien mogelijk) windturbines voor de opwekking van duurzame elektriciteit.

Het aansluiten op stadswarmte is binnen Amsterdam inmiddels 'business as usual' en sluit aan bij het

'stadswarmte tenzij'-beleid. Omdat Amstelkwartier eerste fase al op stadswarmte(retour) wordt aangesloten zijn de benodigde investeringen om Amstelkwartier tweede fase aan te sluiten beperkt.

Investeren in windenergie door de plaatsing van grote windturbines in Overamstel blijkt op basis van de stedelijke windvisie niet haalbaar. De benodigde afstand van een grote rendabele turbine tot woningen (300 meter) blijkt te groot voor een ruimtelijke inpassing binnen het plangebied van Overamstel. Wellicht dat middelgrote turbines net buiten het Amstelkwartier wel kansen bieden. Kleinere turbines op daken zijn in ieder geval wel inpasbaar, maar hebben nauwelijks milieurendement.

Smart grid

Alliander heeft aangegeven dat - indien het tot een besluit tot ontwikkeling komt – in Amstelkwartier tweede fase graag een 'smart grid' aan te leggen. Hiermee kan de vraag en het aanbod van energie optimaal op elkaar worden afgesteld, waardoor de opwekking van duurzame energie wordt bevorderd, en het gebruik van fossiele bronnen wordt terug gedrongen. Op dit moment is nog niet vast te stellen of/hoe een dergelijk net financieel haalbaar is (te maken).

GOS/GET: een klimaatpositieve buurt

Eén onderdeel van de Energievisie verdient bijzondere aandacht. Bij de ontwikkeling van Amstelkwartier tweede fase doet zich namelijk de unieke mogelijkheid voor om een stap verder te gaan dan 'klimaatneutraal bouwen' conform het collegebeleid.

Vanwege de aanwezigheid van grootschalige gasinfrastructuur (gasontvangststation – GOS en gasexpansieturbine - GET) bestaat de kans om met GET door te gaan met de opwekking van duurzame elektriciteit. Aan deze GET kan een koude-installatie gecombineerd met een koudeopslag worden toegevoegd.

In het GOS wordt de druk van het gas uit het landelijke net gereduceerd van 40 bar tot 8 bar, waarna het via een verdeelstation onder verder gereduceerde druk het stedelijke gasnet in wordt geleid. Op dit moment is parallel aan dit GOS een gasexpansieturbine (GET) in bedrijf, die door de reductie van de gasdruk duurzame elektriciteit opwekt.

In de nieuwe situatie kunnen de GOS en GET worden aangesloten op stadswarmte(retour) waardoor de huidige warmtekrachtkoppelingsinstallaties (WKK) worden vervangen voor een warmtewisselaar.

Als de GET nieuw wordt gerealiseerd, kan er aanvullende duurzame koude uit de GET worden onttrokken die wordt opgeslagen in de bodem via een grootschalige koudeopslag. Deze koude kan worden geleverd aan de utiliteitsbouw (en indien gewenst aan woningen) op Overamstel. Bij een gelijkblijvende doorzet van gas staat de realisatie van deze twee innovatieve technieken gelijk aan 80.000 – 90.000 m² opgewekte duurzame elektriciteit door zonnepanelen (schatting elektriciteitsgebruik van circa 3.000 woningen).

Duidelijkheid in de financiering van deze ontwikkeling kan pas verkregen worden wanneer het westelijk deel van Amstelkwartier tweede fase ontwikkeld wordt.

Hoofdstuk 17 Juridische planbeschrijving

17.1 Algemeen

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

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

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

Waar de overige hoofdstukken van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft dit hoofdstuk een toelichting op de bestemmingsplanregeling, te weten de bestemmingsplanregels en de verbeelding. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels en de verbeelding. Daartoe worden in paragraaf 17.3 de regels per artikel toegelicht. Aangezien alle onderdelen van de verbeelding verbonden zijn met één of meer regels, wordt daarbij ook de verbeelding toegelicht.

17.2 Planvorm

Eén deel van het bestemmingsplan is een gedetailleerd eindplan, waar de bestemmingen en de maximale bouw mogelijkheden bekend zijn. Dit deel betreft een woningbouwstrook langs het gebied Amstelskwartier Binnendijks en het in het midden van het plangebied gelegen park. Het tweede deel van het bestemmingsplan is een globaal plan met uitwerkingsverplichting. Dit is gedaan omdat de plannen nog niet concreet zijn, zodat de plannen gefaseerd kunnen worden ontwikkeld. Door het toepassen van globale bestemmingen kan bovendien flexibel worden ingespeeld op nieuwe toekomstige (markt)ontwikkelingen.

17.3 Artikelgewijzetoelichting

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

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

- Hoofdstuk 1: inleidende regels; met daarin definities en de wijze van meten en berekenen.
- Hoofdstuk 2: bestemmingsregels; die het hart van ieder bestemmingsplan vormen. Ze zijn opgebouwd uit een bestemmingsomschrijving, waarin een omschrijving wordt gegeven van de aan de grond toegekende functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Verder kunnen de bestemmingsomschrijving ook impliciet bij de bestemming behorende functies worden genoemd ("met de daarbij behorende"), bijvoorbeeld erf, paden, toegangswegen etc. Per bestemming worden bouwregels gegeven, waarin voor alle bouwwerk en de van toepassing zijnde bouwbeperkingen worden geregeld. Waar nodig worden specifieke gebruiksregels gegeven. Daarin kunnen aanvullingen of afwijkingen van de algemene gebruiksregels worden gegeven.
- Hoofdstuk 3: algemene regels; deze hebben betrekking op in beginsel alle voorafgaande regels. Hierbij gaat het onder meer om de anti-dubbeltelbepaling, algemene gebruiksregels, algemene bouwregels algemene afwijkingsbevoegdheid.
- Hoofdstuk 4: overgang- en slotregels.

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

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

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

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

Artikel 1 Begrippen

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

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die in de overige regels worden aangegeven.

Artikel 3 Bedrijf

De bestemming 'Bedrijf' is gegeven aan het voormalige regulatorgebouw en metergebouw en de gasexpansieturbine gelegen in het noordwesten van het plangebied. Binnen deze bestemming zijn nutsvoorzieningen toegestaan. De reeds in het zuiden van het plangebied aanwezige gasverdeelstation (GVS) en twee Gasontvangststations (GOS) worden naar deze locatie verplaatst in bestaande bebouwing. Voor deze voorzieningen is een bouwvlak opgenomen en zijn bouwwerken, geen gebouwen

zijnde zoals hekwerken toegestaan. De gasontvangstations en gasverdeelstation mogen alleen in gebruik genomen worden indien het gebruik op de huidige locatie opgeheven is.

Artikel 4 Gemengd - 1

Binnen deze bestemming zijn rijksmonumenten aanwezig. Deze monumenten worden gehandhaafd. Binnen de bestemming Gemengd - 1 zijn detailhandel, horeca III, horeca IV, dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en culturele voorzieningen toegestaan. Kantoorruimten zijn toegestaan indien deze ondergeschikt zijn en gerelateerd aan het gebruik van de binnen deze bestemming genoemde voorzieningen. Geluidgevoelige functies zijn niet toegestaan. Middels een binnenplanse afwijking zijn geluidgevoelige functies toegestaan indien middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidgevoelige functies binnen deze bestemming mogelijk zijn.

Artikel 5 Gemengd - 2

Binnen deze bestemming zijn rijksmonumenten aanwezig. Deze monumenten worden gehandhaafd. Binnen de bestemming Gemengd - 2 zijn detailhandel, horeca III, horeca IV, dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en culturele voorzieningen toegestaan. Kantoorruimten zijn toegestaan indien deze ondergeschikt zijn en gerelateerd aan het gebruik van de binnen deze bestemming genoemde voorzieningen. Geluidgevoelige functies zijn niet toegestaan. Middels een binnenplanse afwijking zijn geluidgevoelige functies toegestaan indien middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidgevoelige functies binnen deze bestemming mogelijk zijn. Voor de voormalige watertoren in het plangebied is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die wonen, met uitzondering op de begane grond, mogelijk maakt.

Artikel 6 Groen

Het groen binnen het plangebied is als zodanig bestemd. Het groen is mede bestemd voor bermen en beplanting, paden, speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede voor verhardingen, geluidwerende voorzieningen en straatmeubilair. Het groen kan tevens worden gebruikt voor opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten.

De oevers bij de woonschepen hebben tevens de bestemming Groen gekregen. Voor het walgebruik van de woonboten wordt aangesloten op het beleid van stadsdeel Oost. Stadsdeel Oost geeft aan dat oevers bij woonboten onderdeel zijn van de openbare ruimte en een recreatieve functie hebben. Onttrekking van de oevers aan de openbare ruimte zal worden tegengegaan.

Artikel 7 Tuin

Binnen de bestemming Tuin mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht zoals erfafscheidingen, entreeportalen en luifels. Daarnaast mogen in/ en uitritten ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningen binnen de bestemmingen Wonen 1 tot en met 4 gerealiseerd worden. Carports en overige overkappingen zijn niet toegestaan.

Artikel 8 Verkeer - 1

De stadsstraat (Amstelstroomlaan) en binnenstraten in het plangebied hebben de bestemming Verkeer - 1 gekregen. Deze straten zijn zowel voor het gemotoriseerd verkeer als het langzaam verkeer toegankelijk.

Artikel 9 Verkeer - 2

De gronden die bestemd zijn voor fiets- en voetpaden, pleinen, verblijfsruimten en openbare ruimten hebben de bestemming Verkeer - 2 gekregen. Deze bestemming betreft de fietsroute over de Korte Ouderkerkerdijk en de brug over de Duivendrechtsevaart en de verbinding voor het langzaamverkeer tussen Amstelkwartier eerste fase en Amstelkwartier tweede fase.

Artikel 10 Water - 1 en Artikel 11 Water - 2

Een deel van de Duivendrechtsevaart en de Amstel welke binnen het plangebied zijn gelegen hebben de bestemming Water -1 gekregen. Het insteekhaventje van de voormalige Zuidergasfabriek heeft de

bestemming Water - 2 gekregen. Het gaat om die gronden waar vanuit oogpunt van voldoende waterbergingscapaciteit ook daadwerkelijk water moet komen. Daar waar binnen de bestemming Groen bijvoorbeeld ook waterpartijen zijn mogelijk gemaakt, is binnen de bestemming Water een andere inrichting dan water om die reden uitgesloten. Onder de functie water moet tevens worden verstaan waterberging en -huishouding, waterlopen, waterwegen en watergebonden activiteiten.

Binnen de bestemming Water - 1 zijn ligplaatsen voor woonschepen toegestaan. De ligplaatsen zijn op de verbeelding aangeduid met de functieaanduiding 'woonschepenligplaats'. Op de verbeelding is het maximaal aantal woonschepen opgenomen. De ligplaatsen zijn uitsluitend te gebruiken zoals omschreven in artikel 10 van de regels.

Binnen de bestemming Water - 2 zijn steigers toegestaan voor het aanleggen van boten van bewoners uit Amstelkwartier.

Artikel 12 Wonen - 1

De woningen die gerealiseerd kunnen worden aan de stadsstraat (Amstelstroomlaan) zijn bestemd als Wonen - 1. Naast de woonfunctie zijn op de eerste bouwlaag/ plint de functies, bedrijven, dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening toegestaan. Op de overige bouwlagen is uitsluitend wonen toegestaan. Binnen de woonfunctie is short stay en praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie.

Voor de toelaatbaarheid van bedrijven, dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening wordt gebruikgemaakt van een Staat van Inrichtingen, die als bijlage bij de regels is opgenomen. In dit verband is ook artikel 26 van de regels relevant. Daarin wordt de toepassing van de Staat van Inrichtingen nader geregeld.

Voor de gebouwen is een maximale brutovloeroppervlakte opgenomen. Binnen het bouwvlak moet een deel van de gronden onbebouwd blijven (volle grond). Waar deze gronden onbebouwd moeten blijven is niet vastgelegd. Door het opnemen van een bebouwingspercentage binnen het bouwvlak, blijft een deel van de gronden onbebouwd.

Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze mogen op maaiveld of half verdiept worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terugliggen van de voorgevel. Parkeren op maaiveld mag uitsluitend binnen het hoofdgebouw plaatsvinden. Bij ondergronds bouwen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond. Omdat op het terrein een gasfabriek gevestigd is geweest bevinden zich verontreinigingen in de ondergrond die bij ontgraving mogelijk leiden tot overlast voor de omgeving. Dat geldt met name voor ontgravingen beneden de grondwaterspiegel. Het is daarom verboden om dieper dan -0,30 meter NAP te bouwen.

Artikel 13 Wonen - 2

De woningen die gerealiseerd kunnen worden aan de binnenstraten zijn bestemd als Wonen - 2. Binnen deze bestemming is uitsluitend een woonfunctie toegestaan. Hier valt mede short stay onder en is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie.

Voor de gebouwen is een maximale brutovloeroppervlakte opgenomen. Binnen het bouwvlak moet een deel van de gronden onbebouwd blijven (volle grond). Waar deze gronden onbebouwd moeten blijven is niet vastgelegd. Door het opnemen van een bebouwingspercentage binnen het bouwvlak, blijft een deel van de gronden onbebouwd.

Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze mogen op maaiveld of half verdiept worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terugliggen van de voorgevel. Parkeren op maaiveld mag uitsluitend binnen het hoofdgebouw plaatsvinden. Bij ondergronds bouwen

dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond. Omdat op het terrein een gasfabriek gevestigd is geweest bevinden zich verontreinigingen in de ondergrond die bij ontgraving mogelijk leiden tot overlast voor de omgeving. Dat geldt met name voor ontgravingen beneden de grondwaterspiegel. Het is daarom verboden om dieper dan -0,30 meter NAP te bouwen.

Artikel 14 Wonen - 3

De bestemming Wonen - 3 is gegeven aan de twee aan de binnenstraat te realiseren urban villa's. Deze villa's moeten qua omvang en hoogte meer aansluiting vinden bij de naastgelegen monumentale villa's. Binnen deze bestemming is uitsluitend een woonfunctie toegestaan. Hier valt mede short stay onder en is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie.

Voor de gebouwen is een maximale brutovloeroppervlakte en maximale bouwhoogte opgenomen. Er zijn alleen gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan. Deze mogen op maaiveld of half verdiept worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terugliggen van de voorgevel. Parkeren op maaiveld mag uitsluitend binnen het hoofdgebouw plaatsvinden. Bij ondergronds bouwen dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteit van de ondergrond. Omdat op het terrein een gasfabriek gevestigd is geweest bevinden zich verontreinigingen in de ondergrond die bij ontgraving mogelijk leiden tot overlast voor de omgeving. Dat geldt met name voor ontgravingen beneden de grondwaterspiegel. Het is daarom verboden om dieper dan -0,30 meter NAP te bouwen.

Artikel 15 Wonen - 4

De monumenten die aan de binnenstraat liggen hebben de bestemming Wonen - 4 gekregen. Binnen deze bestemming is uitsluitend een woonfunctie toegestaan. Hier valt mede short stay onder en is praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie.

In de bouwregels is de bestaande situatie van deze gebouwen opgenomen. Eén van de monumentale woningen mag aan de achterzijde uitbouwen. De bouwhoogte mag niet hoger zijn dan de goothoogte van het hoofdgebouw. Dit is middels een aanduiding op de verbeelding aangegeven.

Artikel 16 Wonen - Uit te werken

Het zuidwestelijke deel van het plangebied is op de verbeelding voorzien van de bestemming Wonen-uit te werken. Lid 16.3 bevat de randvoorwaarden (uitwerkingsregels), waarbinnen het bevoegd gezag de bestemming moet uitwerken. Binnen de uit te werken bestemming is voornamelijk in woningbouw (700 woningen) voorzien met de daarbij behorende voorzieningen (detailhandel, bedrijven categorie 1 en 2, horeca I, horeca III, horeca IV, dienstverlening, maatschappelijke dienstverlening en culturele voorzieningen). Het gebruik van de gronden en gebouwen voor zelfstandige kantoren is niet toegestaan. Wel is een kantoor ondergeschikt en gerelateerd gebruik aan de binnen deze bestemming genoemde voorzieningen toegestaan. De maximale toegestane bouwhoogte is voornamelijk 24 meter en 30 meter langs de stadsstraat (Amstelstroomlaan) met één hoogbouwaccent van maximaal 70 meter.

In de uitwerkingsregels is opgenomen dat, voor zover het gebruik van de bestaande gasontvangststations en gasexpansieturbine in het plangebied niet opgeheven is, binnen een afstand van 50 meter geen geluidsgevoelige functies (of gebouwen) zijn toegestaan. Daarnaast zijn binnen een afstand van 80 meter vanaf de hart van de aardgastransportleidingen geen functies voor minder zelfredzame personen toegestaan.

Voor de gronden met de bestemming Wonen - Uit te werken geldt een bouwverbod. Dit bouwverbod geldt niet indien een bouwplan past binnen een ontwerp uitwerkingsplan. Het bouwverbod geldt niet voor bebouwing ten behoeve van een tijdelijke logistiek centrum ten behoeve van de sanering van de gronden in Amstelskwartier.

Dit bestemmingsplan bevat geen algemene procedureregels voor uitwerkingsplannen. De procedure hiervoor is nu voorgeschreven in artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening en heeft rechtstreekse werking. Dit artikel regelt dat deze procedure de weg moet volgen die is voorgeschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit betekent een terinzagelegging van 6 weken, gedurende welke zienswijzen kunnen worden ingediend. Het bevoegd gezag besluit vervolgens binnen 8 weken over de vaststelling van het uitwerkingsplan.

Artikel 17 Leiding - Gas

Vanwege de het plangebied aanwezige gasleiding en de in het plangebied te realiseren/verleggen gasleiding is een dubbelbestemming Leiding - Gas opgenomen. Deze dubbelbestemming legt beperkingen op aan de overige bestemmingen. Deze dubbelbestemming is primair ten opzichte van de overigens geldende bestemmingen.

Het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb) stelt algemene regels voor de inhoud van bestemmingsplannen. Zo is het verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (strekkende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen.

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

Binnen de bestemming Leiding-Gas is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Ten behoeve van de realisatie van woningen binnen het plangebied, dient de reeds in het plangebied gelegen gasleiding verlegd te worden. Zolang dit bij onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan nog niet is gebeurd, is zowel de bestaande gasleiding als de nieuwe in het bestemmingsplan opgenomen. Wanneer de gasleiding is verlegd en een deel van de bestaande niet meer aanwezig is, kan middels een wijzigingsbevoegdheid deze van de verbeelding gehaald worden.

Artikel 18 Leiding - Riool

Voor de afvalwater transportleiding is de dubbelbestemming Leiding - Riool opgenomen. Deze dubbelbestemming heeft een signaleringsfunctie voor ontwikkelaars en beheerders in het gebied. Aan deze dubbelbestemming zijn geen regels verbonden.

Artikel 19 Leiding - Water

Voor de (hoofd)waterleidingen is de dubbelbestemming Leiding - Water opgenomen. Deze dubbelbestemming heeft een signaleringsfunctie voor ontwikkelaars en beheerders in het gebied. Aan deze dubbelbestemming zijn geen regels verbonden.

Artikel 20 Waarde - Archeologie - 1

Voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 1 geldt dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 100 m² en dieper is dan 0,50 m onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 21 Waarde - Archeologie - 2

Voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 2 geldt dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de bodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 500 m² en dieper is dan 3,50 m

onder maaiveld, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 22 Waarde - Archeologie - 3

Voor de gronden met de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 3 geldt dat de initiatiefnemer bij ingrepen in de waterbodem, indien daarbij de bodemverstoring groter is dan 10.000 m² bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor bouwen of van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen de aanlegvergunning) een archeologisch rapport dient te overleggen. Op basis daarvan kunnen aan de betreffende vergunningen voorschriften worden verbonden. In de planregels is geregeld welke dit kunnen zijn.

Artikel 23 Waterstaat-Waterkering

In het plangebied ligt langs de Duivendrechtsevaart en Amstel een waterkering. De waterkering is een verholten waterkering met de status van een directe secundaire waterkering. Ingevolge de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) moeten zowel primaire als secundaire waterstaatswerken (deze is breder dan het fysieke waterstaatswerk als zodanig) in het bestemmingsplan worden verwerkt zowel op de verbeelding als in de regels. In dit bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door het waterstaatswerk op de verbeelding aan te duiden met deze dubbelbestemming en in de regels hieromtrent een bestemmingsomschrijving op te nemen.

Artikel 24 Antidubbeltelregel

Deze bepaling vormt evenals de overgangsbepaling een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

Artikel 25 Algemene bouwregels

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

Artikel 26 Algemene gebruiksregels

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

In dit artikel is ook de regeling inzake de Staat van Inrichtingen opgenomen. Deze 'Staat van Inrichtingen' maakt als bijlage deel uit van de regels van dit bestemmingsplan. Er is een afwijkingsbepaling opgenomen voor bedrijfsoorten die niet in de Staat van Inrichtingen voorkomen. Voorwaarde voor zo'n afwijking is dat het bedrijf ten hoogste een vergelijkbare milieubelasting heeft als andere bedrijven die in dat bestemmingsvlak zijn toegestaan en wél bekend zijn in de Staat van Inrichtingen. Ook in het kader van de vergunning c.q. melding op grond van de Wet milieubeheer kunnen eisen worden gesteld met betrekking tot aanvullende voorzieningen in de bedrijfsvoering.

Artikel 27 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Binnen de aanduiding 'WRO-zone - wijzigingsbevoegdheid' is het mogelijk de bestemmingen "Groen" en "Water - 1" in de bestemming "Verkeer - 1" met de aanduiding 'brug' te wijzigen ten behoeve van de realisatie van een brug over de Duivendrechtsevaart. Indien met de realisatie van de brug water gedempt moet worden, middels pijlers of landhoofd, dan moet dit gecompenseerd worden.

Artikel 28 Algemene afwijkingsregels

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

Artikel 29 Algemene wijzigingsregels

Anders dan de afwijkingsbevoegdheid voor concrete gevallen op grond van artikel 26.1 geldt de wijziging van de Staat van Inrichtingen die in dit artikel wordt mogelijk gemaakt, voor alle toekomstige gevallen.

Artikel 30 Algemene procedureregels

In dit artikel wordt de procedure geregeld die moet worden gevolgd bij de toepassing van de nadere eisen regeling.

Artikel 31 Overgangsrecht

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

Artikel 32 Slotregel

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

Hoofdstuk 18 Economische uitvoerbaarheid

18.1 Wetgeving Grex

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

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

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

18.2 Het voorliggend plan en de Grex

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

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

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

18.3 Amstelkwartiertweede fase in financieel perspectief

Op 17 oktober 2012 heeft de gemeenteraad van Amsterdam op basis van een businesscase, een grondexploitatie voor de sanering en ontwikkeling van Amstelkwartier 2^e fase vastgesteld.

Daarbij heeft de gemeenteraad een krediet van circa € 21 miljoen ter beschikking gesteld om het eerste deel van de sanering van het terrein te kunnen uitvoeren.

De belangrijkste in de grondexploitatie betrokken kostenposten zijn:

- Sloop van de gebouwen;
- Sanering landbodem;
- Bouwrijp maken en aanleg (ondergrondse) infrastructuur;
- Aanleg openbare ruimte.
- Verplaatsing GasOntvangStation (GOS) en GasExpansieTurbine (GET);
- Aanleg park;
- Verwerving terrein.

Het saldo van de grondexploitatie sluit positief, ook uitgaande van de matige marktomstandigheden zoals die zich nu voordoen. Belangrijke opbrengsten komen uit woningbouw (circa 730 woningen) en de ontwikkeling van een winkelcentrum. Daarnaast dragen derden substantieel bij aan de kosten voor sanering (in totaal een bijdrage van circa € 26 mln.).

Bij het opstellen van de grondexploitatiebegroting is een analyse van de risico's betrokken. Hieruit blijkt dat met een grote waarschijnlijkheid deze (markt)risico's zijn op te vangen binnen het plan.

Hoofdstuk 19 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Ministerie van I&M/Rijkswaterstaat Noord-Holland;
3. Ministerie van Defensie voor Noord-Holland;
4. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I/energie);
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
6. Dagelijks Bestuur Oost;
7. Stadsregio Amsterdam;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (Waternet);
9. NV Nederlandse Gasunie;

Daarnaast zijn de stukken in het kader van het maatschappelijk overleg tevens verzonden aan:

10. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
11. Ondernemersvereniging Regio Amsterdam (ORAM);
12. Kamer van Koophandel Amsterdam;
13. Alliander;
14. NS;
15. Prorail.

Hieronder is aangegeven welke instanties hebben gereageerd en een inhoudelijke reactie hebben gegeven. De instanties die geen bericht gestuurd hebben, worden niet genoemd.

N.V. Nederlandse Gasunie bij brief van 10 januari 2013

In het plangebied liggen drie 16 inch, 40 bar gastransportleidingen en twee gasontvangstations allen in beheer van de Gasunie.

Op de verbeelding is de ligging van de gastransportleidingen W-534-01, W-534-04 en W-534-07 niet weergegeven. Verzocht wordt de verbeelding aan te passen.

Beantwoording:

De verbeelding is aangepast.

Beide gasontvangstations W-219 & W-342 zijn in het bestemmingsplan opgenomen als 'Verkeer 1'. Het beleid van de Gasunie is om gasontvangstations op een eenduidige en uniforme wijze te bestemmen. Gelet op de veiligheidsaspecten die gelden voor gasontvangstations verzoekt Gasunie te bestemming te wijzigen in "Bedrijf-Gasontvangstation". Een voorstel is bijgevoegd. Een andere optie zou zijn om binnen de bestemming 'Verkeer 1' de gasontvangstations aan te duiden met de aanduiding 'gasontvangstation' of 'specifieke vorm van bedrijf - gasontvangstation'.

Beantwoording:

Gelet op de gewenste realisatie van de Amstelstroomlaan ten behoeve van de ontsluiting van het plangebied Amstelkwartier tweede fase, is er voor gekozen de bestemming 'Verkeer 1' te behouden en de gasontvangstations middels de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1' in het bestemmingsplan op te nemen. Voor de naastgelegen gasexpansieturbine (in beheer bij Alliander) is de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 2' opgenomen. Middels een algemene

wijzigingsbevoegdheid wordt het mogelijk gemaakt dat deze functieaanduidingen kunnen worden geschrapt bij beëindiging van het gebruik van de gasontvangstations en gasexpansieturbine.

Om zeker te stellen dat geen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden richting het station, waardoor de veiligheidsafstand wordt verkleind, verzoekt Gasunie om een 'veiligheidszone-bedrijven' op de verbeelding op te nemen. Voor beide gasontvangstations geldt een veiligheidsafstand voor kwetsbare objecten van 25 meter, en voor beperkt kwetsbare objecten geldt een afstand van 4 meter. De veiligheidsafstanden dienen gemeten te worden vanaf het bouwvlak.

Voor de planregels is een tekstvoorstel gedaan.

Beantwoording:

In het plangebied worden twee locaties opgenomen waar de gasontvangstations zich bevinden. De huidige locatie ten zuiden van het plangebied, ter hoogte van de toekomstige Amstelstroomlaan (middels de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1'). En de 'nieuwe' locatie ten noorden van het plangebied waar reeds een gasverdeelstation aanwezig is. Voor de nieuwe locatie van de gasontvangstations is de bestemming 'Bedrijf' opgenomen, dit omdat naast de gasontvangstations op deze locatie ook een gasverdeelstation en gasexpansieturbine zijn gesitueerd.

Voor een gasontvangstation geldt een veiligheidsafstand voor kwetsbare objecten van 25 meter. Deze is voor de bestaande situatie ten zuiden van het plangebied op de verbeelding opgenomen. Bovendien bevindt zich een gasexpansieturbine ten zuiden van het gebied ook voor deze gasexpansieturbine is een veiligheidsafstand opgenomen van 25 meter. Het bestemmingsplan is opgesteld conform de SVBP2012. De SVBP2012 maakt het niet mogelijk om de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-bedrijven' op te nemen. In dit bestemmingsplan zal daarom de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone-gas' opgenomen worden.

Bij verplaatsing van de gasontvangstations (en de gasexpansieturbine) naar het noorden van het plangebied, worden een gasontvangstation, een gasexpansieturbine en een gasverdeelstation in één inrichting met elkaar verenigd. De stations en turbine liggen op een afstand van minder dan 25 meter van elkaar. De veiligheidszone van 25 meter zoals die wordt opgenomen voor de bestaande solitaire installaties volgt uit het Activiteitenbesluit. De combinatie van de installaties valt niet binnen de kaders van het Activiteitenbesluit. Daarom is in het geval van de nieuwe locatie van de gasontvangstations en turbine het externe veiligheidsrisico middels een kwantitatieve risicoanalyse vastgesteld en geborgd in de gekozen afstand (25 meter) van de nabijgelegen bestemming Wonen uit te werken en het niet toestaan van gebouwen in de bestemming Groen in plaats van het opnemen van de generieke veiligheidszone zoals die blijkt uit het Activiteitenbesluit.

In hoofdstuk 9.2 van de toelichting wordt verwezen naar een belemmerde strook van 5 meter ter weerszijden van de leiding. Voor een 40 bar regionale gastransportleiding is het wettelijke bepaald dat het voldoende is om de belemmeringstrook te beperken tot 4 meter ter weerszijden uit het hart van de leiding. Verzocht wordt de toelichting en de verbeelding aan te passen.

Beantwoording:

De toelichting is aangepast. Op de verbeelding van het concept ontwerp bestemmingsplan is reeds een belemmeringsstrook van 4 meter opgenomen.

Rijkswaterstaat, bij mail van 25 januari 2013

In paragraaf 6.8 van de toelichting wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied Overamstel, waar het bestemmingsplan Amstelkwartier fase twee deel van uitmaakt, niet zal leiden tot problemen in het verkeer- en vervoersnetwerk. In het bijbehorende verkeersonderzoek wordt eerst vermeld dat het rijkswegennet niet bij het onderzoek is betrokken omdat de toename van het verkeer op

Amstelkwartier tweede fase (ontwerp)

de A1, A2 en A10 ten gevolge van de projectontwikkeling in het niet vallen bij de reeds aanwezige verkeer op de snelwegen en de verwachte autonome ontwikkeling. Echter staat verder in het verkeersonderzoek dat de effecten van de planontwikkeling op de nabijgelegen snelwegen nog zal worden onderzocht in samenwerking met Rijkswaterstaat. Verzocht wordt het effect van de planontwikkeling op de nabij gelegen rijkswegen inzichtelijk te maken en hierbij het verkeer- en vervoerplan Zuidoostlob betreft.

Beantwoording

Naar aanleiding van deze reactie is op 10 april 2013 overleg met de overlegpartner geweest. Hierbij is over en weer uiteengezet dat:

- *Het basialternatief van het MER is opgenomen in het VVP-ZOL.*
- *Het VVP-ZOL heeft een andere input (alle verdichtingsambities zijn als uitgangspunt genomen), het MER Overamstel heeft een realistische beeld als uitgangspunt genomen, op basis van de gegevens die de Dienst Ruimtelijke Ordening daartoe periodiek opstelt en levert;*
- *In de periode tot aan 2023, is er een marginaal effect op de automobiliteit te verwachten omdat naast verdichting met woningbouw, ook bedrijven uit het gebied vertrekken. In de periode tot 2023 zijn daarom ook geen merkbare effecten op het Rijkswegennet te verwachten.*
- *Pas indien de gemeente de verdichting met woningbouw ook na de voltooiing van Amstelkwartier tweede fase voort wil zetten, zal een aantal leemtes in kennis moeten worden ingevuld. Vanuit verkeerskundig perspectief spelen de volgende onderwerpen: Wanneer de brug over de Duivendrechtsevaart noodzakelijk wordt vanuit verkeerskundig perspectief. Of verdichting aan de oostzijde van de Duivendrechtsevaart leidt tot meer verkeer tussen de gebieden Overamstel en Amstelstation. Of en hoe de omvorming van de A2 gestalte krijgt en wat het effect van de omvorming is op het functioneren van de nabijgelegen rijkswegen.*
- *Omdat een dergelijke verdichting nu nog niet opportuun is en daarom niet in bestemmingsplannen wordt vastgelegd, hoeven deze aspecten nu niet uitputtend te worden onderzocht.*

De overlegpartner heeft aangegeven dat gezien de besproken punten het element verkeer en de gevolgen op de rijksinfrastructuur hiermee afdoende inzichtelijk zijn.

Waternet, bij brief van 28 januari 2013

In het plangebied is een afvalwater transportleiding aanwezig. Deze leiding dient ten alle tijden bereikbaar en vrij toegankelijk te zijn, om onderhoud te kunnen plegen of bij calamiteiten snelle noodzakelijke reparaties mogelijk te maken. Voor een goede beheersbaarheid van de leiding is aanwezig, gemeten van de hart van de leiding, een vrije leidingstrook van vijf meter nodig. Verzocht wordt deze leiding in het bestemmingsplan op te nemen.

Beantwoording

De hoofd afvalwater transportleiding wordt op de verbeelding voorzien van de bestemming "Leiding-Riool". Daaraan worden geen planregels toegevoegd. De dubbelbestemming zal uitsluitend een "signaalfunctie" hebben.

Paragraaf 11.1 van de toelichting. De dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam is per oktober 2011 onderdeel geworden van Waternet.

Beantwoording

De toelichting is aangepast.

Paragraaf 11.3 toelichting. Voor zowel de bestaande als de nieuwe grindkoffer geldt dat het formele onderhoud niet bij Waternet ligt. Mogelijk kan Waternet wel, tegen betaling, de uitvoering van dit

onderhoud op zich nemen.

Beantwoording

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Paragraaf 16.3 artikelgewijze toelichting, artikel 11, 12 en 13 Wonen. Bij de betreffende artikelen wordt aangegeven dat er mogelijk kan worden afgeweken van de gestelde aanlegdiepte van parkeerkelders, zijnde -0,6 m NAP. Voldaan moet worden aan de grondwaternorm. Als afgeweken wordt van de gestelde aanlegdiepte, heeft dit effecten op het grondwater. Bij een mogelijke afwijking zal het effect op het grondwater opnieuw in beeld moeten worden gebracht middels een grondwateronderzoek.

Beantwoording

Gelet op de sanering van de gronden in het plangebied en de grondwaterstanden is besloten om de realisatie van parkeervoorzieningen dieper dan - 0,30 m NAP binnen de bestemmingen Wonen 1 tot en met 4 niet mogelijk te maken en daarvoor parkeren op maaiveld (onder voorwaarden) toe te staan. Binnen de artikelen 11, 12 en 13 is de binnenplanse afwijking van de bouwregels verwijderd. Paragraaf 16.3 is aangepast.

Paragraaf 14.4.1 toelichting. Het klopt dat binnen het plangebied geen Ecolint-functie is toegekend. Als versterking van het ecologisch functioneren van de "natte zonering" aan de rand van het plangebied en de insteekhaven is het wenselijk om hier aandacht aan te besteden. Dit kan ondermeer met enkele verontdiepingen dan wel andere (eenvoudige) voorzieningen. Zo sluit de "natte rand" van het plangebied beter aan bij het ecologisch functioneren van het toekomstige buitendijkse park.

Beantwoording

Deze reactie is voor kennisgeving aangenomen en zal meegenomen worden bij de ontwikkeling van het plangebied.

Toelichting hoofdstuk 11 (water), 14 (natuur en landschap) en 15 (duurzaamheid). Vegetatiedaken leveren een positieve bijdrage aan de ecologie op wijkniveau en beleving. Hiernaast hebben vegetatiedaken een positief effect op het binnenklimaat. Verzocht wordt om de toepasbaarheid van groene daken binnen het plangebied nader te onderzoeken en in overweging te nemen.

Beantwoording

Het bestemmingsplan sluit de realisatie van vegetatiedaken niet uit. Het gebruik van vegetatiedaken zal meegenomen worden bij de ontwikkeling van het plangebied.

Artikel 11 t/m 14 van de regels (Wonen 1-4). De functies Wonen 1 t/m 4 grenzen -of liggen deels in- aan de huidige en toekomstige grindkoffer. Gezien het belang van deze voorziening is het noodzakelijk dat de grindkoffer te beheren, onderhouden, inspecteerbaar en vervangbaar blijft. Verzocht wordt dit in de betreffende regels op te nemen, danwel middels een aanduiding op de verbeelding op te nemen. Het gaat om een strook van ten minste 5 meter breedte.

Beantwoording

Er is te veel onduidelijkheid over eventuele aanpassing of vervanging van de huidige grindkoffer en over de ligging van de nieuwe grindkoffer. De huidige en nieuwe grindkoffer worden niet op de verbeelding opgenomen. Het beheer, onderhoud en inspecteerbaarheid zijn elementen die geen ruimtelijke uitstraling dan wel impact hebben. Deze elementen dienen in afspraken met de eigenaren, erfpachters dan wel huurders van de gronden geregeld te worden. Dit is aan de daadwerkelijke beheerder van de grindkoffers om te regelen.

Stadsdeel Oost, bij mail van 28 januari 2013

Planregels

1. In zowel begrip 1.76 als begrip 1.87 wordt het begrip Waterpeil uiteengezet, waarbij in begrip 1.87 aan het begrip Waterpeil twee betekenissen worden toegekend.
2. De lijst met begrippen bevat lege ruimten.
3. De gebruikte terminologie en begrippen ten aanzien van woonboten komen niet overeen met de terminologie en de begrippen uit Oost, terwijl op dit punt wel wordt aangesloten bij het beleid van Oost ten aanzien van woonboten. In Oost wordt in algemene zin gebruik gemaakt van de term woonboten in plaats van de term woonschepen die in het bestemmingsplan Amstelskwartier 2e fase wordt gehanteerd. De term woonboten wordt in Oost onderverdeeld in drie categorieën, nl. woonarken, woonschepen en woonvaartuigen. Verzocht wordt om de onderstaande begrippen ten behoeve van de eenduidigheid op te nemen.

woonboot: een vaartuig, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, niet zijnde een object dat valt onder de Woningwet;

woonschip: een woonboot die herkenbaar is als een van origine varend schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast en zwaarden;

woonvaartuig: een woonboot bestaande uit een casco van een van origine varend schip waarop een opbouw is bevestigd;

woonark: een woonboot, niet zijnde een woonschip of een woonvaartuig.

4. Verzocht wordt om de wijze van meten van de onderdelen lengte, breedte en hoogte van woonboten als volgt te verwoorden ten behoeve van eenduidigheid in beleid van Oost inzake woonboten en bestemmingsplannen:

lengte van een woonboot: afstand gemeten daar waar de constructie van de woonboot, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, goten en vergelijkbare constructies, het langst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken zoals rondhouten, roerbladen en boegsprietten worden niet meegerekend;

breedte van een woonboot: afstand gemeten daar waar de constructie van de woonboot, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, goten en vergelijkbare constructies, het breedst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken, zoals zwaarden en eenvoudige demontabele voorzieningen, worden niet meegerekend;

hoogte van een woonboot: afstand gemeten tussen de waterlijn en het hoogste punt van een woonboot, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals masten, schoorstenen en antennes.

5. Artikel 3, lid 3.2.1 onder c is niet noodzakelijk, aangezien deze uitleg als is opgenomen in het begrip "bebouwingspercentage".
6. In artikel 3, lid 3.3 onder b wordt gesproken over "huidige locatie". De term "huidige locatie" is niet objectief bepaald, omdat niet duidelijk is welk moment met "huidig" wordt bedoeld. Verzocht in plaats van "huidige locatie" het adres te noemen.
7. In artikel 4, lid h is een verwijzing opgenomen. Deze verwijzing moet a t/m g zijn. Daarbij wordt de functie vergaderruimten genoemd in artikel 4.1. Wordt hiermee niet de functie kantoor bedoeld?
8. De functies short stay en aan-huis-gebonden beroepen en bedrijven ontbreken bij de functie wonen in artikel 4.1.
9. In diverse bestemmingen is een verwijzing opgenomen naar artikel 23, terwijl er voor deze bestemming geen specifieke gebruiksregel geldt. Hiermee wordt een dubbeling veroorzaakt, omdat

artikel een algemene gebruiksregel is die altijd van toepassing is. Het verwijzen hiernaar is niet noodzakelijk.

10. Artikel 5.4 graag schrappen. Als de politieke wens bestaat om gronden bestemd als groen te wijzigen in tuin dan zal dit door middel van een separate procedure plaatsvinden. Op deze wijze lijkt het of de politiek het in bepaalde gevallen wenselijk acht om te wijzigen, terwijl het standpunt van de politiek tot op heden is: "oevers zijn openbaar".
11. In artikel 6.1 ontbreekt het onderscheid tussen de hoofdfuncties en de bijbehorende functies.
12. Artikel 6.2 onder d dient aangevuld te worden met "van aangrenzende bestemmingen".
13. Zoals artikel 7.1 onder e nu is verwoord, vallen hier ook parkeerplaatsen onder.
14. De functies a t/m e van de artikelen 9.1 en 10.1 vallen allen onder de term water. Het gebruiken van deze term maakt de bestemming duidelijker.
15. In artikel 9.3 onder b is de term "huidig" opgenomen. Uit de regels blijkt niet wat onder "huidig" wordt bedoeld. In artikel 9.3 onder d wordt namelijk gesproken over het afwijken van 9.3 onder b in plaats van dat het een aanvulling betreft. Overigens klopt de formulering van artikel 9.3 onder d niet, omdat weer verwezen wordt naar artikel 9.3 waarin de term "huidig" wordt gebruikt.
16. Artikel 9.3 onder e behoort bij de wijze van meten, zie opm. 4.
17. De opsomming van artikel 11.1 onder g dient c t/m f te zijn i.p.v. b t/m f.
18. In artikel 15.3 onder e wordt het woord "mag" gebruikt, terwijl hier sprake is van een hard criterium.
19. Artikel 15.3 onder f, dit regel je niet in een bestemmingsplan. Bij de uitwerking zal blijken dat het een weg met een snelheidsregime van max. 30 km/u wordt. Dit regel je door het nemen van een verkeersbesluit.
20. Artikel 15.3.2, het bouwverbod en de afwijking van het bouwverbod dienen opgenomen te worden onder de bouwregels.
21. Artikel 15.3.3. onder a is niet wenselijk. In de praktijk is gebleken dat dan een ontwerp uitwerkingsplan ter inzage wordt gelegd, zonder dat het uitwerkingsplan wordt vastgesteld.
22. In artikel 16.3 wordt gesproken over "basisbestemming". Graag anders formuleren. De formulering wekt verwarring, omdat de dubbelbestemming juist primair is aan de "basisbestemming".
23. In diverse bestemmingen, bijvoorbeeld in artikel 16.4.2, wordt gesproken over het college van B&W. Graag wijzigen in "bevoegd gezag".
24. Het lijkt niet verstandig om de parkeernormen in de algemene regels op te nemen. Hierdoor wordt verplicht hierop te handhaven. Voor bestaande gebieden is dat niet mogelijk, vooral bij bestemmingen waar meerdere functies zijn toegestaan. Tevens zien de parkeernormen alleen toe op de functie wonen, terwijl ook andere functies mogelijk zijn. Het is vreemd om uitsluitend voor één functie parkeernormen op te nemen.

Toelichting

Paragraaf 16.3, juridische planbeschrijving, art. 5, graag de laatste zin van de 2e alinea schrappen. Het lijkt nu of bruikleenovereenkomsten altijd kunnen worden aangevraagd. Dit is niet juist. Met bruikleenovereenkomsten wordt zeer terughoudend omgegaan. Ook de 3e alinea dient te worden geschrapt, omdat de wijzigingsbevoegdheid niet gewenst is.

Beantwoording:

Ad1

Dit is aangepast.

Ad 2

Dit is aangepast.

Ad 3 en 4

Bij de bestemmingswijze van woonboten zal in het plan zoveel mogelijk aangesloten worden bij de in voorbereiding zijnde beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik en de gebiedsspecifieke eisen van het stadsdeel. Dit leidt tot een aanpassing van de regels voor woonboten.

Ad 5

Dit is aangepast

Ad 6

De regeling is verduidelijkt

Ad 7

De term vergaderruimte is verwijderd, er wordt niet bedoeld op zelfstandig kantoor maar op kantoorachtige ruimten behorende bij de functies genoemd onder a tot en met f.

Ad 8

Dit is aangepast.

Ad 9

Dit is aangepast.

Ad 10

De functie tuin wordt bij recht opgenomen, omdat zeker is dat er geen planologische bezwaren bestaan tegen deze functie, bovendien bestaat zowel op centraal stedelijk als stadsdeel niveau de bereidheid om, behoudens privaatrechtelijke overeenstemming van de gronden, mee te werken aan deze functie. Gelet op deze omstandigheden zou het niet direct bestemmen van deze gronden als tuin in strijd met een goede ruimtelijke ordening zijn. De gronden zijn echter eigendom van de gemeente. Dit betekent dat de gronden niet zonder expliciete privaatrechtelijke toestemming van de gemeente (als grondeigenaar) in gebruik genomen mogen worden. Dit laatste kan echter niet geregeld worden in een bestemmingsplan.

Ad 11

Dit is aangepast.

Ad 12

Dit is aangepast.

Ad 13

Ja hier vallen ook parkeerplaatsen onder, de aanduiding parkeerplaats is met name opgenomen om de huidige gebruikers van die terreinen ondubbelzinnig duidelijk te maken dat die functie voortgezet kan worden.

Ad 14

De opsomming heeft tot doel expliciet te maken dat het water mede een verkeersfunctie heeft. Het louter bestemmen als water geeft dit zonder nadere invulling in de begripsbepalingen onvoldoende duidelijk aan.

Ad 15

Deze regels worden in overeenstemming gebracht met de in voorbereiding zijnde beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik.

Ad 16

Dit is aangepast.

Ad 17

Dit is aangepast.

Ad 18

De huidige schrijfwijze bepaalt expliciet dat het aantal parkeerplaatsende norm niet mag overschrijden. De borging zit in de term maximaal hetgeen impliceert dat overschijding niet mogelijk is.

Ad 19

Dit is bewust opgenomen vanwege de relatie met de Wet geluidhinder. Het is inderdaad ook mogelijk dit te regelen met een verkeersbesluit maar dan is op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan niet gegarandeerd dat de weg als 30 km weg wordt uitgevoerd.

Ad 20

Dit is aangepast.

Ad 21

Het daadwerkelijk vaststellen van een uitwerkingsplan is een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. De vrees dat het doorzettingsvermogen van het bevoegd gezag onvoldoende is om uitwerkingsplannen ook daadwerkelijk vast te stellen wordt niet gedeeld.

Ad 22

Dit is aangepast.

Ad 23.

Dit is aangepast.

Ad 24.

Het opnemen van parkeernormen is noodzakelijk nu de huidige borging van de parkeernormen via de bouwverordening komt te vervallen. Hiernaast zijn parkeernormen voor verschillende functies opgenomen.

Toelichting

De toelichting wordt aangepast aan de hand van de in voorbereiding zijnde beleidsnotitie Woonboten en oevergebruik.

Brandweer Amsterdam Amstelland bij brief van 31 januari 2013

Verwezen wordt naar eerder gegeven adviezen op het Stedenbouwkundig Plan van april en mei 2010 en naar het advies op de notitie reikwijdte en detailniveau MER Overamstel van 16 augustus 2012.

Daarnaast heeft de Brandweer advies uitgebracht ten aanzien van externe veiligheid voor het gebied Amstelkwartier fase 2.

De brandweer Amsterdam-Amstelland streeft naar structurele aandacht voor (fysieke) veiligheid in ruimtelijke plannen, bij voorkeur door het opnemen van een veiligheidsparagraaf in de plantoelichting. In deze paragraaf kan worden toegelicht op welke wijze in het plan rekening is gehouden met veiligheidsaspecten.

Beantwoording

Het advies van de Brandweer is verwerkt in paragraaf 9.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. Het advies is verder integraal opgenomen als bijlage bij de toelichting.

Amstelkwartier tweede fase

Amstelkwartier tweede fase

Inhoudsopgave

Regels		3
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	4
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	14
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	16
Artikel 3	Bedrijf	16
Artikel 4	Gemengd - 1	17
Artikel 5	Gemengd - 2	18
Artikel 6	Groen	21
Artikel 7	Tuin	22
Artikel 8	Verkeer - 1	23
Artikel 9	Verkeer - 2	24
Artikel 10	Water - 1	25
Artikel 11	Water - 2	27
Artikel 12	Wonen - 1	28
Artikel 13	Wonen - 2	30
Artikel 14	Wonen - 3	31
Artikel 15	Wonen - 4	32
Artikel 16	Wonen - Uit te werken	33
Artikel 17	Leiding - Gas	35
Artikel 18	Leiding - Riool	37
Artikel 19	Leiding - Water	38
Artikel 20	Waarde - Archeologie - 1	39
Artikel 21	Waarde - Archeologie - 2	42
Artikel 22	Waarde - Archeologie - 3	45
Artikel 23	Waterstaat - Waterkering	48
Hoofdstuk 3	Algemene regels	49
Artikel 24	Anti-dubbeltelregel	49
Artikel 25	Algemene bouwregels	50
Artikel 26	Algemene gebruiksregels	51
Artikel 27	Algemene aanduidingsregels	52
Artikel 28	Algemene afwijkingsregels	53
Artikel 29	Algemene wijzigingsregels	54
Artikel 30	Algemene procedureregels	55
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	56
Artikel 31	Overgangsrecht	56
Artikel 32	Slotregel	58

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

1.2 plan:

het bestemmingsplan Amstelskwartier tweede fase met identificatienummer NL.IMRO.0363.M1103BPGST-OW01 van de gemeente Amsterdam.

1.3 aanbouw

Een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.4 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.6 aanduidingsvlak

Een op de verbeelding aangegeven vlak met eenzelfde aanduiding.

1.7 aan-huis-gebonden beroep

Een dienstverlenend beroep, dat in een woning door de bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is.

1.8 achtergevel

De van de weg afgekeerde gevel van een gebouw of, indien het een gebouw betreft met meer dan één van de weg afgekeerde gevel, de gevel die kennelijk als zodanig moet worden aangemerkt.

1.9 antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de wel of niet in de techniekkast opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.10 antennedrager

Een antennemast of andere constructie bedoeld voor de vestiging van een antenne.

1.11 archeologisch monument

Een aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

1.12 archeologisch rapport

Rapportage waarin de archeologische waarde van het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft, wordt vastgesteld die naar het oordeel van het bevoegd gezag voldoet aan de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie als bedoeld in de Regeling archeologische monumentenzorg, zoals deze geldt op het moment van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

1.13 archeologische verwachting

Waarden waarvan de aanwezigheid in de bodem aannemelijk is of vermoed wordt

1.14 archeologische waarde

Waarden waarvan de aanwezigheid bekend is in de vorm van fysieke overblijfselen in de bodem.

1.15 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.16 bebouwingspercentage

Een in de regels of op de verbeelding aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bestemmingsvlak of bouwvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd. Bij het ontbreken van een percentage geldt een bebouwingspercentage van 100%.

1.17 bedrijf

Inrichting voor de bedrijfsmatige uitoefening van industrie, ambacht, groothandel, internetverkoop opslag en/of transport.

1.18 bestaande bebouwing of gebruik

Bebouwing of gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.19 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.20 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.21 bijgebouw

Een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.22 bodemverstoring

Elke vorm van grondverzet.

1.23 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.24 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.25 bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd.

1.26 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.27 bouwperceelgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.28 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.29 bouwwerk

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.30 brutovloeroppervlakte (bvo)

De totale oppervlakte van de bouwlagen met inbegrip van de bouwconstructies, magazijnen, dienstruimten, bergingen etc.

1.31 consumentverzorgende dienstverlening

Persoonlijke verzorging van consumenten, waaronder kapperszaken, schoonheidsinstituten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven.

1.32 culturele voorzieningen

Musea, (muziek)theaters, expositieruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen voorzieningen.

1.33 cultuurhistorische waarde

De fysieke overblijfselen van de historie, zowel bovengronds(gebouwde monumenten) als ondergronds (archeologie) als het cultuurlandschap met zijn historische landschapselementen als verbinding daartussen.

1.34 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren of het leveren van zaken aan in hoofdzaak personen die deze zaken kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

1.35 dienstverlening

Het verrichten van activiteiten welke bestaan uit het verlenen van diensten aan derden met of zonder rechtstreeks contact met het publiek. Onder te verdelen in:

1. consumentverzorgende dienstverlening;
2. zakelijke dienstverlening.

1.36 dove gevel

Een bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak:

- a. waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidsbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A);
- b. waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidsgevoelige ruimte.

1.37 eerste bouwlaag / plint

De eerste volledige bouwlaag op of boven peil.

1.38 galerie

Een ruimte uitsluitend bestemd voor de tentoonstelling en verkoop van kunstwerken.

1.39 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.40 geldwisselkantoor

Een voor publiek toegankelijke ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het wisselen van geld.

1.41 geluidbelastingvanwege spoorwegverkeer

De etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB op een bepaalde plaats, veroorzaakt door het gezamenlijke spoorwegverkeer of op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.42 geluidgevoeligefuncties (of gebouwen)

Bewoning of een andere geluidsgevoelige functie (of de gebouwen en terreinen die daartoe dienen) zoals bedoeld in de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

1.43 geluidluwezijde

De zijde van een gebouw waar het geluid de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder niet overschrijdt, dan wel een serre of loggia wordt gerealiseerd met waardoor deze voorkeurswaarde op de scheidingsconstructie van de achtergelegen verblijfsruimte wordt bereikt.

1.44 geluidwerende vlies

Een bouwkundige constructie aangebracht aan de buitenzijde van een gevel met het doel een geluidsreductie op deze gevel te bewerkstelligen, als gevolg waarvan voldaan wordt aan het gestelde in de Wet geluidhinder, waarbij de afstand tussen geluidwerende vlies en gevel tenminste 0,5 meter is en waarbij er tussen geluidwerende vlies en gevel sprake is van buitenlucht, met openingen ten behoeve van de luchtverversing met een capaciteit van tenminste 6 dm³ per seconde per m² vloeroppervlak van de achterliggende woning(en).

1.45 groenvoorziening

Ruimten in de open lucht, zoals (bos)parken, plantsoenen, groenvoorzieningen en open speelplekken, met de daarbij behorende sloten, vijvers en daarmee gelijk te stellen wateren.

1.46 hogere waarde

Een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder.

1.47 hoofdgebouw

Eén of meerdere panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.48 horeca I

Fastfood (waaronder begrepen automatiek, snackbar, loketverkoop, fastfoodrestaurant en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.49 horeca II

Nachtzaak (dancing, discotheek, sociëteit, zaalaccommodatie, nachtcafé en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.50 horeca III

Café (café, bar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.51 horeca IV

Restaurant (restaurant, koffie-, en theehuis, lunchroom, juicebar en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.52 horeca V

Hotel (waaronder begrepen hotel, motel, jeugdherberg, bed & breakfast, en naar de aard daarmee te vergelijken bedrijven).

1.53 Internetverkoop

Handel via internet waarbij geen sprake is van het ter plekke bezichtigen, ophalen en/of betalen van de gekochte waar door de kopende partij.

1.54 kampeermiddelen

Een tent, tentwagen, kampeerauto of een caravan, danwel enig ander onderkomen of enig ander voertuig of gewezen voertuig of een gedeelte daarvan, voor zover geen bouwwerk zijnde, een en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen of gewezen voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf.

1.55 kantoor

Het bedrijfsmatig verlenen van diensten waarbij het publiek niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen, daaronder tevens begrepen congres- en vergaderaccommodatie.

1.56 kwetsbare objecten

Objecten als bedoeld in artikel 1, lid 1, onder I, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) waaronder in ieder geval worden begrepen objecten waarbinnen op elk moment meer dan 50 mensen tegelijkertijd aanwezig zijn (die ieder tevens ten minste 8 uur per etmaal aanwezig zijn) en waarvan het brutovloeroppervlakte per persoon kleiner of gelijk is aan 30 m², met uitzondering van kwetsbare objecten als bedoeld in artikel 1, lid 2, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

1.57 langzaamverkeersroute

Verkeersverbinding, die uitsluitend bedoeld is voor fietsers en voetgangers en vergelijkbare verkeersdeelnemers.

1.58 maaiveld

De hoogte van het afgewerkte bouwterrein.

1.59 maatschappelijkdienstverlening

Het verlenen van publieksgerichte diensten op het gebied van overheids-, educatieve, welzijns- (para-)medische, sociaal-medische, levensbeschouwelijke, sociaal-culturele voorzieningen.

1.60 minder zelfredzame personen

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

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

1.61 monument

Bebouwing, die geheel of gedeeltelijk is aangegeven als rijksmonument of als gemeentelijk monument.

1.62 nieuwe bebouwing

Het oprichten van gebouwen, anders dan het vervangen van gebouwen door gebouwen van gelijke aard, omvang en karakter.

1.63 nutsvoorziening

Een voorziening ten behoeve van de distributie van gas, water en elektriciteit, en de telecommunicatie alsmede soortgelijke voorzieningen van openbaar nut, waaronder in ieder geval worden begrepen transformatorhuisjes, pompstations, gemalen, telefooncellen en zendmasten.

1.64 openbare ruimte

Rijwegen, voet- en fietspaden, pleinen, groenvoorzieningen en water, met in begrip van bij deze voorzieningen behorende nutsvoorzieningen, bermen, taluds, waterlopen en waterbouwkundige kunstwerken, ondergrondse afvalsystemen en ondergrondse infrastructurele voorzieningen.

1.65 pand

De kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.66 peil

Onder het peil wordt verstaan:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang, tenzij anders is bepaald;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende ophogingen, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven;
- c. indien in of op het water wordt gebouwd: het N.A.P. of het plaatselijk aan te houden waterpeil

1.67 planregels

De regels, deel uitmakende van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase.

1.68 praktijk- of vrije beroepsuitoefeningaan huis

Dienstverlening, voornamelijk bestaande uit hoofdarbeid, waarbij in overwegende mate de woonfunctie behouden blijft.

1.69 prostitutie

Het aanbieden of verrichten van seksuele diensten tegen een materiële vergoeding.

1.70 prostitutiebedrijf

Een bedrijf waar prostitutie wordt bedreven.

1.71 scheidslijnbouwingswaarden

Een op de verbeelding aangegeven lijn welke de scheiding aangeeft tussen bouwvlakken waar verschillende maximale bouwhoogten zijn toegestaan.

1.72 seksinrichting

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw waarin tegen betaling handelingen en/of voorstellingen plaatsvinden van erotische en/of pornografische aard. Hieronder worden mede begrepen een seksbioscoop, -theater, -automatenhal en -winkel en naar de aard daarmee te vergelijkbare inrichtingen.

1.73 short stay

Het structureel aanbieden van een zelfstandige woning voor tijdelijke bewoning aan één huishouden of voor maximaal vier personen indien deze personen deel uitmaken van meerdere huishoudens, voor een aaneensluitende periode van tenminste één week en maximaal zes maanden.

1.74 smartshop

Een winkel waarin de hoofdactiviteit of een van de activiteiten wordt gevormd door detailhandel in psychotrope stoffen.

1.75 Staat van Inrichtingen

De als bijlage opgenomen lijst, behorende bij deze regels, waarin vormen van gebruik anders dan wonen, zijn aangegeven, ingedeeld in categorieën van toenemende hinder.

1.76 souterrain

Een bijzondere bouwlaag waarvan de vloer onder het gemiddeld aangrenzend peil is gelegen en waarbij de vloer van de bovengelegen bouwlaag maximaal 1,50 meter boven het peil is gelegen.

1.77 telefooninrichting/ belhuis

Een voor publiek toegankelijk ruimte waarin de hoofdactiviteit wordt gevormd door het gelegenheid bieden tot het voeren van telefoongesprekken, waaronder mede begrepen het verzenden en ontvangen van faxen.

1.78 terras

Een buiten de besloten ruimte liggend deel van het horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden ten dienste van het horecabedrijf en waar tegen vergoeding dranken kunnen worden geschonken of spijzen voor directe consumptie worden bereid of verstrekt.

1.79 uitbouw

Een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, waarmee hij in functioneel opzicht verbonden is, en dat door de vorm als een afzonderlijke en duidelijk ondergeschikte aanvulling op dat hoofdgebouw onderscheiden kan worden en in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.80 verblijfsgebied

Een verblijfsgebied is een aaneengesloten gebied waar het doen van verplaatsingen bij het gebruik van de weg ondergeschikt is aan andere functies waarvoor dit gebied geschikt is, zoals ontmoeten van mensen, of spelen door kinderen.

1.81 voorgevelrooilijn

Een lijn die evenwijdig aan de as van de weg, langs een wegzijde met een regelmatig ligging van de voorgevel van de bestaande bebouwing is gelegen, die zoveel mogelijk aansluit aan de voorgevels van de bestaande bebouwing en zoveel mogelijk overeenkomstig de richting van de weg loopt.

1.82 waterkering

Natuurlijke of kunstige begrenzing of afscheiding die het water in zijn loop tegenhoudt en achterliggende gebied beschermt tegen inundatie.

1.83 waterstaatkundige werken

Werken, waaronder begrepen kunstwerken, verband houden met de waterstaat, zoals dammen, dijken, sluizen, beschoeiingen, remmingswerken, uitgezonderd steigers.

1.84 weg

Alle voor het openbaar auto-, fiets-, voetgangers- of ander verkeer openstaande wegen of paden, geen spoorwegen of trambanen zijnde, waaronder begrepen de daarin gelegen bruggen en duikers, de tot de wegen of paden behorende bermen, taluds en zijkanten, waterstaatkundige en civieltechnische (kunst)werken alsmede de aan de wegen liggende parkeerplaatsen.

1.85 wonen

Het houden van verblijf, het huren en tevens (laten) bewonen van kamers of het gehuisvest zijn in een woning, al dan niet gecombineerd met zorgfuncties die naar intensiteit en tijdsduur beperkt zijn.

1.86 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijke huishouden.

1.87 woonboot

Een vaartuig, dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als of is bestemd tot woonverblijf, niet zijnde een object dat valt onder de Woningwet.

1.88 woonschip

Een woonboot die herkenbaar is als een originele varende schip en die naar gelang het type schip, in elk geval is voorzien van originele kenmerken zoals een stuurhut, een roer, gangboorden, een luikenkap, een mast en zwaarden.

1.89 woonvaartuig

Een woonboot bestaande uit een casco van een van origine varende schip waarop een opbouw is bevestigd.

1.90 woonark

Een woonboot, niet zijnde een woonschip of een woonvaartuig.

1.91 zakelijke dienstverlening

Het verlenen van diensten die bestaan uit het verlenen van economische of commerciële diensten aan derden, waarvan de uitoefening geschiedt in een rechtstreeks contact met het publiek, zoals banken, reisbureaus.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.2 de bouwdiepte van een bouwwerk

Vanaf peil tot aan het laagste punt van het bouwwerk, met uitzondering van fundering of ondergeschikte onderdelen van het bouwwerk.

2.3 de inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.4 de goothoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.5 de oppervlakte van een bouwwerk

Tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.6 de minimumbouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf peil tot aan het punt van het gebouw of bouwwerk, geen gebouw zijnde, waaraan de bouwhoogte ten minste moet voldoen, waarbij in ieder geval geldt dat de omhullende gevel van een gebouw aan deze minimum bouwhoogte moet voldoen.

2.7 de bouwhoogte van een antenne-installatie

Tussen de voet van de antennedrager en het hoogste punt van de antenne-installatie; als de antennedrager aan de gevel van een gebouw wordt bevestigd, wordt gemeten tussen het punt waarop de antenne met antennedrager het dakvlak kruist en het hoogste punt van de antennedrager.

2.8 de hoogte van een woonboot

De afstand gemeten tussen de waterlijn en het hoogste punt van de woonboot, met uitzondering van ondergeschikte onderdelen, zoals masten, schoorstenen en antennes.

2.9 de breedte van een woonboot

De afstand gemeten daar waar de constructie van de woonboot, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, goten en vergelijkbare constructies, het breedst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken, zoals zwaarden en eenvoudige demontabele voorzieningen, worden niet meegerekend.

2.10 de lengte van een woonboot

De afstand gemeten daar waar de constructie van de woonboot, inclusief loopranden, stootranden, dakranden, goten en vergelijkbare constructies, het langst is. Ondergeschikte delen die buiten de constructie steken, zoals rondhouten, roerbladen en boegsprietten, worden niet meegerekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Bedrijf aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. nutsvoorzieningen in de vorm van een gasontvangststation, een gasexpansieturbine en een gasverdeelstation;

met de daarbij behorende:

- b. paden en wegen;
- c. parkeervoorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Op en onder de in lid 3.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- b. de hoogte van andere bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 3.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. de gasontvangststation en gasexpansieturbine mogen pas in gebruik genomen worden, indien het gebruik van de gasontvangststations en gasexpansieturbine ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding - 1' en 'specifieke bouwaanduiding - 2' opgeheven is.

Artikel 4 Gemengd - 1

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel;
- b. horeca III;
- c. horeca IV;
- d. dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. culturele voorzieningen;
- g. ondergeschikte kantoorruimten ten behoeve van de onder a tot en met f genoemde functies;

met de daarbij behorende:

- h. tuinen en erven;
- i. terrassen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Op en onder de in lid 4.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- b. het maximale bebouwingspercentage mag 100% bedragen.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- b. de hoogte van andere bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 4.1 genoemde gronden geldt dat geluidgevoelige functies (of gebouwen) niet zijn toegestaan.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van lid 4.3 ten behoeve van de realisatie van geluidgevoelige functies (of gebouwen), indien:

- a. is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
- b. dan wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig een in dit verband vastgestelde hogere waarden.

Artikel 5 Gemengd - 2

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel;
- b. horeca III;
- c. horeca IV;
- d. dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. culturele voorzieningen;
- g. ondergeschikte kantoorruimten ten behoeve van de onder a tot en met f genoemde functies;

met de daarbij behorende:

- h. tuinen en erven;
- i. terrassen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- b. het maximale bebouwingspercentage mag 100% bedragen.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- b. de hoogte van andere bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.

5.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 5.1 genoemde gronden geldt dat geluidgevoelige functies (of gebouwen) niet zijn toegestaan.

5.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van lid 5.3 ten behoeve van de realisatie van geluidgevoelige functies (of gebouwen) indien:

- a. is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
- b. dan wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig een in dit verband vastgestelde hogere waarden.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de bestemming Gemengd - 2 te wijzigen door het toevoegen van de functie wonen, met dien verstande dat:

- a. de geluidbelasting van geluidgevoelige gebouwen niet hoger is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. de woningen aan de zijde(n) waar de voorkeursgrenswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder wordt overschreden, worden voorzien van een dove gevel of een vliesgevel, dan wel een hogere waarde wordt vastgesteld;
- c. woningen die voorzien zijn van een dove gevel of een vliesgevel, ten minste één geluidluwe zijde hebben.

De bestemming Gemengd - 2 komt er als volgt uit te zien.

x.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. detailhandel;
- c. horeca III;
- d. horeca IV;
- e. dienstverlening;
- f. maatschappelijke dienstverlening;
- g. culturele voorzieningen;
- h. ondergeschikte kantoorruimten ten behoeve van de onder b tot en met g genoemde functies;

met de daarbij behorende:

- i. tuinen en erven;
- j. terrassen.

x.2 Bouwregels

x.2.1 Gebouwen

Op en onder de in lid 5.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- b. het maximale bebouwingspercentage mag 100% bedragen;
- c. woningen met een verplichte dove gevel dan wel vliesgevel en woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, mogen uitsluitend worden gerealiseerd indien zij een geluidsluwe zijde hebben.
- d. in afwijking van het bepaalde onder c. geldt de verplichting van een geluidsluwe zijde niet voor transformatie van bestaande gebouwen naar wonen.

x.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 meter bedragen;
- b. de hoogte van andere bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer dan 3 meter bedragen.

x.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid x.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. geluidgevoelige functies (of gebouwen) zijn niet toegestaan;
- b. de functie wonen is uitsluitend toegestaan vanaf minimaal 3 meter vanaf peil.

x.4 Afwijken van de gebruiksregels

Bij een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van lid x.3 ten behoeve van de realisatie van geluidgevoelige functies (of gebouwen) indien:

- a. is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
- b. dan wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig een in dit verband vastgestelde hogere waarden.

Artikel 6 Groen

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. water en watergangen;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. tuinen ten behoeve van woonschepen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'tuin';

met de daarbij behorende:

- e. voet- en fietspaden;
- f. toegangs- en ontsluitingswegen;
- g. laad- en losruimten ten behoeve van de in het groen aanwezige bedrijven en panden;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de bestemming, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 5 meter.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Binnen de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'tuin' mag de in lid 5.1 onder d genoemde functie niet langer zijn dan de lengte van de bijbehorende woonboot.

Artikel 7 Tuin

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Tuin aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen en erven;
- b. in/ en uitritten ten behoeve van de gebouwde parkeervoorzieningen;
- c. entrees, trappen, entreeportalen en luifels;

met de daarbij behorende:

- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

Op de in lid 7.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming met in achtneming van de volgende regels;

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de hoogte van erfafscheidingen mag niet meer bedragen dan 1,5 meter;
- c. bij realisatie van een souterrain, mag het maaiveld tot maximaal 2 meter uit de voorgevelrooilijn verdiept worden ten behoeve van daglichttoetreding of een eigen entree. Dit geldt uitsluitend voor de gronden grenzend aan de bestemming Wonen - 2;
- d. een entreeportaal en luifel mag worden opgericht ter plaatse van en aansluitend op de toegang van hoofdgebouwen van aangrenzende bestemmingen;
- e. de maximale diepte van entreeportalen en luifels mag niet meer bedragen dan 2 meter gemeten vanaf de voorgevelrooilijn;
- f. carports en overige overkappingen zijn niet toegestaan.

Artikel 8 Verkeer - 1

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. in- en uitritten ten behoeve van gebouwde parkeervoorzieningen;
- c. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsgebied;
- d. parkeerterreinen ten behoeve van het naastgelegen hotel en kantoorgebouw ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein';
- e. gasontvangstations ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1';
- f. een gasexpansieturbine ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 2';

met de daarbij behorende:

- g. andere verkeerskundige voorzieningen;
- h. geluid- en luchtschermen.

8.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 8.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale hoogte van 8 meter.

Artikel 9 Verkeer - 2

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. fiets- en voetpaden;
- b. pleinen en daarmee vergelijkbare verblijfsgebied;
- c. een brug ter plaatse van de nadere aanduiding 'brug';

met de daarbij behorende:

- d. andere verkeerskundige voorzieningen;
- e. ondergrondse infrastructuur.

9.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 6.1 genoemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd met een maximale hoogte van 8 meter.

Artikel 10 Water - 1

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. vaarwater;
- b. waterberging;
- c. waterhuishouding;
- d. waterlopen;
- e. waterpartijen;
- f. woonboten uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'woonschepenligplaats';

met de daarbij behorende:

- g. bouwwerken geen gebouwen zijnde, waaronder dammen, duikers en andere waterbouwkundige constructies.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen, masten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- c. overkappingen en steigers zijn niet toegestaan.

10.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 10.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. voor een woonschip gelden de volgende afmetingen:
 - 1. maximale lengte: 30 meter
 - 2. maximale breedte: 5 meter;
 - 3. maximale hoogte: 3,50 meter, waarbij over maximaal 40% van de lengte van het woonschip een maximale hoogte van maximaal 5 meter is toegestaan;
- b. voor een woonark gelden de volgende afmetingen:
 - 1. maximale lengte: 20 meter;
 - 2. maximale breedte: 5 meter;
 - 3. maximale hoogte: 3 meter;
- c. voor een woonvaartuig gelden de volgende afmetingen:
 - 1. maximale lengte: 25 meter;
 - 2. maximale breedte: 5 meter;
 - 3. maximale hoogte: 3 meter;
- d. ondergeschikte onderdelen zoals masten, schoorstenen, antennes en naar aard daarmee gelijk te stellen onderdelen mogen de maximale hoogte van een woonschip, woonark en woonvaartuig, overschrijden;
- e. de maximale hoogte van een woonschip, woonark en woonvaartuig, mag met 0,5 meter overschreden worden ten behoeve van voorzieningen voor het opwekken van duurzame energie, zoals zonnepanelen, zonneboilers en vergelijkbare voorzieningen;
- f. de minimale tussenruimte tussen de kopse kant van woonboten bedraagt 2 meter;
- g. het maximaal aantal rijen woonboten is 1;
- h. in afwijking van het vermelde in lid 10.3 sub a, b en c geldt voor woonboten de afmetingen zoals

aanwezig op de eerste dag van ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan zoals opgenomen in bijlage 1;

- i. bij vervanging van een woonboot geldt dat:
 - 1. een woonschip uitsluitend vervangen mag worden door een woonschip of een woonark;
 - 2. een woonark uitsluitend vervangen mag worden door een woonschip of een woonark;
 - 3. een woonvaartuig uitsluitend vervangen mag worden door een woonschip, een woonark of een woonvaartuig;
- j. bij verbouwing of vervanging door een zelfde type woonboot geldt als maximale maatvoering de maatvoering zoals aanwezig op de eerste dag van ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan zoals opgenomen in bijlage 1, danwel de maximale maatvoering zoals bepaald in lid a, b en c;
- k. bij vervanging door een ander type woonboot geldt de maximale maatvoering zoals bepaald in lid a, b en c;
- l. het is toegestaan bij een woonboot die voorzieningen te plaatsen die noodzakelijk zijn voor het mogelijk maken van het gebruik van die woonboot, zoals afhouders, afmeer- en toegangsvoorzieningen;
- m. per woonboot is maximaal één toegangsvoorziening toegestaan met een maximale breedte van 2 meter. De toegangsvoorziening mag voorzien zijn van maximaal twee leuning met een maximale hoogte van 1 meter gemeten vanaf het loopoppervlak;
- n. bij een woonvaartuig en een woonschip mogen maximaal twee zelfstandig drijvende elementen, geen vaartuig zijnde, met een gezamenlijke maximale oppervlakte van 10 m² en een maximale breedte van 2 meter worden gehouden;
- o. bij een woonark mag een terras worden gehouden of aangebracht met een maximale oppervlakte van 10 m², mits dit niet breder is dan 2 meter en mits de lengte van dit terras de lengte van de lange zijde van de woonboot niet overstijgt;
- p. terrassen mogen alleen worden gehouden of aangebracht aan de lange zijde van de woonboot die niet aan de kade waaraan de woonboot is afgemeerd is gelegen en mogen niet nagel- en spijkervast aan de woonark zijn bevestigd;
- q. op het terras als bedoeld in artikel 10.3 onder o mag een transparante omheining van maximaal 1 meter hoogte gemeten vanaf het loopoppervlak van het terras worden aangebracht;
- r. op het terras mogen geen opstallen worden geplaatst;
- s. het aantal woonschepen in de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'woonschepenligplaats' mag niet meer bedragen dan het aantal wat op de verbeelding met de aanduiding 'aantal' is aangeduid.

Artikel 11 Water - 2

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. vaarwater;
- b. waterberging;
- c. waterhuishouding;
- d. waterlopen;
- e. waterpartijen;
- f. aanlegsteigers;

met de daarbij behorende:

- g. bouwwerken geen gebouwen zijnde, waaronder bruggen, dammen, duikers en andere waterbouwkundige constructies.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van palen en masten en kunstwerken mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de hoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3 meter;
- c. overkappingen zijn niet toegestaan.

Artikel 12 Wonen - 1

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in/ en uitritten;
- c. bedrijven, die vallen in de categorieën 1 of 2 van de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen;
- d. dienstverlening;
- e. maatschappelijke dienstverlening;
- f. culturele voorzieningen;
- g. ondergeschikte kantoorruimten ten behoeve van de onder c tot en met f genoemde functies;

met de daarbij behorende:

- h. tuinen en erven;
- i. paden en wegen;
- j. nutsvoorzieningen.

12.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 12.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met in achtneming van de volgende regels:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de minimale en maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'minimum bouwhoogte (m), maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- c. de maximale bruto vloeroppervlakte ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte, bvo (m²)', mag niet worden overschreden;
- d. de maximale bebouwingsoppervlakte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwd oppervlak (m²)', mag niet worden overschreden;
- e. de minimale bouwhoogte van de eerste bouwlaag mag niet minder dan 3,50 meter bedragen, met dien verstande dat bij ten minste 50% van de eerste bouwlaag niet minder dan 5 meter mag bedragen;
- f. de gebouwen mogen uitsluitend worden gerealiseerd voor zover minimaal 75% per voorgevel van de gebouwen grenzend aan de bestemmingen Tuin en Verkeer - 1 direct in de bestemmingsgrens wordt gerealiseerd;
- g. woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, mogen uitsluitend worden gerealiseerd indien zij een geluidluwe zijde hebben;
- h. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. parkeervoorzieningen mogen half verdiept en op maaiveld worden gerealiseerd;
 - 2. parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terug uit de voorgevelrooilijn gerealiseerd worden;
 - 3. parkeervoorzieningen op maaiveld mogen uitsluitend binnen het hoofdgebouw gerealiseerd worden;
 - 4. verticale bouwdiepte: maximaal -0,30 meter NAP.

12.3 Specifiekegebruiksregels

Voor de in lid 12.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. de in lid 12.1 onder c tot en met g genoemde functies mogen uitsluitend op de eerste bouwlaag / plint worden gesitueerd, met een minimale oppervlakte van 500 m²;
- b. de vestiging van functies voor minder zelfredzame personen is niet toegestaan;
- c. de functie wonen is uitsluitend vanaf de tweede bouwlaag toegestaan;
- d. voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het brutovloeroppervlakte mag worden gebruikt met een maximum van 50 m².

Artikel 13 Wonen - 2

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijkruimte of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in/ en uitritten;

met de daarbij behorende:

- c. tuinen en erven;
- d. paden en wegen;
- e. nutsvoorzieningen.

13.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 13.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met in achtname van de volgende regels:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de minimale en maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'minimum bouwhoogte (m), maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- c. de maximale bruto vloeroppervlakte (bvo) ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte, bvo (m²)', mag niet worden overschreden;
- d. de maximale bebouwingsoppervlakte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwd oppervlak (m²)', mag niet worden overschreden;
- e. de bouwhoogte van ten minste één bouwlaag moet minimaal 3,50 meter bedragen;
- f. de gebouwen mogen uitsluitend worden gerealiseerd voor zover minimaal 75% per voorgevel van de gebouwen grenzend aan de bestemming Tuin direct in de bestemmingsgrens wordt gerealiseerd;
- g. ter plaatse van de voorgevelrooilijn mogen vanaf de tweede bouwlaag aan- en uitbouwen, balkons, erkers, overstekken, gevelaccenten met een maximale bouwdiepte van 2,20 meter worden gebouwd;
- h. woningen waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, mogen uitsluitend worden gerealiseerd indien zij een geluidluwe zijde hebben;
- i. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. parkeervoorzieningen mogen half verdiept en op maaiveld worden gerealiseerd;
 - 2. parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terug uit de voorgevelrooilijn gerealiseerd worden;
 - 3. parkeervoorzieningen op maaiveld mogen uitsluitend binnen het hoofdgebouw gerealiseerd worden;
 - 4. verticale bouwdiepte: maximaal -0,30 meter NAP.

13.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 13.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt met een maximum van 50 m².

Artikel 14 Wonen - 3

14.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijkruimte of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. gebouwde parkeervoorzieningen, met de daarbij behorende in/ en uitritten;

met de daarbij behorende:

- c. tuinen en erven;
- d. nutsvoorzieningen.

14.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 14.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met in achtname van de volgende regels:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- c. de maximale bruto vloeroppervlakte ter plaatse van de aanduiding 'maximum vloeroppervlakte, bvo (m²)', mag niet worden overschreden;
- d. de bouwhoogte van tenminste twee bouwlagen moet minimaal 3,50 meter bedragen;
- e. de gebouwen mogen uitsluitend worden gerealiseerd voor zover minimaal 75% per voorgevel van de gebouwen grenzend aan de bestemming Tuin direct in de bestemmingsgrens wordt gerealiseerd;
- f. ter plaatse van de voorgevelrooilijn mogen vanaf de tweede bouwlaag aan- en uitbouwen, balkons, erkers, overstekken, gevelaccenten met een maximale bouwdiepte van 2,20 meter worden gebouwd;
- g. voor gebouwde parkeervoorzieningen gelden de volgende bepalingen:
 - 1. parkeervoorzieningen mogen half verdiept en op maaiveld worden gerealiseerd;
 - 2. parkeervoorzieningen moeten minimaal 5 meter terug uit de voorgevelrooilijn gerealiseerd worden;
 - 3. parkeervoorzieningen op maaiveld mogen uitsluitend binnen het hoofdgebouw gerealiseerd worden;
 - 4. verticale bouwdiepte: maximaal -0,30 meter NAP.

14.3 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 14.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt met een maximum van 50 m²;

Artikel 15 Wonen - 4

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - 4 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijkruimte of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. een bijgebouw ter plaatse van de aanduiding 'bijgebouwen';

met de daarbij behorende:

- c. tuinen en erven;
- d. nutsvoorzieningen.

15.2 Bouwregels

Op en onder de in de in lid 15.1 genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd met in achtname van de volgende regels:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)', mag niet worden overschreden;
- c. het maximale bebouwingspercentage mag 100% bedragen;
- d. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1' mag de bouwhoogte niet hoger zijn dan de goothoogte van het hoofdgebouw;
- e. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1' geldt een maximale verticale bouwdiepte van - 0,30 meter NAP.

15.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van het bepaalde in artikel 15.2 onder e ten behoeve van de realisatie van een uitbouw dieper dan -0,30 meter NAP, uitsluitend indien:

- a. dit nodig is voor een technische betere realisering van het plan;
- b. middels een bodemkwaliteitsonderzoek aangetoond wordt:
 - 1. dat de bodemkwaliteit gegarandeerd kan worden;
 - 2. dat de ontgraving geen onevenredige nadelige gevolgen heeft voor de grondwaterstanden.

15.4 Specifieke gebruiksregels

Voor de in lid 15.1 genoemde gronden gelden de volgende gebruiksbepalingen:

- a. voor praktijk- of vrije beroepsuitoefening aan huis geldt dat per woning maximaal 30% van het bruto vloeroppervlakte mag worden gebruikt met een maximum van 50 m².

Artikel 16 Wonen - Uit te werken

16.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Wonen - Uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen, waaronder mede begrepen short stay, al dan niet in combinatie met praktijkruimte of vrije beroepsuitoefening aan huis;
- b. detailhandel;
- c. bedrijven, die vallen in categorieën 1 of 2 van de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen;
- d. horeca I, horeca III en horeca IV;
- e. dienstverlening;
- f. maatschappelijke dienstverlening;
- g. culturele voorzieningen;
- h. ondergeschikte kantoorruimten ten behoeve van de onder b tot en met g genoemde functies;
- i. gasontvangstations ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - 1';
- j. water;
- k. voet- en fietspaden;
- l. wegen;
- m. groenvoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- n. bergingen en andere nevenruimten;
- o. tuinen;
- p. parkeervoorzieningen;
- q. nutsvoorzieningen.

16.2 Bouwregels

16.2.1 Algemeen

Op en onder de in het eerste lid van dit artikel genoemde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming.

16.2.2 Bouwverbod

Op de in het eerste lid van dit artikel vermelde gronden mag slechts worden gebouwd in overeenstemming met een in werking getreden uitwerkingsplan, behoudens het bepaalde in lid 16.2.3.

16.2.3 Afwijkingen

Het bevoegd gezag is bevoegd af te wijken van het bepaalde in lid 16.2.2 teneinde omgevingsvergunning te verlenen, mits:

- a. het bouwplan past in een ontwerp uitwerkingsplan;
- b. sprake is van bebouwing ten behoeve van een logistiek centrum en gronddepot voor de sanering van de gronden in het plangebied.

16.3 Uitwerkingsregels

Het bevoegd gezag moet het plan, voor zover het betreft gronden als bedoeld in lid 1, met inachtneming van het bepaalde in hoofdstuk 3 (Algemene regels), uitwerken volgens de regels:

- a. de maximale bouwhoogte van woningen langs de stadsstraat (Amstelstroomlaan) met uitlopers naar de binnenstraten mag niet meer bedragen dan 30 meter;
- b. de maximale bouwhoogte van woningen langs de binnenstraten mag niet meer bedragen dan 24 meter;
- c. binnen het bestemmingsvlak is één hoogbouwaccent toegestaan met een maximale hoogte van 70 meter;
- d. maximaal aantal woningen en maximum aantal m² bruto vloeroppervlak per bestemming zoals aangegeven in onderstaande tabel:

bestemming	maximum
wonen	700 woningen
maatschappelijke dienstverlening	2.400 m ²
detailhandel	3.400 m ²
kantoren	400 m ²
bedrijven en dienstverlening	400 m ²
horeca en culturele voorzieningen	500 m ²

- e. het aantal parkeerplaatsen mag maximaal 700 bedragen;
- f. voor zover sprake is van de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - gas', zijn kwetsbare objecten binnen deze zone niet toegestaan, tenzij middels onderzoek is aangetoond dat de externe veiligheidsrisico's aanvaardbaar zijn;
- g. binnen 80 meter vanaf het hart van de in het plangebied aanwezige aardgastransportleidingen, zijn functies ten behoeve van minder zelfredzame personen niet toegestaan, tenzij middels onderzoek is aangetoond dat de externe veiligheidsrisico's aanvaardbaar zijn;
- h. binnen een afstand van 50 meter van de in het plangebied opgenomen bestemming Bedrijf en functie aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf - 1' en 'specifieke vorm van bedrijf - 2' zijn geluidgevoelige functies (of gebouwen) niet toegestaan, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat:
 1. is aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeurswaarde zoals bedoeld in de Wet geluidhinder;
 2. dan wel wordt voldaan aan de maximaal toelaatbare geluidswaarde overeenkomstig een in dit verband vastgestelde hogere waarden, onder voorwaarde dat voor zover het woningen betreft deze beschikken over een geluidsluwe zijde.

Artikel 17 Leiding - Gas

17.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding - Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en/of bescherming van de al dan niet ondergronds gelegen:

- a. aardgastransportleiding waarbij een belemmerde strook geldt van 4 meter, ter weerszijde uit het hart van de leiding;

Met dien verstande, dat indien deze bestemming samenvalt met andere bestemmingen, deze andere bestemmingen ondergeschikt zijn aan de bestemming Leiding - Gas.

met de daarbij behorende:

- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

17.2 Bouwregels

Binnen de belemmerde strook van de leiding mogen uitsluitend bouwwerken worden opgericht ten behoeve van de aanleg en instandhouding van de leiding.

17.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan afgeweken worden van het bepaalde in lid 17.2 voor het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor zover deze zijn toegelaten op grond van de regels van de andere bestemmingen waarmee de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samenvalt, mits:

- a. de veiligheid met betrekking tot de gasleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbare objecten worden toegelaten;
- b. vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

17.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

17.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de in lid 10.1 bedoelde gronden, zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning, binnen de belemmerde strook de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
- b. het uitvoeren van heilwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem;
- c. het aanleggen en verbreden van wateren;
- d. het verlagen van het waterpeil;
- e. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
- f. het aanbrengen van drainage;
- g. het aanbrengen van hoogopgaande of diepwortelende beplanting;
- h. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;

- i. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal onderhoud;
- j. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
- k. het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
- l. het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair.

17.4.2 Voorwaarden voor verlenen omgevingsvergunning

- a. alvorens te beslissen op een aanvraag zoals bedoeld in lid 17.4.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder. Het vermelde advies betreft de belangen in verband met de veilige ligging van de leiding en het voorkomen van schade aan de leiding;
- b. aan de omgevingsvergunning kunnen onder meer voorschriften worden verbonden inhoudende de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de aardgastransportleiding wordt beschermd.

17.4.3 Toegestane werkzaamheden

Het in 10.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken of werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud en beheer betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
- c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning.

17.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. er sprake is van het verwijderen dan wel verleggen van een bestaande leiding;
- b. hierover overleg is geweest met de leidingbeheerder.

Artikel 18 Leiding - Riool

De voor Leiding - Riool aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor afvalwater transportleidingen.

Artikel 19 Leiding - Water

De voor Leiding - Water aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor een hoofdtransportleiding voor drinkwater.

Artikel 20 Waarde - Archeologie - 1

20.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie - 1 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden;
- b. de bestemming Waarde - Archeologie - 1 is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, tenzij anders bepaald onder c;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen geldt de volgende voorrangsregeling en wel in de hieronder aangegeven volgorde van belangrijkheid:
 1. de bepalingen van artikel 23 Waterstaat - Waterkering;
 2. de bepalingen van artikel 20 Waarde - Archeologie - 1.

20.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 20.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor zover met betrekking tot de in lid 20.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen;
- b. aan de onder a, genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties;
- c. het bepaalde onder a en b, is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 100 m² en een kleinere diepte dan 0,50 meter onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het in werking treden van dit plan.

20.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag is bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en de inrichting van gronden en bouwwerken, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

20.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

20.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde - Archeologie - 1 bestemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 0,50 meter onder maaiveld of indien het water betreft dieper dan de waterbodem, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
- b. het aanbrengen van drainage;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
- e. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- f. het bebossen van gronden;
- g. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
- h. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten.

20.4.2 Archeologisch materiaal

De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in lid 20.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

20.4.3 Voorwaarden met betrekking tot mogelijke verstoring archeologisch materiaal

Voorzover de in lid 20.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
- c. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

20.4.4 Toegestane werkzaamheden

Het onder 20.4.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 100 m² en een kleinere diepte dan 0,50 meter onder maaiveld;
- b. het normale onderhoud betreffen;
- c. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
- d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

20.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 1 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 21 Waarde - Archeologie - 2

21.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie - 2 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden;
- b. de bestemming Waarde - Archeologie - 2 is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, tenzij anders bepaald onder c;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen geldt de volgende voorrangsregeling en wel in de hieronder aangegeven volgorde van belangrijkheid:
 1. de bepalingen van artikel 17 Leiding - Gas;
 2. de bepalingen van artikel 23 Waterstaat - Waterkering;
 3. de bepalingen van artikel 21 Waarde - Archeologie - 2.

21.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 21.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor zover met betrekking tot de in lid 21.1 genoemde gronden sprake is van bodemverstoring, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen;
- b. aan de onder a, genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties;
- c. het bepaalde onder a en b, is niet van toepassing op een bodemverstoring:
 1. die betrekking heeft op een gebied met een kleiner oppervlak dan 500 m² en een kleinere diepte dan 3,50 meter onder maaiveld;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het in werking treden van dit plan.

21.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag is bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en de inrichting van gronden en bouwwerken, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

21.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

21.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde - Archeologie - 2 bestemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen op een grotere diepte dan 3,50 meter onder maaiveld of indien het water betreft dieper dan de waterbodem, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
- b. het aanbrengen van drainage;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
- e. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- f. het bebossen van gronden;
- g. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
- h. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten.

21.4.2 Archeologisch materiaal

De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in lid 21.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

21.4.3 Voorwaarden met betrekking tot mogelijke verstoring archeologisch materiaal

Voorzover de in lid 21.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
- c. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

21.4.4 Toegestane werkzaamheden

Het onder 21.4.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 500 m² en een kleinere diepte dan 3,50 meter onder maaiveld;
- b. het normale onderhoud betreffen;
- c. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
- d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

21.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 2 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 22 Waarde - Archeologie - 3

22.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - Archeologie - 3 aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden;
- b. de bestemming Waarde - Archeologie - 3 is primair ten opzichte van de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, tenzij anders bepaald onder c;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen geldt de volgende voorrangsregeling en wel in de hieronder aangegeven volgorde van belangrijkheid:
 1. de bepalingen van artikel 23 Waterstaat - Waterkering;
 2. de bepalingen van artikel 22 Waarde - Archeologie - 3.

22.2 Bouwregels

Op en onder de in lid 22.1 genoemde gronden mag worden gebouwd ten dienste van de primaire bestemming en de overige aan deze gronden toegekende bestemmingen, met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. voor zover met betrekking tot de in lid 22.1 genoemde gronden sprake is van verstoring in de waterbodem, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouwen een archeologisch rapport te overleggen;
- b. aan de onder a, genoemde vergunning kunnen de volgende voorschriften worden verbonden:
 1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de waterbodem worden behouden;
 2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
 3. de verplichting de activiteit die tot verstoring van de waterbodem leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties;
- c. het bepaalde onder a en b, is niet van toepassing op een verstoring in de waterbodem:
 1. die kleiner is dan 10.000 m² ;
 2. die het normale onderhoud betreft;
 3. die reeds in uitvoering is op het tijdstip van het in werking treden van dit plan.

22.3 Nadere eisen

Het bevoegd gezag is bevoegd nadere eisen te stellen aan de situering en de inrichting van gronden en bouwwerken, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse beschermingswaardige archeologische resten aanwezig zijn. Toepassing van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een onevenredige beperking van het meest doelmatige gebruik.

22.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

22.4.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden op of in de als Waarde - Archeologie - 3 bestemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan de waterbodem, waartoe onder meer wordt gerekend het ophogen, egaliseren, roeren en omwoelen van gronden;
- b. het aanbrengen van drainage;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanbrengen van ondergrondse kabels, leidingen en andere infrastructurele voorzieningen;
- e. het verrichten van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem.
- f. het bebossen van gronden;
- g. het graven of dempen van sloten, watergangen, vijvers of vaarten;
- h. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten.

22.4.2 Archeologisch materiaal

De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in lid 22.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.

22.4.3 Voorwaarden met betrekking tot mogelijke verstoring archeologisch materiaal

Voorzover de in lid 22.4.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning de volgende voorschriften worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of;
- c. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg, die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

22.4.4 Toegestane werkzaamheden

Het onder 22.4.1 bedoelde verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

- a. betrekking heeft op een gebied met een kleinere oppervlakte dan 10.000 m²;
- b. het normale onderhoud betreffen;
- c. op archeologisch onderzoek gericht zijn;
- d. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

22.5 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 3 geheel of gedeeltelijk kan worden geschrapt, indien:

- a. uit nader onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn;
- b. het niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan voorziet in bescherming van deze waarden.

Artikel 23 Waterstaat - Waterkering

23.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Waterstaat - Waterkering aangewezen gronden zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a. waterstaatkundige werken, waaronder inbegrepen waterkeringen;
- b. dit artikel geldt primair ten aanzien van de andere artikelen van deze regels die op dezelfde gronden van toepassing zijn;
- c. daar waar dubbelbestemmingen geheel of gedeeltelijk samenvallen geldt de volgende voorrangsregeling en wel in de hieronder aangegeven volgorde van belangrijkheid:
 - 1. de bepalingen van artikel 23 Waterstaat - Waterkering;
 - 2. de bepalingen van artikel 20 Waarde - Archeologie - 1, artikel 21 Waarde - Archeologie - 2, dan wel artikel 22 Waarde - Archeologie - 3.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 24 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 25 Algemene bouwregels

Op en onder in het bestemmingsplan begrepen gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten dienste van de bestemming, waarbij het is toegestaan de in dit plan aangegeven bestemmingsgrenzen te overschrijden danwel de maximale hoogte te overschrijden ten behoeve van:

- a. stoepen, stoeptreden, funderingen, plinten, kozijnen, standleidingen voor hemelwater, gevelversieringen, wanden van ventilatiekanalen, schoorstenen, technische installaties en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 meter;
- b. gevelaccenten en kroonlijsten, overstekende daken, erkers, balkons en dergelijke delen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1/10 van de breedte van de aangrenzende straat met een maximum van 1 meter en deze werken niet lager zijn gelegen dan 4,20 meter boven een rijweg of boven een strook ter breedte van 1,50 meter langs een rijweg danwel 2,40 meter boven een rijwielpad of voetpad, dat geen deel uitmaakt van de bedoelde strook van 1,50 meter;
- c. hijsinrichtingen;
- d. trappenhuizen, liftinstallaties, zonnepanelen en andere duurzaamheidsmaatregelen, technische installaties en vergelijkbare ondergeschikte bouwwerken, mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn;
- e. dakterrassen met hekwerken mits de overschrijding van de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1,50 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn.

Artikel 26 Algemene gebruiksregels

26.1 Staat van Inrichtingen

- a. Voor zover op gronden mag worden gebouwd en gronden en/of bouwwerken mogen worden gebruikt ten behoeve van functies anders dan wonen mag dit uitsluitend voor functies die in de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen vallen onder categorie 1 of 2;
- b. Het bevoegd gezag is bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde onder a voor het bouwen en het gebruik van gronden en bebouwing ten behoeve van een bedrijf dat:
 1. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorie 1 of 2 geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
 2. in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits het desbetreffende bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorie 1 of 2 geen blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu;
 3. na uitbreiding, wijziging of aanpassing in de Staat van Inrichtingen valt onder één of meer categorieën dan toegestaan, mits de uitbreiding, wijziging of aanpassing niet tot gevolg heeft, dat het bedrijf in vergelijking met bedrijven die vallen onder de categorie 1 of 2, blijvende, onevenredige afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.
- c. In afwijking van het bepaalde onder a, mogen een gasverdeelstation, een gasexpansieturbine en een gasontvangstation met milieuhindercategorie 3.1 uitsluitend binnen de bestemming Bedrijf gerealiseerd worden.

26.2 Parkeernorm

Voor de functies in het gebied gelden de volgende parkeernormen:

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

26.3 Aanvulling algemeen gebruiksverbod

De in dit plan begrepen gronden en bebouwing mogen uitsluitend worden gebruikt met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. het is verboden de gronden en bebouwing te gebruiken dan wel laten te gebruiken in strijd met de bestemming.
- b. onder verboden gebruik wordt in elk geval begrepen het gebruik, dan wel laten gebruiken van gronden en bebouwing ten dienste van:
 1. telefoonerinrichting of belhuis, automatenhal, prostitutiebedrijf, seksinrichting, geldwisselkantoor, smartshop, partycentra;
 2. de opslag en/of stalling van kampeermiddelen, voer- of vaartuigen, schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond en bodemspecie, puin- en vuilstortingen, en aan hun gebruik onttrokken machines, behoudens gebruik dat strekt tot realisering van de bestemming en gebruik dat voortvloeit uit het normale dagelijkse gebruik en onderhoud dat ingevolge de bestemming is toegestaan;
 3. inrichting en bedrijf als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
 4. het gebruik van water en aangrenzende gronden ten behoeve van woonboten en andere vaartuigen.

Artikel 27 Algemene aanduidingsregels

27.1 Wetgevingzone - wijzigingsgebied

Het bevoegd gezag is bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het plan te wijzigen ten behoeve van de realisatie van een brug over de Duivendrechtsevaart, in die zin dat ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied':

- a. de bestemming 'Water' wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer 1' met de aanduiding 'brug';
- b. de bestemming 'Groen' wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer 1';

met dien verstande dat:

- c. volledige demping van het water door realisatie van de brug niet is toegestaan;
- d. bij gedeeltelijke demping van water, middels pijlers of landhoofd van de brug, dit gecompenseerd moet worden.

27.2 Veiligheidszone- gas

27.2.1 Aanduidingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - gas' mogen in afwijking van het bepaalde bij de daar voorkomende bestemming(en), op of in deze gronden geen kwetsbare objecten worden gebouwd.

27.2.2 Wijzigingsbevoegdheid

Het bevoegd gezag is op grond van artikel 3.6 van de Wro bevoegd het plan te wijzigen door het opheffen van de aanduiding 'veiligheidszone - gas', met dien verstande dat opheffing uitsluitend kan plaatsvinden wanneer de inrichting buiten werking is gesteld.

Artikel 28 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling van deze planregels met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken, is het bevoegd gezag bevoegd:

- a. met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van gebouwen voor nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen met een maximale bouwhoogte van 5 meter en een maximale brutovloeroppervlakte van 30 m²;
- b. met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken, straatmeubilair, vrijstaande muren, keermuren, trapconstructies, bebouwing ten behoeve van al dan niet ondergrondse afvalopslag, geluidwerende voorzieningen, steigers, duikers en andere waterstaatkundige werken;
- c. met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van geringe afwijkingen welke in het belang zijn van een ruimtelijke en/of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken, wegen en anderszins, of welke noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein, mits de afwijking in situering niet meer bedraagt dan 2 meter;
- d. met een omgevingsvergunning af te wijken van de op de verbeelding aangegeven bestemmingsgrenzen die met ten hoogste 2,5 meter mogen worden overschreden ten behoeve van uitkragingen, bordessen, buitentrappen, galerijen, luifels, erkers, balkons, technische installaties, onder meer ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie en andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen;
- e. met een omgevingsvergunning af te wijken van de in de regels toegestane maximale bouwhoogte, die mag worden overschreden ten behoeve van:
 1. lift- en trappenhuizen, centrale verwarmingsinstallaties, dakopbouwen tot ten hoogste 5 meter en deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn;
 2. schoorstenen, ventilatie-inrichtingen, antennes, zonnepanelen en andere duurzaamheidsmaatregelen, technische installaties, onder meer ten behoeve van de opwekking en/of besparing van energie, en zendmasten ten behoeve van mobiele telefonie tot ten hoogste 7 meteren deze worden gebouwd op tenminste 2 meter afstand van de gevellijn ;
- f. met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van het bouwen en het gebruik van gronden en bebouwing voor een functie die:
 1. niet in de Staat van Inrichtingen voorkomt en niet meer milieuhinder veroorzaakt dan functies die vallen onder de toegestane categorieën;
 2. al dan niet na uitbreiding of wijziging valt onder één of meer categorieën hoger dan toegestaan, mits de desbetreffende functie niet meer milieuhinder veroorzaakt dan functies die vallen onder de toegestane categorieën;
- g. met een omgevingsvergunning af te wijken van de desbetreffende regels ten behoeve van bouwwerken voor het opwekken van duurzame energie en bouwwerken voor de besparing van energie mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:
 1. de bouwhoogte mag maximaal 4 meter bedragen;
 2. de brutovloeroppervlakte mag maximaal 15 m² bedragen.

Artikel 29 Algemene wijzigingsregels

29.1 Specifieke vorm van bedrijf

Het bevoegd gezag is bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen, met dien verstande dat binnen de bestemmingen Verkeer - 1 en Wonen - uit te werken de functieaanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf - 1' en 'specifieke vorm van bedrijf - 2' kunnen worden geschrapt, indien het gebruik van de binnen deze functieaanduidingen gelegen gasontvangstations en gasexpansieturbine beëindigd is.

29.2 Staat van inrichtingen

Het bevoegd gezag is bevoegd het bestemmingsplan te wijzigen, met dien verstande dat:

- a. aan de Staat van Inrichtingen functies kunnen worden toegevoegd;
- b. in de Staat van Inrichtingen opgenomen functies kunnen worden ingedeeld bij een andere categorie.

Artikel 30 Algemene procedureregels

Op de voorbereiding van een besluit tot het stellen van nadere eisen als bedoeld in artikel 3.6 van de wet is de volgende procedure van toepassing:

- a. het bevoegd gezag legt het ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken voor een periode van twee weken ter inzage;
- b. voorafgaand aan de terinzagelegging geeft het bevoegd gezag in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op andere geschikte wijze kennis van het ontwerp. Volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud;
- c. in de kennisgeving wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen, wie in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen en op welke wijze dit dient te gebeuren;
- d. belanghebbenden kunnen bij het bevoegd gezag naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen;
- e. de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld onder d bedraagt twee weken, welke termijn aanvangt met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 31 Overgangsrecht

31.1 Overgangsrecht bouwwerken

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan: mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

31.2 Ontheffing

Het dagelijks bestuur kan eenmalig in afwijking van het bepaalde in lid 31.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 31.1 met maximaal 10%.

31.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Lid 31.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan: maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

31.4 Overgangsrecht gebruik

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

31.5 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 31.4, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan: strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

31.6 Verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 31.4, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan: voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

31.7 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Lid 31.4, is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 32 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Amstelkwartier tweede fase.

Amstelkwartier tweede fase