



Bestemmingsplan De Hallen - Tramremise

Stadsdeel West



13 september 2012

Bestemmingsplan De Hallen - Tramremise

Stadsdeel West

Toelichting

13 september 2012

In ontwerp ter inzage gelegd	d.d. 1 december 2011
Gewijzigd vastgesteld door de Stadsdeelraad	d.d. 5 juni 2012
Onherroepelijk met ingang van	d.d. 9 augustus 2012

Inhoud

	<i>Pagina</i>
1. Inleiding	2
1.1 Aanleiding bestemmingsplan	2
1.2 Het plangebied	2
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	4
2. Beschrijving van het plangebied	5
2.1 Historie	5
2.2 Ruimtelijke en functionele structuur	6
2.3 Stedenbouwkundige ontwikkelingen en visie op de tramremise	8
3. Beleidskader	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Europees beleid	13
3.3 Rijksbeleid	13
3.4 Provinciaal beleid	15
3.5 Gemeentelijk beleid	16
3.6 Stadsdeelbeleid	18
4. Randvoorwaarden	20
4.1 Bodem	20
4.2 Geluidhinder	20
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	20
4.4 Waterparagraaf	22
4.5 Luchtkwaliteit	23
4.6 Besluit Gevoelige bestemmingen	24
4.7 Externe veiligheid	25
4.8 Flora en fauna	25
4.9 Kabels en leidingen	26
4.10 Bezonnig	26
4.11 Windhinder	26
4.12 Luchthavenindelingbesluit	26
4.13 Milieu-effectrapportage	27
5. De juridische planopzet	30
5.1 Standaardisatie digitalisering	30
5.2 Hoofdopzet	30
5.3 Regels met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen	31
5.4 Aanvullende en algemene bepalingen	32
6. Uitvoerbaarheid	33
6.1 Economische uitvoerbaarheid	33
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	34
7.1 Bestemmingsplanprocedure	34
7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	34
7.3 Zienswijzen	37

Bijlagen

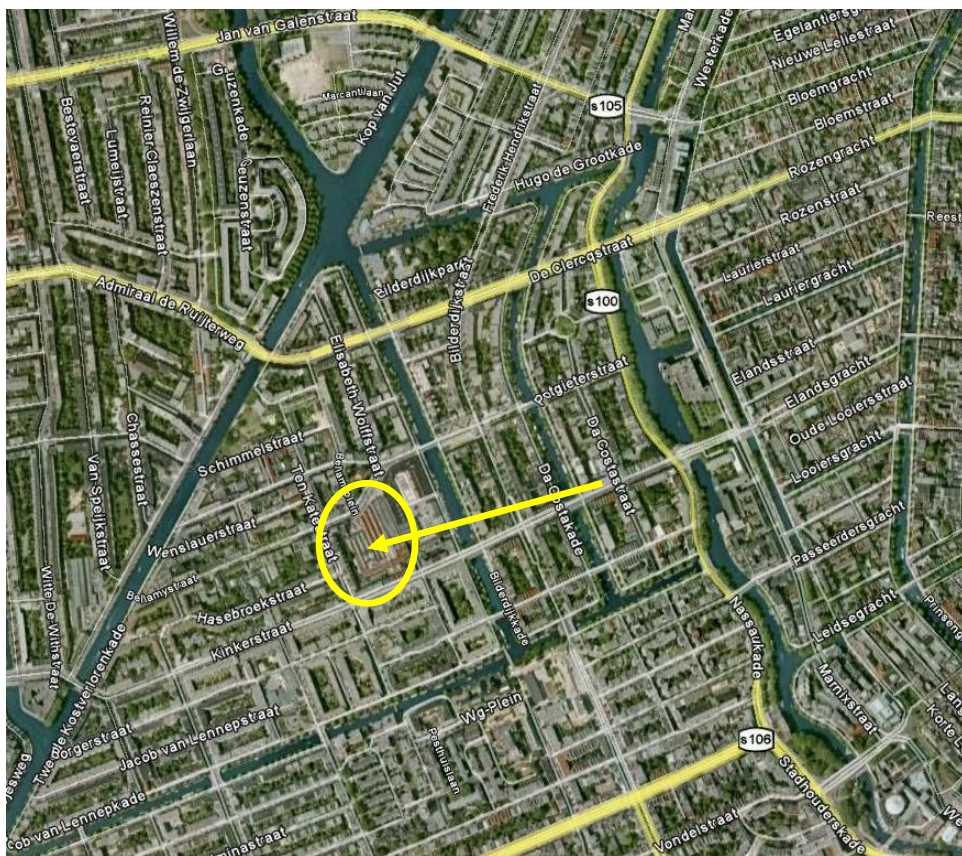
1. Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

De aanleiding voor het opstellen van het nieuwe bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" is het ontstaan van nieuwe stedenbouwkundige inzichten en uitgangspunten die beschreven zijn in het SP+. Dat plan wijkt op een aantal planonderdelen af van het vigerend bestemmingsplan "De Hallen e.o." uit 2002, waardoor het noodzakelijk is om voor dit gebied een nieuw bestemmingsplan op te stellen. In het kader van de planvorming zijn door twee partijen studies gedaan. Inzichten uit deze studies zijn meegenomen in dit nieuwe bestemmingsplan. Voor de andere deelgebieden van het bovengenoemde bestemmingsplan zijn ook reeds nieuwe bestemmingsplannen vastgesteld of in voorbereiding, namelijk "De Hallen Zuid" (onherroepelijk) en "Nieuwbouw Noord" (in voorbereiding).

1.2 Het plangebied

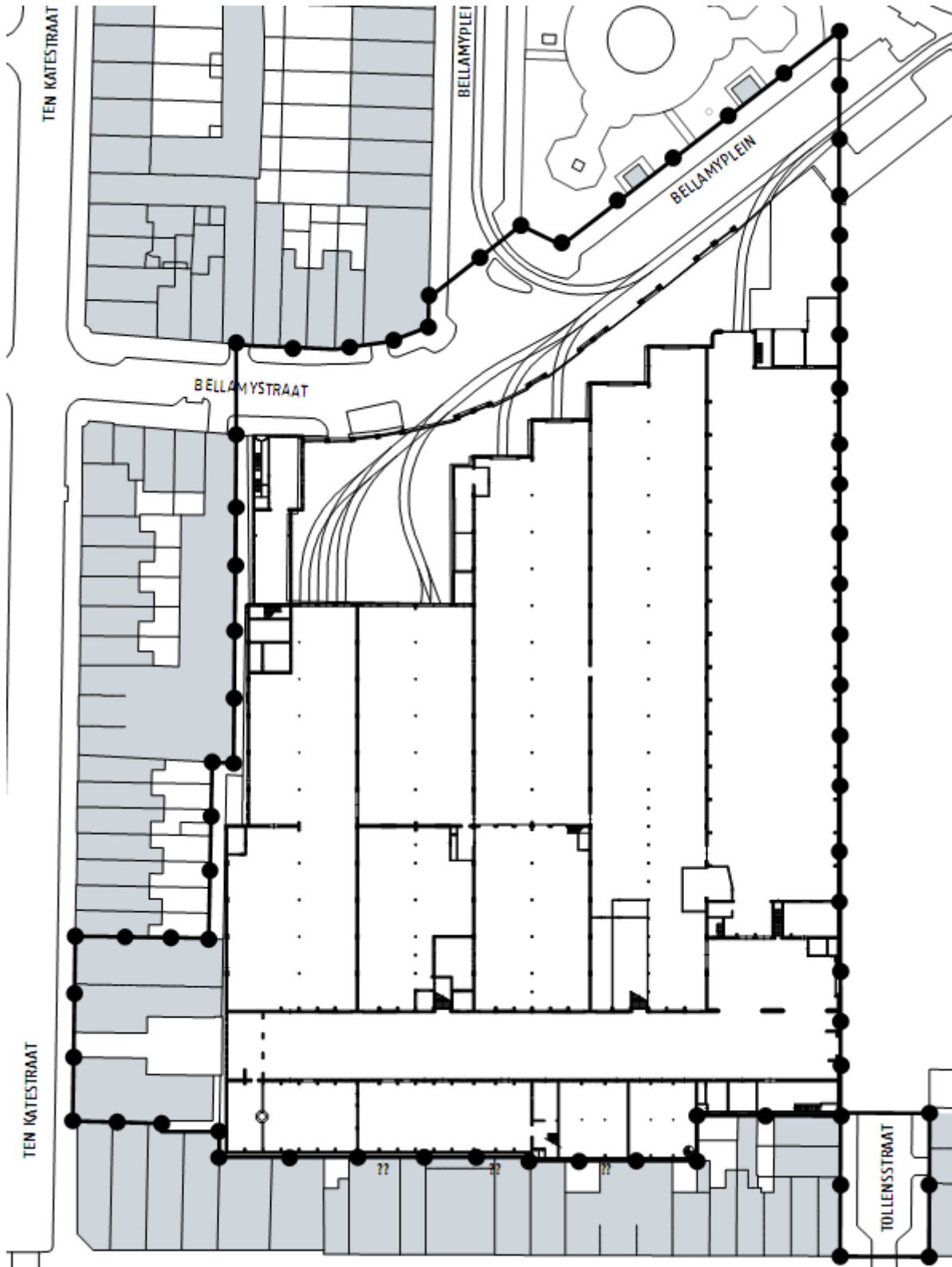
Het plangebied van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" is gelegen in het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam en omvat de gebouwen van het monument Westelijke Tramremise en delen van de aangrenzende bebouwing. De ligging is in onderstaande afbeelding indicatief aangegeven.



Afbeelding: ligging plangebied bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" (geel omcirkeld)

Het plangebied van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" wordt begrensd door:

- de Bellamystraat / het Bellamyplein aan de noordkant;
- de achterkant van de bebouwing langs de Ten Katestraat aan de westkant;
- de achterkant van de bebouwing langs de Kinkerstraat aan de zuidkant;
- de gevelgrens van de tramremise en het verlengde daarvan aan de oostkant.



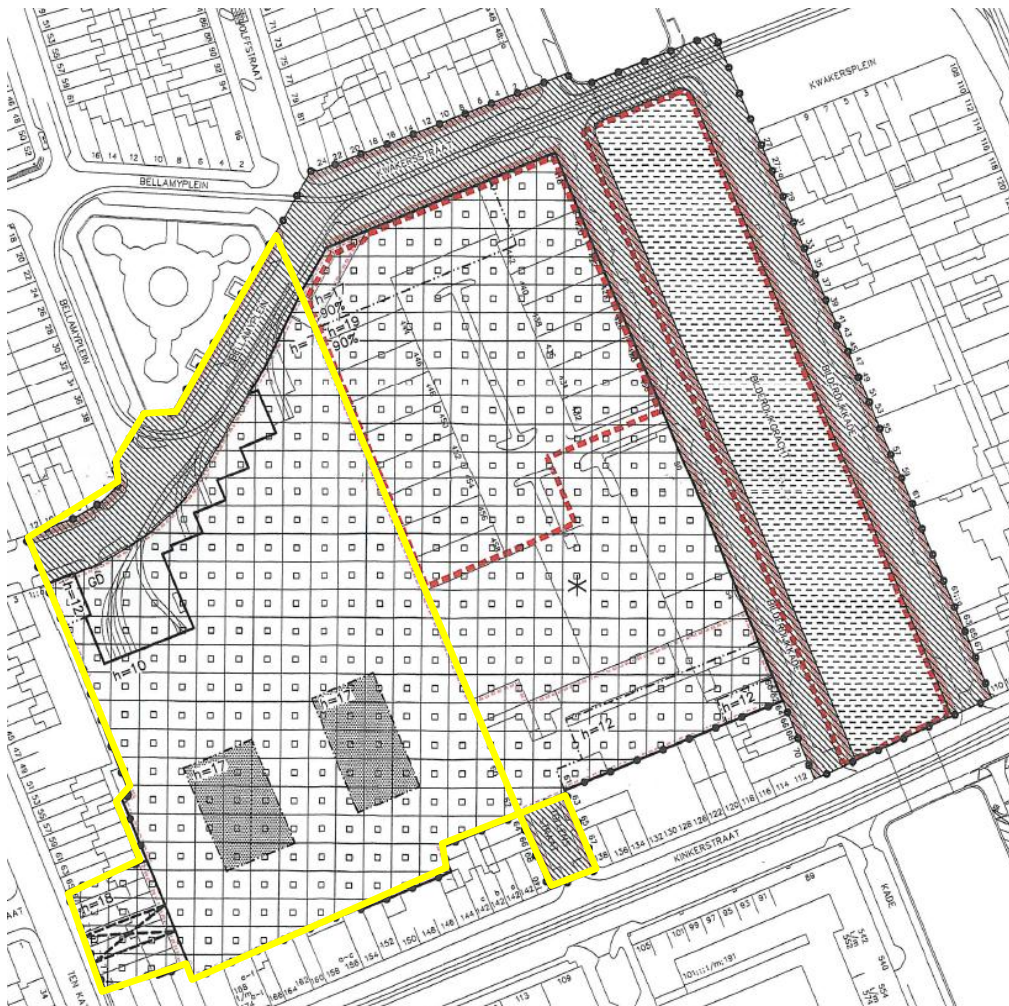
Abbeelding: plangrenzen bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise"

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan "De Hallen e.o."

Binnen het genoemde plangebied is tot de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan het bestemmingsplan "De Hallen e.o." (vastgesteld in juni 2002) van kracht. Voor de begrenzing van het plangebied van het bestemmingsplan wordt verwezen naar de onderstaande afbeelding.

Voor het onderhavige plangebied is in dat bestemmingsplan de bestemming gemengde doeleinden opgenomen. Hier zijn maatschappelijke dienstverlening, de uitoefening van industriële, ambachtelijke en handelsbedrijven, detailhandel, wonen en groenvoorzieningen toegestaan. De Bilderdijkgracht is bestemd voor water. Verder zijn de gronden medebestemd voor ondergrondse parkeervoorzieningen.



Afbeelding: uitsnede plankaart bestemmingsplan "De Hallen e.o.", in geel is de begrenzing van dit bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" aangegeven.

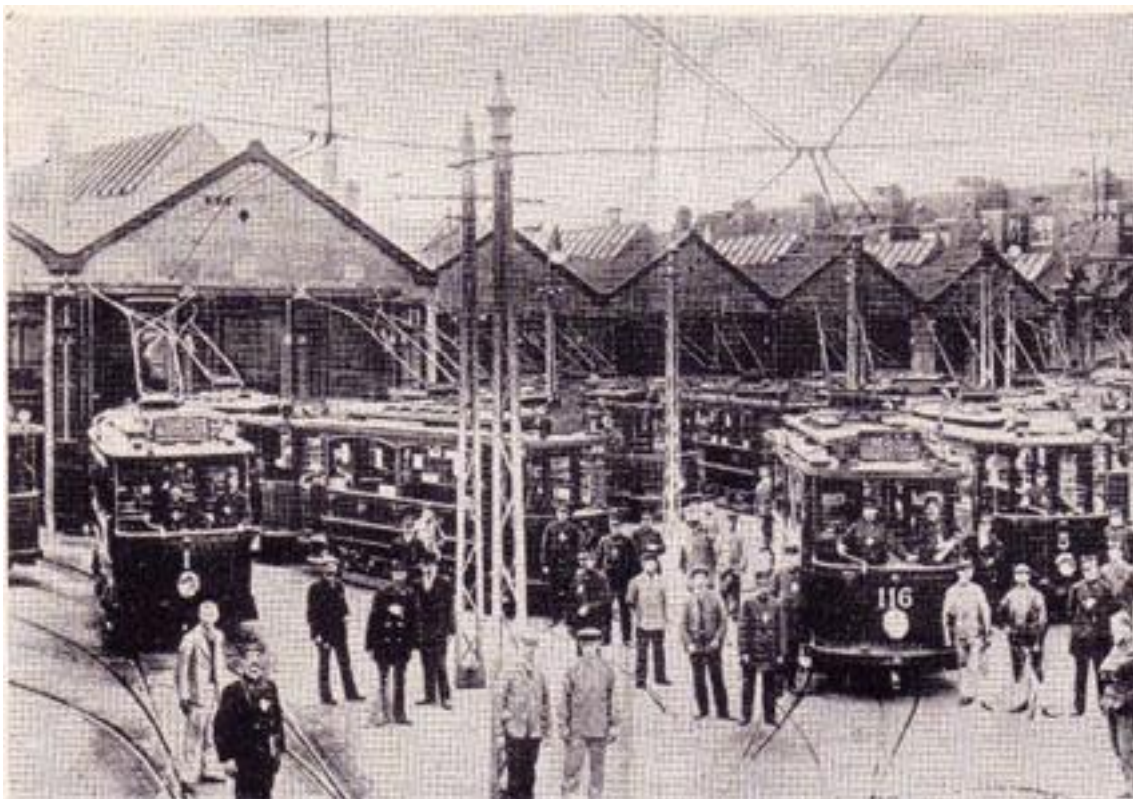
2. Beschrijving van het plangebied

2.1 Historie

Het projectgebied De Hallen is een restant van een in 1661 buiten de stad aangelegd industriegebied. De kern van dit gebied werd gevormd door een cluster van 12 zaagmolens. Daaromheen stonden verspreid een aantal molens met een andere functie.

Tussen 1880 en 1900 werd het gehele gebied omringd door de oprukkende woningbouw. De molens verdwenen. Delen van het oude molengebied werden bebouwd met nieuwe woningen andere hielden een niet woonfunctie.

In 1882 is gestart met de aanleg van de Kinkerstraat. Oorspronkelijk zou op de plek van de tramremise woningbouw komen. Maar de aanwezigheid van de stadsreiniging nodigde hier niet toe uit. De bereikbaarheid en de aanwezigheid van het Bellamypelein (als keerlus) gaven de doorslag om hier een nieuwe tramremise te vestigen. Het eerste deel hiervan werd gebouwd tussen 1901 en 1903.



Afbeelding: De Hallen aan het begin van de vorige eeuw

De beslissing om een deel van de Tollensstraat, die liep van de Kinkerstraat naar de Kwakerstraat, voor doorgaand verkeer af te sluiten, viel in het jaar 1908, toen zowel de remise als de Stadsreiniging uitbreidden. In deze tijd zijn de hekken geplaatst in de Tollenstraat en aan het Bellamypelein. Aan het gebouw is door de tijd heen het nodige veranderd, afhankelijk van de activiteiten die er in plaats moesten vinden. Op enkele hallen zijn bijvoorbeeld verdiepingen toegevoegd. De laatste aanpassingen werden in 1988/1990 gedaan, waarbij de kantoorgebouwen van de Stadsreiniging en een gedeelte van de ankerwikkelaar uit 1948 gesloopt werden, gevolgd door nieuwbouw van het gebouw van het voormalige Stadsdeel Oud-West.

In 1996 verhuisde de werkplaats van het GVB naar Diemen. Een korte periode werden De Hallen daarna verhuurd aan kleine bedrijfjes en kunstenaars. In 2002 zijn De Hallen opgenomen in de rijksmonumentenlijst (Westelijke Tramremise, monumentnummer: 524818). Sinds 2000 is het stadsdeel West bezig met de planvorming voor de herontwikkeling van De Hallen.



Afbeelding: De Hallen in gebruik als tramremise

2.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied ligt in het centrum van het voormalige stadsdeel Oud-West. Het gebied maakt deel uit van de negentiende-eeuwse ring rondom de Amsterdamse binnenstad. De binnenstad en de ring A10 liggen vlakbij.

Het plangebied is in de huidige situatie bijna volledig bebouwd met de tramremise.



Afbeelding: Het complex De Hallen vanuit de lucht

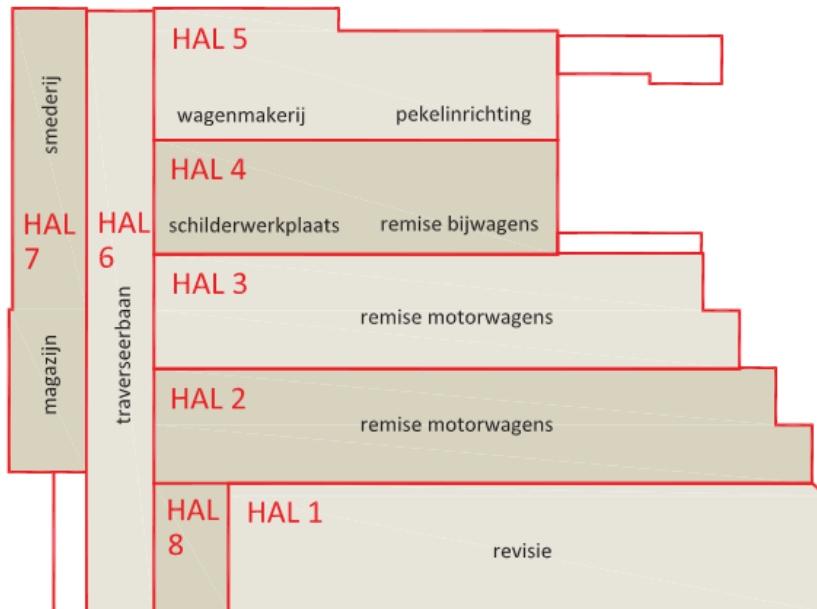
De Kinkerstraat is een van de belangrijkste winkelstraten in West met een divers aanbod aan winkels en horeca. Op de Ten Katestraat bevindt zich een druk bezochte dagelijkse markt.



Afbeelding: functies in de omgeving van het plangebied (geel)

2.3 Stedenbouwkundige ontwikkelingen en visie op de tramremise

De tramremise is in de vooroorlogse stad een uitzonderlijk gebouw, zowel qua verschijningsvorm (platte, blinde doos) als oppervlak (circa 14.000 m² zonder eventueel toe te voegen tussenvloeren of nieuwbouvvolumes). De meeste binnenstedelijke industriële gebouwen van deze schaal zijn al gesloopt of herbestemd. Daarom biedt de tramremise een bijzondere kans voor de buurt, de wijk en de hele stad.



Afbeelding: Overzicht tramremise met de diverse hallen en voormalige functies

De afgelopen jaren zijn diverse plannen voor het hallencomplex gemaakt, waaronder het SP+. Het Stedenbouwkundig Plan Plus (SP+) is op 5 april 2005 vastgesteld door de stadsdeelraad van het voormalige stadsdeel Oud-West. In het SP+ wordt een beeld geschetst van de ontwikkeling van het monument De Hallen tot cultureel centrum. Door nieuwe inzichten en een veranderde situatie zijn begin 2010 opnieuw stedenbouwkundige/architecten bureaus begonnen om een visie voor de ontwikkeling van het gebied op te stellen. Uiteindelijk heeft het stadsdeel na een uitvoerige selectieprocedure gekozen voor de stedenbouwkundige visie van "Initiatief TramRemise Ontwikkelings Maatschappij (TROM)". Het voorliggende bestemmingsplan speelt in op de visie van TROM, maar biedt met het oog op de toekomst ook voldoende flexibiliteit voor alternatieve ontwikkelingen. Dit is in lijn met de door de deelraad vastgestelde nota over flexibel en globaal bestemmen.

Visie ten aanzien van de tramremise

Dit bestemmingsplan voorziet in ontwikkelingen, die uitvoering geven aan de door het stadsdeel en de ontwikkelaars beoogde visie op de toekomst van de tramremise. De visie kan op hoofdlijnen als volgt worden samengevat:

1. Grootstedelijke (cultureel-creatieve) uitstraling;
2. Aanvullend karakteristiek anker/icono voor West, met stedelijke allure;
3. Imagoverbetering van het stadsdeel West als een stadsdeel waar het spannend en plezierig is (en blijft) om te wonen, te werken en als bezoeker naartoe te gaan;
4. De invulling heeft iets nieuws te bieden aan het stadsdeel en de stad - niet meer van hetzelfde of (tijdelijk) 'leegtrekken' van andere locaties;
5. Levensvatbaarheid (er is vraag in de markt naar wat er geboden wordt aan culturele, economische voorzieningen);
6. Synergie met de omgeving;
7. Functiemenging.

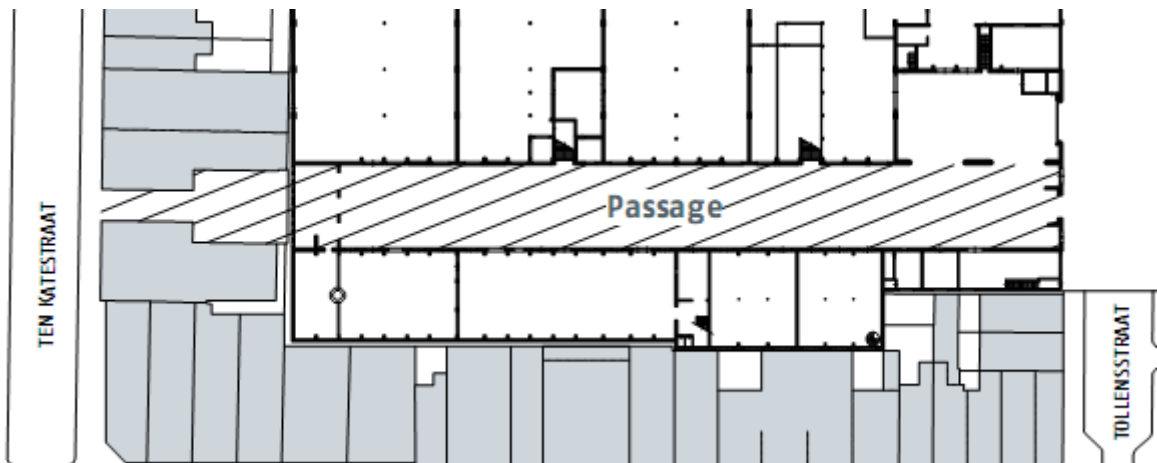
Het huidige karakter van het gebouw is zeer introvert. Het is een stedenbouwkundige/programmatische wens om dat veel opener te maken. Architectonisch/cultuurhistorisch is de wens om dat te doen met respect voor behoud van de bestaande bebouwing.

Het Programma

Vertrekpunt is om het gebouw zo flexibel mogelijk te bestemmen. Om diverse redenen is het bij een aantal bestemmingen desondanks noodzakelijk om grenzen te stellen om overmatige overlast te voorkomen, vanwege monumentenzorg, om functiemenging te waarborgen en om een levendige en openbare passage te waarborgen.

Passage

Bij de passage gaat het om een voor iedere burger (overdag en 's avonds) vrij toegankelijke ruimte, in Hal 6 en 8. De passage wordt zowel het gezicht als het kloppend hart van de remise: Openbaar, uitnodigend, met daaraan gekoppeld functies die de 'passantenopenbaarheid' van de passage ook op lange termijn waarborgen. Binnen deze passage zijn incidentele activiteiten of terrasjes toegestaan, zolang de publieke status van de ruimte geen geweld wordt aangedaan. Direct langs de passage voorziet het bestemmingsplan in ruimte voor publiekstrekkende functies zoals horeca, detailhandel en andere voorzieningen, zoals een bibliotheek.



Afbeelding: de passage in hal 6 en 8 en het Ten Katepoort

Horeca

Het plangebied voorziet in voldoende ruimte voor verschillende soorten horeca gelegenheden. Het gaat hierbij om cafés, restaurants en een hotel. Een nachtzaak is niet toegestaan. De diverse horecacategorieën zijn in dit bestemmingsplan gekoppeld aan maxima, om het gemengde karakter van de invulling van de tramremise te behouden en om ongewenste overlast voor de omgeving te voorkomen.

Detailhandel

In eerste instantie voorziet het plan, met uitzondering van de bestaande winkelruimtes in de Ten Katepoort, niet in ruimte voor detailhandel. Wel is in de regels een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waardoor de mogelijkheid bestaat dat het dagelijks bestuur onder bepaalde voorwaarden alsnog detailhandel in de tramremise toestaat. In de tramremise zou ruimte kunnen zijn voor circa 1.500 m² aan winkelruimte.

Bedrijvigheid

Bedrijvigheid is de beoogde hoofdfunctie van tramremise en is overal in het plangebied, behalve langs de Ten Katestraat, toegestaan.

Om de flexibiliteit van het bestemmingsplan te verhogen is bedrijvigheid zo ruim mogelijk gedefinieerd. Hierdoor zijn ook dienstverlening, kantoren, ateliers toegestaan. Beperkingen voor bepaalde bedrijfstypen worden alleen opgelegd om mogelijke hinder voor overige gebruikers en omwonenden te voorkomen. Daarnaast is het oppervlak aan kantoren beperkt tot maximaal 2.000 m² (zie ook kantorenstrategie, paragraaf 3.5).

Bioscoop

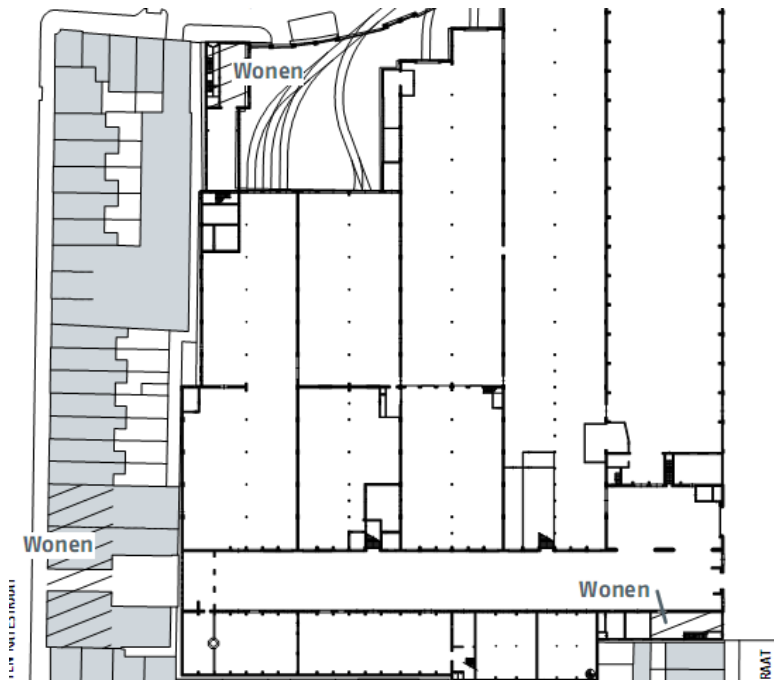
Een bioscoop is overal in het plangebied toegestaan. De omvang van een bioscoop is maximaal 1.000 stoelen.

Maatschappelijke voorzieningen

Maatschappelijke voorzieningen zijn overal in het plangebied toegestaan. De omvang hiervan is in totaal maximaal 3.500 m². Daarnaast is een medisch cluster/gezondheidscentrum van 1.500 m² toegestaan. Ook is één apotheek met een omvang van maximaal 600 m² toegestaan.

Wonen

Wonen is alleen toegestaan in de bestaande woningen in het plangebied.



Afbeelding: Bestaande woningen

Sport

Sportvoorzieningen in de vorm van een fitnesscenter of vergelijkbare voorzieningen zijn overal in het plangebied, behalve langs de Ten Katestraat, toegestaan. In totaal is maximaal een omvang van 1.000 m² mogelijk gemaakt.

Parkeren

Parkeren vindt ondergronds plaats. Onder de tramremise wordt een parkeergarage gerealiseerd met maximaal 180 parkeerplaatsen. Fietsparkeren wordt conform normering van het bouwbesluit geheel op eigen kavel opgelost.

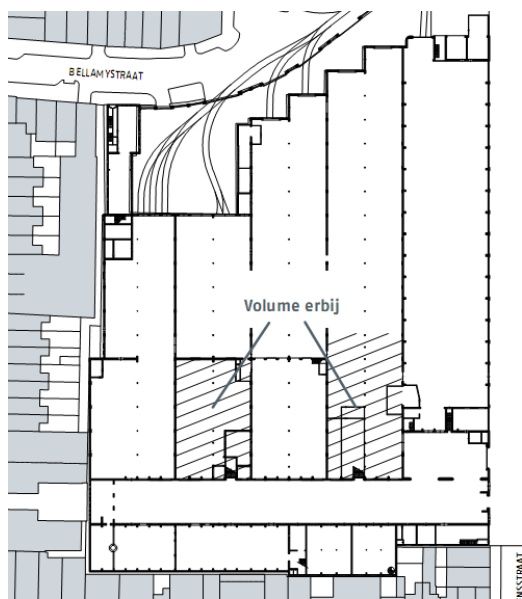
Functioniersmelting

Functioniemenging is een van de uitgangspunten voor de visie op het gebied. Functioniersmelting gaat nog een stap verder. Dwarsverbanden tussen verschillende functies komen steeds vaker voor en kunnen gebruikt worden voor nieuwe formules. Voorbeelden zijn een bibliotheek met daarin een door een separate exploitant commercieel uitgebaat café of een atelier met een verkooppunt. Dit bestemmingsplan maakt dat mogelijk.

Bouwwolume

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om extra bouwwolume op de Hallen 2 en 4 toe te voegen. Het gaat hierbij om de delen van de tramremise die reeds zijn voorzien van opbouwen. Het tot in werking treding van dit bestemmingsplan vigerend bestemmingsplan De Hallen en omgeving voorziet reeds in een verhoging tot 17 meter. Dit bestemmingsplan maakt met 26 meter een grotere

bouwhoogte mogelijk. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om open ruimtes (patio's) te realiseren. Deze optie wordt echter niet expliciet voorgeschreven.



Afbeeldingen: Extra bouwvolumen op hallen 2 en 4

Verkeer

Aan de hand van het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte programma is door onderzoeksbureau Oranjewoud een 'worst-case' scenario opgesteld als basis voor het verkeersonderzoek (bijlage 1). Het 'worst-case' scenario gaat uit van een maximaal mogelijke verkeersgeneratie door de planontwikkeling in de tramremise van rond 2.100 verkeersbewegingen per dag. In het onderzoek is vervolgens onderzocht of het bestaande wegennet deze verkeersgeneratie aan kan. Hierbij is ook rekening gehouden met de andere ontwikkelingen Nieuwbouw Zuid en Noord en de Ten Katepoort. Geconcludeerd wordt dat het verkeer zonder problemen afgewikkeld kan worden (zie bijlage 1).

Tabel: Maximale verkeersbewegingen De Hallen – Tramremise

Functie	omvang in m2	norm per 100 m2	verkeersbewegingen
Horeca 2 (discotheek)	1000	24,7	247
Detailhandel (stadsdeelcentra 1)	1500	17	255
Cluster gezondheidszorg 3)	1500	15,6	234
Horeca 4 (restaurant)	3000	14	420
Sport (fitness 2)	1000	11,4	114
Maatschappelijke voorzieningen	3500	7,1	249
Bioscoop 2)	2500	6	150
Apotheek	600	42,9	257
Kantoor 4)	2000	2	40
Creatieve bedrijfsunits/ateliers	5200	2	104
Totaal			2070

1) Bij een modal split van 18% autogebruik; 2) Bij een modal split van 23% auto gebruik; 3) Bij een modal split van 30% auto gebruik; 4) 1 pp per 125m² = ca. 2 mvtbew. per 100m² (incl. bezoekers)

Parkeren

Onderzoeksbureau Oranjewoud heeft op basis van het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte programma een parkeerbalans opgesteld. Bij het opstellen van deze parkeerbalans is rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het gehele gebied "De Hallen", dus ook met de parkeerbehoefte in de plangebieden van "De Hallen Zuid" en "Nieuwbouw Noord".

Bij de berekeningen worden meerdere scenario's gehanteerd, omdat de parkeerdruk nogal afhankelijk is van tijd en dag (zie bijlage 1). Zo zijn in het minimale scenario, op een doordeweekse dag tijdens de lunch, 222 parkeerplaatsen benodigd. In een maximaal scenario is op zaterdagavond de parkeerbehoefte met 333 parkeerplaatsen het grootst.

Dit bestemmingsplan voorziet in een ondergrondse parkeergarage. In het inmiddels vastgestelde bestemmingsplan De Hallen Zuid is eveneens voorzien in een parkeergarage, waarbij een deel van de parkeerplaatsen beschikbaar is voor openbaar, betaald, gebruik.

Tabel: Parkeerbalans

Parkeerbalans De Hallen-Tramremise		
Plan	Locatie	pp totaal
De Hallen tramremise	ondergrondse parkeergarage	180
De Hallen Nieuwbouw Zuid	ondergrondse parkeergarage	165
Totaal pp		345

In totaal komen derhalve 345 parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages beschikbaar voor de planontwikkeling. Er van uitgaande dat de bestaande bewoners in het plangebied De Hallen Tramremise (6 woningen) thans ook parkeren op de openbare weg, kan geconcludeerd worden dat zelfs in de maximale variant de planontwikkeling De Hallen Tramremise niet tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied zal leiden.

3. Beleidskader

3.1 Algemeen

In het kader van dit bestemmingsplan is het relevante ruimtelijke beleid geanalyseerd om vast te stellen of daaruit randvoorwaarden voor dit bestemmingsplan voortkomen. Hiertoe is een onderscheid gemaakt tussen het Europees beleid, rijksbeleid, het provinciale beleid, het beleid van de gemeente Amsterdam en het beleid van het stadsdeel West.

3.2 Europees beleid

Europese Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. De kaderrichtlijn is op nationaal niveau vertaald in wetgeving, vooral de Waterwet, maar er is ook doorwerking in de ruimtelijke ordening.

De Kaderrichtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. Van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. De beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. Het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. De gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld wat de effecten van de ontwikkelingen die worden toegestaan zijn op de waterhuishouding. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit.

3.3 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 14 juni 2011 heeft het kabinet het ontwerp van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) aan de Tweede Kamer gestuurd met daarbij een ontwerp Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte (Barro).

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in de Amvb Ruimte. Deze Amvb wordt aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Deze Amvb is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zullen de Nota Ruimte en de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid komen te vervallen.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en treedt deze begin 2012 (datum nog niet bekend gemaakt) in werking. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden.

In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

- a. Rijksvaarwegen;
- b. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- c. Kustfundament;
- d. Grote rivieren;
- e. Waddenzee en waddengebied;
- f. Defensie;
- g. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- h. Elektriciteitsvoorziening;
- i. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- j. Ecologische hoofdstructuur;
- k. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- l. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- m. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Vertrouwen in medeoverheden is de basis voor het decentraliseren van beslissingsbevoegdheid. Om die reden bevat deze structuurvisie een beperkter aantal nationale belangen dan voorheen en bevat de Amvb Ruimte minder regels dan eerder was voorgenomen. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale ruimtelijke belangen die via wet- en regelgeving aan andere overheden opgedragen worden door hen goed worden behartigd. Waar de Amvb Ruimte bepalingen bevat aangaande gemeentelijke bestemmingsplannen gaat het Rijk er vanuit dat deze doorwerking krijgen. Het Rijk zal de bestemmingsplannen dan ook niet (tijdens de vaststellingsprocedure) toetsen op een correcte doorwerking van nationale ruimtelijke belangen. Wel zal het Rijk door middel van systeem- of themagerichte onderzoeken achteraf nagaan of bestemmingsplannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een 10 betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Deze Nota Mobiliteit geeft aan op welke wijze het Rijk dit wil doen. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd. Het mobiliteitsbeleid heeft ten doel een groeiende verplaatsingsbehoefte te faciliteren door middel van een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, dat een essentiële voorwaarde is voor welvaart en welzijn. Vanuit deze doelstelling zijn bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid speerpunten van beleid.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland:

- Wet op de waterhuishouding;
- Wet op de waterkering;
- Grondwaterwet;
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren;
- Wet verontreiniging zeewater;
- Wet droogmakerijen en indijkingen (Wet van 14 juli 1904);
- Wet beheer rijkswaterstaatswerken (het zogenaamde 'natte gedeelte');
- Waterstaatswet 1900;
- Waterbodemparagraaf uit de Wet bodembescherming.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering' centraal. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Hierbij moet worden gedacht aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Daarnaast levert de Waterwet een flinke bijdrage aan kabinetsdoelstellingen zoals vermindering van regels, vergunningstelsels en administratieve lasten. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning, die met een wettelijk vastgesteld aanvraagformulier kan worden aangevraagd. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het wateraspect.

Nationaal waterplan

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 in de Ministerraad vastgesteld en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW.

Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden. Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De combinatie van water en groen biedt volop kansen om het stedelijk watersysteem robuuster en klimaatbestendig te maken.

Het Nationaal Bestuursakkoord Water

Dit akkoord is op 25 juni 2008 onder andere in verband met de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water geactualiseerd. Met de actualisatie van het NBW onderstrepen de betrokken partijen, rijk, provincies, gemeenten en waterschappen nogmaals het belang van samenwerking om het water duurzaam en klimaatbestendig te beheren. In het akkoord staat onder meer hoe met klimaatveranderingen, de stedelijke wateropgave en de ontwikkelingen in woningbouw en infrastructuur moet worden omgegaan. Ook is er meer aandacht voor het realiseren van schoon en ecologisch gezond water.

Het NBW heeft tot doel om in de periode tot 2015 het watersysteem in Nederland op orde te brengen en te houden en te anticiperen op klimaatverandering. Het gaat hierbij om de verwachte zeespiegelstijging, bodemdaling en klimaatverandering. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes.

3.4 Provinciaal beleid

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

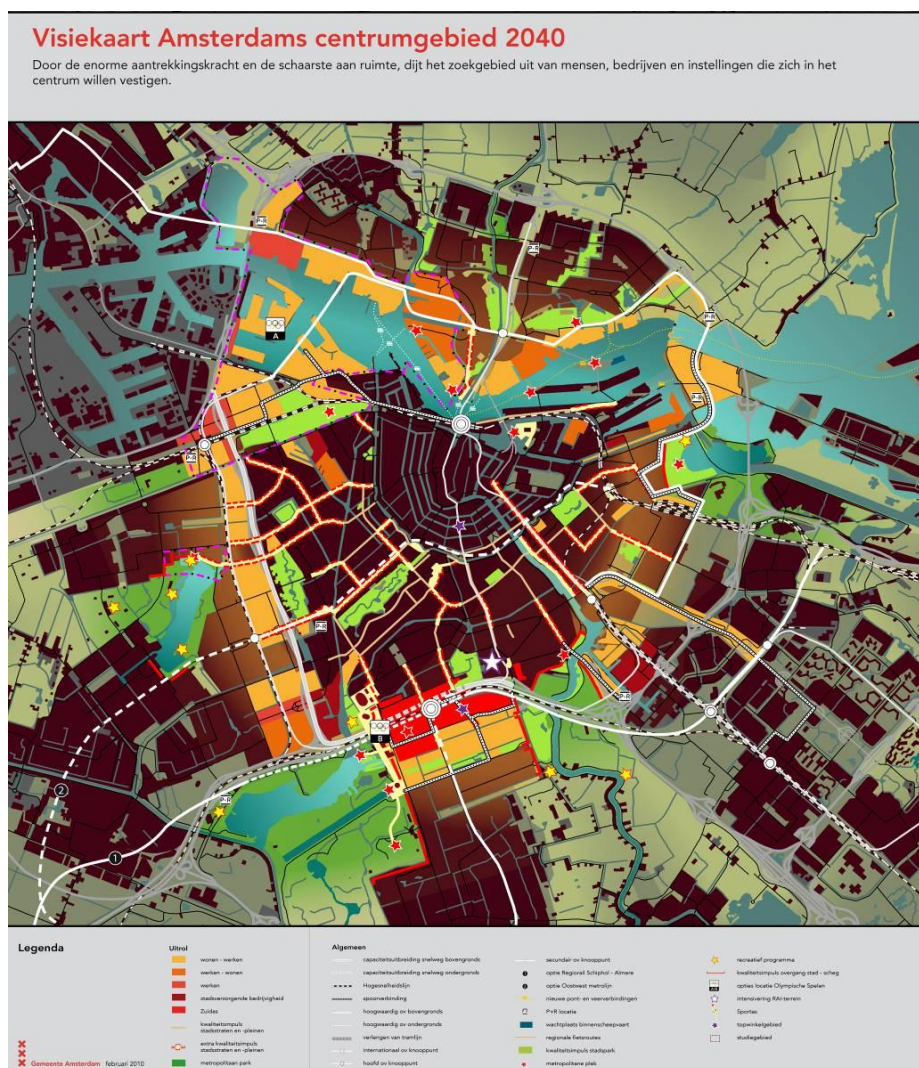
De Structuurvisie Noord-Holland en de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie zijn op 21 juni 2010 vastgesteld. In overeenstemming met artikel 42 van deze verordening moeten bestemmingsplannen binnen 18 maanden na inwerkingtreding van de verordening ermee in overeenstemming zijn. In de verordening zijn regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en locaties voor kantoren- en bedrijventerreinen binnen het "Bestaand Bebouwd Gebied" (BBG).

Het plangebied ligt in het "Bestaand Bebouwd Gebied" zoals benoemd in de verordening. Het bestemmingsplan gaat uit van de realisatie van woningen, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen, horeca, leisure, parkeervoorzieningen en commerciële voorzieningen. Het bestemmingsplan staat de realisatie van nieuwe kantoren- en bedrijventerreinen niet toe. Ook staat het bestemmingsplan de realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel niet toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie.

3.5 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Amsterdam

Op 17 februari 2011 heeft de gemeenteraad de 'Structuurvisie Amsterdam 2040, Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld. De structuurvisie bestaat uit drie delen: visie, uitvoeringsstrategie en toetsingskader. De visie heeft als planhorizon 2030-2040, uitvoeringsstrategie en toetsingskader hebben als planhorizon 2010-2020.



Afbeelding: Visiekaart Amsterdams centrumgebied 2040

Voor het nieuwe stadsdeel West, waarin zich het onderhavige plangebied bevindt, wordt in de structuurvisie een verdere verweving met de Amsterdamse binnenstad gekenschetst. Stadsdeel West zal zich in de toekomst verder als onderdeel van de binnenstad ontwikkelen. Dit manifesteert zich vooral langs de stadsstraten. In de periode 2010-2020 betekent dit vooral verdere woningbouw op diverse locaties, waaronder de Hallen, Augustinuspoort en de Houthavens. In de periode na 2020 kan op de locaties Martkthallen en Landlust worden bijgedragen aan de stedelijke woningbehoefte. Ook vindt in die periode nog woningbouw plaats in de Houthavens.

De in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen zijn in overeenstemming met de structuurvisie.

Kantorenstrategie Amsterdam Kiezen en onderscheiden

De kantorenstrategie is een nadere uitwerking van de structuurvisie op het onderwerp kantoren en is op 14 juli door de gemeenteraad van Amsterdam vastgesteld. De kantorenstrategie geeft richting aan de rol van de gemeente op de kantorenmarkt om de leegstand terug te brengen tot een acceptabel niveau en de toenemende verversing en de geringe uitbreiding van de kantorenvorraad vorm te geven. De gemeente wil hiermee bijdragen aan het herstellen van het evenwicht op de kantorenmarkt op termijn. De kantorenstrategie richt zich niet alleen op de planvoorraad, maar vooral ook op de bestaande voorraad. Op stedelijk en projectniveau worden maatregelen en kaders benoemd die bijdragen aan:

- het stimuleren en faciliteren van herontwikkeling om de kwaliteit van de bruikbare kantorenvorraad op peil te houden,
- het stimuleren en faciliteren van transformatie en sloop van in onbruik geraakte kantoren om de omvang van de bestaande kantorenvorraad te verkleinen en
- de reductie en temporisering van de planvoorraad voor nieuwbouw in overeenstemming met de lagere toekomstige ruimtebehoefte.

Per saldo zal hierdoor de totale kantorenvorraad in omvang af dienen te nemen en er weer zicht komen op een 'normaal' leegstandspercentage. Het doel is een continue toekomstbestendige kantorenvorraad die voldoende ruimte biedt aan de uiteenlopende vraag van huidige en potentiële kantoorondernemingen. In de kantorenstrategie worden verschillende maatregelen beschreven om het evenwicht tussen vraag en aanbod voor de kantorenmarkt te herstellen en de overmaat aan leegstand op te lossen.

Het onderhavige plangebied valt in een gebied dat is aangewezen als een beperkt groeigebied. Voor het gebied van het stadsdeel West, dat binnen de ring ligt, ziet de strategie ruimte voor 3.000 m² aan nieuwe kantoren.

In overleg met de Dienst ruimtelijke ordening is in lijn met het hiervoor beschreven beleid in dit bestemmingsplan het aantal vierkante meter aan kantoren beperkt tot maximaal 2.000 m².

Locatiebeleid Amsterdam 2008

Het locatiebeleid is een aanvullend toetsingskader van het structuurplan 2003. Het locatiebeleid heeft tot doel de bereikbaarheid van (werk)locaties te garanderen en daarmee een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat te behouden en de economische positie van Amsterdam te versterken. In het kader van Amsterdam Topstad moet Amsterdam niet alleen kwantitatief en kwalitatief voldoende bedrijfslocaties kunnen aanbieden, maar ook bereikbare bedrijfslocaties. Bij ieder beleidsplan moeten afwegingen worden gemaakt. Daarbij wordt gezocht naar een evenwicht tussen milieu (luchtkwaliteit), gezondheid en economie met aandacht voor de kwaliteit van de werkomgeving. 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 (nood-)zakelijke verkeer, teruggedrongen. Tevens wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd. Het locatiebeleid moeten worden verankerd in bestemmingsplannen.

Met het locatiebeleid kiest het college ervoor de stad beter bereikbaar te maken, rekening houdend met de noodzaak om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het beleid houdt in dat de parkeernormen voor A-, B- en C-locaties van kracht blijven. Voor niet-woonfuncties, zoals hotels, congresruimten en winkels, worden voortaan de landelijke CROW-richtlijnen gehanteerd. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte. Van alle nieuwe ondernemingen wordt gevraagd dat zij, ondersteund door de gemeente, een mobiliteitsplan opstellen om het autogebruik terug te dringen.

Mobiliteitsplan

Om de bereikbaarheid van (werk)locaties te bevorderen, wordt van bedrijven gevraagd dat zij aan mobiliteitsmanagement doen door hun werknemers te stimuleren om meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer of de fiets. Zo kunnen bedrijven werknemers OV-abonnementen verstrekken of

een collectief contract met OV-fiets afsluiten. De gemeente zal bedrijven bij het maken van hun mobiliteitsplan ondersteunen.

3.6 Stadsdeelbeleid

Visie winkelstraten Oud-West (2008)

Om de kwaliteit van de winkelstraten in Oud-West te verbeteren heeft het stadsdeelbestuur in 2008 een 'Visie Winkelstraten' vastgesteld. Het doel is het winkelaanbod en de openbare ruimte aantrekkelijker te maken.

Ten opzicht van de voorganger is het wensbeeld in de nieuwe visie meer op hoofdlijnen geformuleerd wordt. Verder zijn de ambitieniveaus en de concentratie van winkels heroverwogen en worden de winkelstraten van Oud-West meer in stedelijke context gezet waardoor ook rekening wordt gehouden met trends en geformuleerd stedelijk beleid. De nieuwe visie, die minder beperkend is, moet er voor zorgen dat goede initiatieven de ruimte krijgen om de winkelstraten aantrekkelijker te maken.



Afbeeldingen: Winkelstraat de Kinkerstraat (links) en de tramremise (rechts)

Voor het nieuwe complex De Hallen als onderdeel van het stadsdeelhart wordt in de visie een belangrijke spin off effect op de winkelstraten in de omgeving verwacht. Dit betekent voor het stadsdeel dat meer bezoekers uit andere stadsdelen of uit gebieden buiten Amsterdam het stadsdeelhart zullen bezoeken. Van de nieuwe bezoekers zal vooral ook de Kinkerstraat profiteren. Meer passanten betekend ook meer potentiële klanten. Daarnaast zal met de publiciteit voor De Hallen ook het winkelgebied en stadsdeel Oud-West als geheel bekender worden bij een groter publiek.

Concept Detailhandelsvisie West

De detailhandelsvisie West lag van 26 oktober tot en met 8 december 2011 ter inzage. Deze detailhandelsvisie geeft de kaders waarbinnen de komende jaren gewerkt zal worden aan goede, aantrekkelijke winkelstraten. De visie concentreert zich op de detailhandel, de winkelstructuur en het wensbeeld voor de winkelstructuur. Daarbij is er aandacht voor relevante trends en ontwikkelingen die zowel nieuwe kansen als beperkingen met zich meebrengen.

Met betrekking tot nieuwe winkels buiten de winkelstraten wordt in de visie geschetst dat detailhandelsvestiging in De Hallen een alternatief kan zijn voor de beperkingen die de Kinkerstraat heeft voor grotere winkelconcepten. De winkelpanden in de Kinkerstraat zijn veelal kleinschalig en samenvoeging van panden om aantrekkelijke, grotere concepten te vestigen is niet altijd mogelijk. Dit is vooral zinvol als sprake is van bijzondere winkelconcepten met stadsdeeloverstijgende aantrekkingskracht en op die manier een meerwaarde hebben voor de Kinkerstraat en andere winkelgebieden rondom De Hallen. Daarbij moet wel voorkomen worden dat er ongewenste, parallel aan de Kinkerstraat lopende loopstromen ontstaan die bezoekers wegtrekken uit de Kinkerstraat.

Dit bestemmingsplan voorziet niet direct in ruimte voor nieuwe detailhandelsvestigingen. Via een wijzigingsbevoegdheid is de vestiging van grotere detailhandelsvestigingen (minimaal 300 m²) eventueel wel mogelijk. Met de in wijzigingsbevoegdheid opgenomen minimale omvang voor

vestigingen wordt vooral voorzien in ruimte voor grootschaligere detailhandelsvestigingen, zoals beoogd in de hiervoor beschreven visie.

Horecanota Stadsdeel West 2011

De nieuwe horeca nota voor het stadsdeel West is op 31 oktober 2011 vastgesteld. In de nieuwe horecanota is het gebied De Hallen aangewezen als een gebied dat afwijkt van de hoofdstructuur. Hierbij horen met name gebieden die momenteel nog in transformatie verkeren. In een aantal van deze gebieden is ruimte voor nieuwe hotelinitiatieven, zoals in het onderhavige gebied. In de nota wordt verder gezegd dat horeca bij de herontwikkeling van een stedelijk gebied vaak een onderdeel van het (economisch) programma is. In stadsdeel West zijn er verschillende ruimtelijke projecten zoals De Hallen, waarbij horeca integraal in de plannen is opgenomen. Nog niet voor alle gebieden zijn de plannen uitgewerkt en vastgesteld, waardoor nog niet altijd bekend is in hoeverre er van de hoofdstructuur horeca zal worden afgeweken. Dit is afhankelijk van de definitieve besluitvorming over de invulling van betreffende locatie.

Bij de tramremise gaat het om een bijzonder gebouw op een bijzondere plek in de stad. De tramremise is als gebouw en locatie geschikt voor diverse soorten horeca. De plannen voorzien in diverse functies die goed te combineren zijn met horeca. Zo kunnen bezoekers van het filmtheater bijvoorbeeld voor of na de film ook nog gebruik maken van de aanwezige horeca om een drankje of een hapje te nuttigen. De combinatie van horeca met andere functies biedt goede mogelijkheden voor nieuwe formules. Een combinatie van de bibliotheek met een café is denkbaar. De menging van functies in de tramremise en dan met name ook de horecafunctie zorgt voor meer levendigheid, vooral in de avonduren. Vanwege de omvang en het karakter van het gebouw, kan het gebouw zelf ook een geluidswerende functie vervullen, waardoor de eventuele (geluids)overlast beperkt en, door bijvoorbeeld het afsluiten van bepaalde looproutes in de avonduren, gestuurd kan worden. Onderzoek heeft uitgewezen dat voldaan wordt aan alle milieueisen (zie hoofdstuk 4). Horeca is daarom goed inpasbaar in de tramremise.

4. Randvoorwaarden

Het bestemmingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen, zoals de realisatie van een hotel, diverse voorzieningen, horeca, een ondergrondse parkeergarage en ruimte voor bedrijven. Voor de nieuw te creëren situatie dienen diverse onderzoeken naar randvoorwaarden uitgevoerd te worden. Bij de randvoorwaarden gaat het vooral om milieutechnische aspecten, maar zijn ook andere aspecten, zoals verkeer en parkeren van belang.

4.1 Bodem

Uit onderzoek van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) van de gemeente Amsterdam is gebleken dat de bodem ter plaatse van het plangebied is verontreinigd met onder andere zink en minerale olie. Hiervoor is een bodemsaneringsplan opgesteld dat is goedgekeurd door DMB (bijlage 2). Door uitvoering van het saneringsplan is de bodemkwaliteit geen belemmering meer voor de in de bestemmingsplannen voorziene ontwikkelingen voor het gebied. Bodemsanering tot een diepte van 1,80 m heeft reeds plaatsgevonden. Voor omgevingsvergunningverlening geldt de voorwaarde dat voor betreffende gronden sanering conform saneringsplan plaats zal vinden.

4.2 Geluidhinder

In juni 2011 is door onderzoeksbureau M+P een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 3). Uit het onderzoek is gebleken dat de voorkeursgrenswaarde voor geluidsgevoelige bestemmingen op een aantal geveldelen wordt overschreden. Hiervoor zullen de volgende hogere grenswaarden worden vastgesteld. Voor de oostgevel aan de Tollenstraat is dat maximaal 53 dB voor medische voorzieningen en 55 dB voor de rest. Voor de gevel aan de Ten Katestraat wordt een hogere waarde van maximaal 54 dB vastgesteld. Het overschrijden van de voorkeursgrenswaarde en het vaststellen van een hogere waarde voor projecten op een binnenstedelijke locatie, zoals dat bij De Hallen het geval is, wordt regelmatig bij bestemmingsplannen en andere besluiten toegepast. Dat geldt niet alleen in Amsterdam, maar ook in andere en minder grote steden of dorpen. De geluidsbelasting vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen. De concept onderbouwing voor het vaststellen van hogere waarden is op 22 oktober besproken in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA). Deze onderbouwing is naar aanleiding van het advies van het TAVGA aangepast en heeft tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Met de Wet op Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) is het verplicht voor alle (op)nieuw vast te stellen bestemmingsplannen om het archeologisch belang een volwaardige plaats toe te kennen.

Door de provincie Noord-Holland is de Cultuurhistorische Waardenkaart opgesteld. De Cultuurhistorische Waardenkaart geeft een overzicht van de (inter)nationale, regionale en lokale cultuurhistorische waarden. De kaart dient als basis bij de toetsing van gemeentelijke plannen op het gebied van cultuurhistorie. Het plangebied is getoetst op aanwezigheid van Rijksmonumenten, bouwkundig waardevolle elementen, historisch geografisch en archeologisch waardevolle elementen.

Rijksmonument De Hallen

In de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Holland is het rijksmonument Westelijke Tramremise opgenomen. Het besluit tot aanwijzing als monument is op 18 december 2001 genomen door de rijksdienst voor de monumentenzorg (Besluit RW-2000-2158, bijlage 4). Bij het complex De Hallen gaat het om een voormalige tramremise van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf. Trams uit de hele stad werden hier gestald. Ook was er een beperkte mogelijkheid tot onderhoud en reparatie. De tramremise was maar kort in gebruik als remise. Al vanaf de jaren twintig/dertig was het een gemeentelijke reparatiewerkplaats. Het monumentale pand is van het 'zaagtandtype', genoemd naar de karakteristieke voorgevel met de verspringende hallen. Dit bestemmingsplan voorziet in regels ter bescherming van het rijksmonument.

Gevolgen van stedenbouwkundige ingrepen voor het monument

Aard en doel van de ingrepen

In het kader van de Modernisering van het Monumentenzorgbeleid vormt de omgeving van een monument een belangrijk aspect in de ruimtelijke ordening. Daarom is een beoordeling noodzakelijk van de gevolgen voor het monument naar aanleiding van twee stedenbouwkundig voorgestelde ingrepen:

- extra bouwhoogte ter plaatse van de twee bestaande opbouwen;
- extra bouwhoogte tussen de twee bestaande opbouwen;
- nieuwe parkeergarage onder het monument.

Doelen van het toestaan van extra bouwhoogte zijn:

- het vergroten en verbreden van de bruikbaarheid van het monument;
- ruimte creëren voor diverse technische installaties;
- het bieden van een extra economische drager voor restauratie en beheer.

Doelen van het toestaan van een garage onder het monument zijn:

- het vergroten van de bereikbaarheid en bruikbaarheid van het monument
- het verhogen van de beleggingswaarde
- het economisch haalbaar maken van funderingsherstel

Consequenties van de ingrepen

Belangrijkste stedenbouwkundige gevolgen van de realisatie van deze ingrepen zijn:

- het verdwijnen van de bestaande opbouwen;
- het vanwege de garage verdwijnen van een deel van de inspectieputten in de vloeren van de hallen;
- het inpassen van een nieuwe in/uitrit op het voorterrein.

Opbouwen

Het vervangen/verhogen van de bestaande, in 1914 aan de remise toegevoegde opbouwen is ook onder het vigerende bestemmingsplan al uitdrukkelijk mogelijk gemaakt. Deze mogelijkheid is gefundeerd op de 'Cultuurhistorische Verkenning GVB-terrein Amsterdam' [Vlaardingerbroek & Wevers, 1999], waarin op blz. 29 staat: 'Het behoud van de opbouw van de eerste verdieping uit 1914 boven de hallen 2, 3 en 4 is niet wezenlijk voor het behoud van de karakteristieke en monumentale waarden van het totale complex.'

Ook de 'redengevende omschrijving van de RCE [2001] maakt voor de opbouwen een [impliciete] uitzondering: 'In het midden wordt de reeks deuren onderbroken door een trappartij die de toegang verschaft tot het kantoorgedeelte op het dak van de remise.'

Toegestaan wordt de bestaande opbouwen te vervangen door nieuwbouw met een maximale hoogte van 24 meter, plus 2 meter specifiek voor het maken van een kapvorm zoals op de hallen 2 t/m 5. Bij die hoogte zijn de beide in de openbare ruimte alleen van grote afstand zichtbaar, met name vanaf het Bellamyplein. Ze zijn op die afstand echter niet zo dominant dat ze als nieuwe 'landmarks' gaan fungeren.

De footprint van de nieuwe opbouwen is maximaal gelijk aan die van de bestaande opbouwen, zodat geen extra schade aan de kwaliteit van de onderliggende hallen wordt toegebracht.

Inspectieputten

Om de garage onder het monument te kunnen bouwen moeten bestaande vloeren worden geopend. De inspectieputten verdwijnen daarbij. Na realisatie kunnen de putten eventueel voor het oog gereconstrueerd worden.

In/uitrit

De nieuwe garage vereist ook een nieuwe in/uitrit. Dit is voor de ruimtelijke kwaliteit en beleving van het monument in potentie de meest risicovolle operatie. Daarom stelt het bestemmingsplan enkele eisen:

- de inrit steekt niet door het hek heen naar buiten maar ligt volledig op eigen terrein;
- op dat eigen terrein is een specifieke zone aangegeven waarin de inrit ingepast moet worden. Deze zone is bepaald met als doel de consequenties voor aanzicht en toegankelijkheid van het gebouw zoveel mogelijk te beperken;
- de bouwhoogte is 0 meter.

Archeologische waarden

Het plangebied ligt volgens de Cultuurhistorische Waardenkaart echter niet binnen een gebied met een trefkans op archeologische waarde. Ook volgens de "Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden" (IKAW, versie 2.1) ligt het plangebied niet binnen een gebied met een trefkans op archeologische waarden. Nader onderzoek door Bureau Monumenten & Archeologie (bijlage 5) heeft uitgewezen dat vanwege een lage archeologische verwachting en hoge mate van verstoring door huidige bebouwing voor het hele plangebied bij eventuele bouwplanontwikkeling een vrijstelling geldt van archeologisch vervolgonderzoek, ongeacht de omvang en diepte van de bodemingreep.

Wel geldt, conform de Monumentenwet, een meldingsplicht in geval tijdens de uitvoering van bouwwerkzaamheden archeologische sporen en of vondsten worden aangetroffen. Dit houdt in dat de aanwezigheid van bodemvondsten ouder dan 50 jaar bij bouwwerkzaamheden aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in gezamenlijk overleg met de uitvoerder maatregelen getroffen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

4.4 Waterparagraaf

Het Rijk, de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen hebben in februari 2001 de Startovereenkomst Waterbeheer 21ste eeuw ondertekend. Deze startovereenkomst is in 2003 omgezet in het Nationaal Bestuursakkoord Water dat is geactualiseerd in juni 2008. Hiermee hebben deze partijen elkaar gecommitteerd om een watertoets toe te passen bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

De watertoets is wettelijk verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening, waarin is bepaald dat de betrokken waterbeheerders moeten worden geraadpleegd bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het plangebied valt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Waternet voert voor AGV de waterschapstaken uit. Binnen Amsterdam voert Waternet ook de taken uit voor de gemeente, te weten de grondwaterzorgtaak en de rioleringstaak.

Het beleid van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AVG) is verwoord in het Waterbeheerplan AGV 2010-2015 'Werken aan water in en met de omgeving' (goedgekeurd door het Algemeen Bestuur op 17 juni 2010 en door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, mede namens de provincies Zuid-Holland en Utrecht, op 21 september 2010). In dit beheerplan worden de hoofdtaken van het waterschap behandeld, namelijk veiligheid, voldoende water en 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 zijn de wensbeelden op de middellange termijn, de doelen en de aanpak op hoofdlijnen aangegeven.

Voor de gemeente Amsterdam is het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 "Plan Breed Water" kaderstellend. In dat plan staat beschreven hoe de gemeente Amsterdam invulling geeft aan haar drie zorgtaken. Deze zijn de inzameling en transport van stedelijk afvalwater, de inzameling en verwerking van afvloeiend hemelwater en het nemen van grondwatermaatregelen.

Keur

Naast het beheerplan beschikt het hoogheemraadschap over de Integrale Keur: een verordening van het hoogheemraadschap. De Keur geeft met verboden aan welke activiteiten in de buurt van water en waterkeringen (dijken) niet zijn toegestaan. Daarnaast geeft de Keur met geboden aan welke onderhoudsverplichtingen eigenaren en gebruikers van wateren en waterkeringen hebben. Het doel van de Keur is om de waterkwaliteit verbeteren, de doorstroming in sloten veilig stellen en de dijken sterk houden. Zonder ontheffing op de Keur zijn werkzaamheden aan/op waterstaatkundige werken, watergangen en keringen verboden. Een verzoek tot ontheffing kan bij Waternet worden ingediend.

Waterkwaliteit

Oppervlaktewater wordt systematisch gecontroleerd op kwaliteit. De waterkwaliteit mag niet achteruitgaan. Het gebruik van uitlogende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en wordt zoveel mogelijk voorkomen. Indien dergelijke materialen noodzakelijkerwijs toegepast moeten worden, wordt uitgegaan van zinken goten welke van een coating worden voorzien waardoor het zink niet zal uitlogen. Daarnaast wordt waar mogelijk gewerkt met loodvervangers.

Uitgangspunt voor Waternet is dat gebiedseigen water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Dit kan op verschillende manieren (bijvoorbeeld door vegetatiedaken). Waternet hanteert als uitgangspunt dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden.

In de nieuwe situatie zal de hemelwaterafvoering verbeteren ten opzicht van de huidige situatie. Momenteel werkt de ontwikkelaar nog aan een concreet voorstel.

Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap (Waternet) dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde watersysteem en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem. In de huidige situatie is het plangebied al 100% verhard. Compensatie is hier dan ook niet aan de orde.

Grondwater:

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een grondwaterstandberekening) te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld en luidt: "Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereen minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan". Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

Kelders en parkeergarages

Kelders en parkeergarages moeten waterdicht worden uitgevoerd. Ondergrondse werken mogen een vrije afstroming van grondwater naar het oppervlaktewater niet belemmeren.

Door Waternet is in 2007 en aanvullend in 2009 een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (bijlagen 6 en 7). Uit dat onderzoek werd duidelijk dat in de eindfase van het project aan de grondwaternorm wordt voldaan.

Dempingen van oppervlaktewater

Verlies aan oppervlaktewater door aanplemping van land dient elders binnen het plangebied (vooraf) te worden gecompenseerd. In dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in demping van oppervlaktewater.

Verontreinigingen oppervlaktewater

Het is wettelijk verboden om afvalwater direct in oppervlaktewater te lozen. De reden hiervoor is, dat elke lozing de kwaliteit van het oppervlaktewater kan verslechteren. Het verbod geldt ook voor sommige lozingen in de vuilwaterriolering. Om in bijzondere situaties en onder strikte voorwaarden toch afvalwater te mogen lozen, zijn regelingen van kracht. Voor huishoudelijk afvalwater is dat het Besluit Lozing Afvalwater Huishoudens. In dat besluit staan de voorwaarden geformuleerd waaraan het huishoudelijke afvalwater moet voldoen om alsnog geloosd te mogen worden.

4.5 Luchtkwaliteit

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer, worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit, wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De kans

op overschrijding van de grenswaarden bij stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) het grootst en wordt daarom onderzocht.

In de Wet milieubeheer is indirect een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In het kader van het bestemmingsplan 'De Hallen Zuid' is door onderzoeksbureau Oranjewoud een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit binnen de normen van de wetgeving zal blijven en geen belemmering gaat vormen voor de in het genoemde bestemmingsplan beoogde ontwikkelingen. De berekeningen zijn gebaseerd op de jaren 2010, 2015 en 2020. Voorafgaande conclusie wordt in het in oktober 2010 in het kader van het bestemmingsplan 'Nieuwbouw Noord' uitgevoerde onderzoek bevestigd. Bij genoemde onderzoeken is reeds rekening gehouden met de ontwikkeling van de tramremise. Ook in het kader van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (bijlage 8), waarin de cumulatieve effecten van de hele gebiedsontwikkeling De Hallen (bestaande uit de voormalige tramremise, Nieuwbouw-Noord en Nieuwbouw-Zuid) zijn beoordeeld en is getoetst aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Op basis van de berekeningsresultaten worden eerdere conclusies bevestigd.

Voor alle onderzochte situaties in alle beoordelingsjaren wordt voldaan aan de grenswaarden. Derhalve kan geconcludeerd worden dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer de ontwikkeling van het gehele project niet zal belemmeren.

4.6 Besluit Gevoelige bestemmingen

Sinds 15 januari 2009 is de AMvB gevoelige bestemmingen van kracht. Het Besluit verbiedt op plaatsen waar normen overschreden worden of waar overschrijding dreigt, de ontwikkeling van voorzieningen voor kwetsbare groepen in de nabijheid van snelwegen en provinciale wegen.

Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit

De gemeente Amsterdam heeft recentelijk zijn eigen beleid in de "Amsterdamse richtlijn gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit" vastgesteld. Hierin zijn geen gevoelige bestemmingen toegestaan binnen de invloedssfeer van snelwegen (300 meter), provinciale wegen (50 meter) en wegen die horen bij het Hoofdnet auto (50 meter). Onder de gevoelige bestemmingen vallen bijvoorbeeld scholen en bejaardentehuizen, maar geen woningen. In het onderhavige plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen gerealiseerd die liggen binnen de invloedssfeer van een van de genoemde wegen.



Afbeelding: Zoning rondom wegen (plangebied groen omcirkeld)

4.7 Externe veiligheid

Inrichtingen

Het bestemmingsplan moet op basis van het BEVI (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen) en circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden getoetst aan de externe veiligheidsaspecten zijnde het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

In of in de nabijheid van het plangebied zijn geen inrichtingen die onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vallen. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriënterende waarde voor het groepsrisico worden binnen het plangebied daarom niet overschreden.

Transport

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water en het spoor is de "Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen" kader. In de circulaire is voor het plaatsgebonden risico de grenswaarde bepaald op 10^{-6} . Voor groepsrisico is bepaald dat binnen een zone van 200 meter rond de route beperkingen ten aanzien van functies kunnen optreden.

Het plangebied valt niet binnen een zone van een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Nader onderzoek naar externe veiligheid is daarom niet nodig.

4.8 Flora en fauna

Voor de bescherming van diersoorten is de Flora en Faunawet (april 2002) van toepassing. Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten zal rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens danwel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermd(e) soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal de betreffende bouwwerkzaamheid c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Flora en Faunawet. Bij de beoordeling van deze ontheffing c.q. vrijstelling is de habitatrictlijn mede toetsingskader.

Naast de Flora- en Faunawet zijn door het ministerie van LNV de zogenoemde "Rode Lijsten" vastgesteld, waarin met uitroeiing bedreigde of speciaal gevaar lopende, in Nederland van nature voorkomende planten- en diersoorten zijn opgenomen.

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan voor de tramremise is een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd (bijlage 9). Hierbij is er gekeken naar de te verwachten beschermde soorten zoals verblijfplaatsen van vleermuizen, vogels en groeilocaties van beschermde plantensoorten.

Er zijn geen broedvogels zoals gierzwaluwen, huismussen of andere dakbroeders op het pand waargenomen waarvan het nest het gehele jaar rond is beschermd. Op hal 1 of 2 broedt vermoedelijk wel een witte kwikstaart. In de Hallen zelf broeden tientallen stadsduiven. De nesten van zowel de duiven als de witte kwikstaart zijn tijdens het broedseizoen (+/- maart-augustus) beschermd.

Beschermde muurplanten, namelijk gele helmbloemen, groeien op de muur aan de voorzijde van het pand (Bellamyplein). De geplande werkzaamheden zijn van negatieve invloed op de aanwezige populatie, daarom is de aanvraag van een ontheffing noodzakelijk. Deze wordt naar verwachting verleend.

Uit het volgens protocol uitgevoerde vleermuisonderzoek is gebleken dat er enkel een zomerverblijfplaats is gevonden van een gewone dwergvleermuis. Gezien er voldoende alternatieve verblijfplaatsen aanwezig zijn in het pand is compensatie niet nodig. Winterverblijfsplaatsen worden niet verwacht. De werkzaamheden dienen buiten de periode juni-augustus te worden uitgevoerd om de eventueel aanwezige vleermuizen voldoende te beschermen. Hierdoor wordt de populatie vleermuizen niet in de negatieve zin van de flora- en faunawet aangetast. Een ontheffingsaanvraag conform de flora- en faunawet is daarom niet nodig.

4.9 Kabels en leidingen

Er bevinden zich geen hoofdkabels en leidingen meer in het gebied die van betekenis zijn voor het voorliggende bestemmingsplan.

4.10 Bezinning

Het bestemmingsplan voorziet ook in extra bouwvolume, waardoor de bouwhoogte op twee locaties toe zal nemen. Uit een schaduwstudie (bijlage 10) is gebleken dat de toename aan bouwvolume zal leiden tot een toename aan schaduwwerking op objecten in de directe omgeving van de tramremise. De bezinning van bestaande woningen aan het Bellamyplein wordt vrijwel niet beïnvloed. Negatieve effecten beperken zich tot de ochtend (tot circa 10 uur). De bezinning van enkele woningen in Nieuwbouw-Noord, -Zuid en enkele bestaande woningen aan de oostzijde van de Tollenstraat worden sterker beïnvloed, maar hier blijft de bezinning eveneens ruim voldoende.

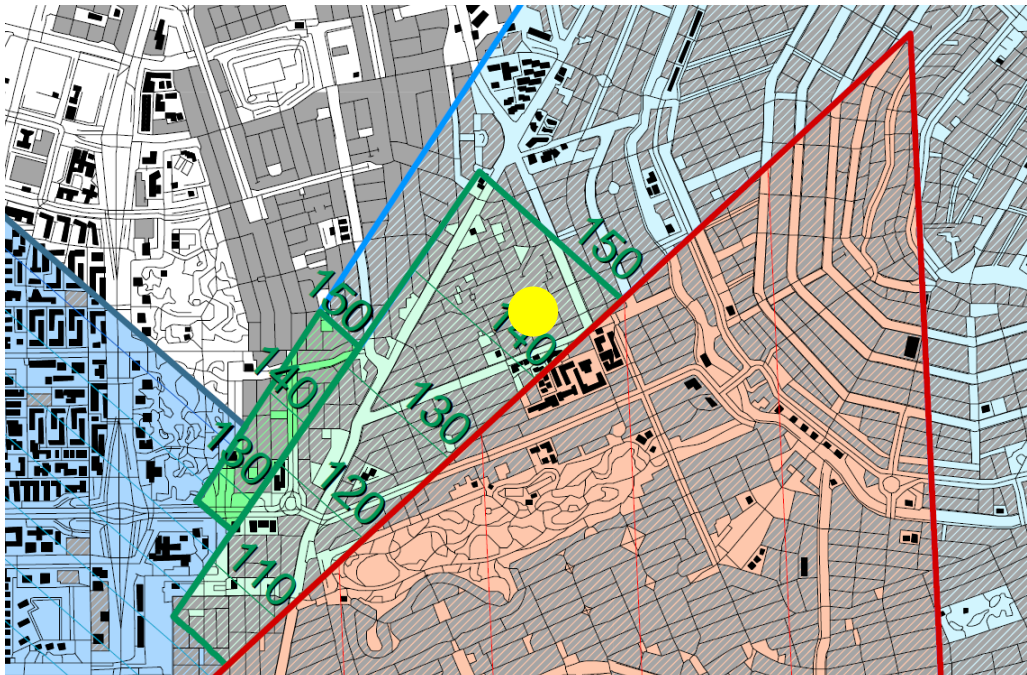
4.11 Windhinder

In november 2011 is door onderzoeksbureau Peutz een Windklimaat onderzoek voor de tramremise uitgevoerd (bijlage 11). Hieruit is gebleken dat rondom de bestaande bebouwing van de tramremise en direct omliggende bebouwing een goed klimaat voor een loopgebied heerst. Wat betreft het aspect windgevaar, is geen overschrijding van de drempelwaarde vastgesteld.

De ontwikkeling van de hogere bouwdelen van 26 meter hebben geen grote invloed op het lokale windklimaat. Voorzover er sprake is van een verslechtering van de windsituatie is dit in de Tollensstraat. Desondanks blijft het lokale windklimaat bij onder meer de entree van de passage van de tramremise aan de Tollenstraat goed.

4.12 Luchthavenindelingbesluit

Ter plaatse van het plangebied ligt de maximum bouwhoogte tussen 140 meter (136 meter + NAP) en 150 meter (146 meter + NAP) in een hellend vlak met een helling van 2% (zie volgende afbeelding). De binnen dit bestemmingsplan toegestane maximum bouwhoogte is veel lager dan de op grond van het LIB toegestane maximale bouwhoogte.



Afbeelding: Uitsnede Overzichtskaart Hoogtebeperkingen (LIB) en ligging plangebied (geel)

4.13 Milieu-effectrapportage

Wettelijk kader

Wet milieubeheer

De Milieueffectrapportage (m.e.r.) is wettelijk verankerd in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) (artikel 7.1 tot en met artikel 7.42). Het bestaan, de functie en de werkwijze van een onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is vastgelegd in paragraaf 2.2 Wm (artikel 2.17 tot en met 2.24). In paragraaf 14.2 (artikel 14.4a tot en met 14.16) is de coördinatie bij het maken van een milieueffectrapport (m.e.r.) geregeld.

Besluit milieueffectrapportage

Naast de Wet milieubeheer is het Besluit Milieueffectrapportage (Besluit M.e.r.) belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het Besluit M.e.r. is een algemene maatregel van bestuur (Amvb). Dat de m.e.r.-plicht voor een belangrijk deel is geregeld in het Besluit M.e.r. volgt uit artikel 7.2 Wm. Het Besluit M.e.r. is op 1 april jl. gewijzigd waarbij een rechtstreekse koppeling naar EU regelgeving is opgenomen. Deze koppeling staat in artikel 2 lid 5 sub b van het besluit:

Europese richtlijn

De wettelijke verankering van m.e.r. in de Wet milieubeheer en het Besluit M.e.r. vormt de 'vertaling' (omzetting) van Europese richtlijnen naar de Nederlandse situatie. In de in het Besluit M.e.r. genoemde bijlage III staan drie hoofdcriteria voor een milieubeoordeling centraal:

1. de kenmerken van het project;
2. de plaats van het project;
3. de kenmerken van de potentiële effecten.

M.e.r. en m.e.r. beoordeling

In de bijlagen C en D bij het Besluit M.e.r. is aangegeven voor welke projecten het maken van een m.e.r. (bijlage C) of een m.e.r. beoordeling (bijlage D) verplicht is. Het project De Hallen als geheel zou onder meerdere categorieën gerangschikt kunnen worden die in deze bijlagen voorkomen. In geen enkel geval leidt dit echter tot de plicht tot het maken van een m.e.r. of m.e.r. beoordeling, mede doordat in dit bestemmingsplan grenzen worden gesteld aan de omvang van de geplande ontwikkelingen. Om de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling van het gehele gebied De Hallen goed in beeld te kunnen brengen is door het stadsdeel echter wel ervoor gekozen om een m.e.r. beoordeling uit te voeren. Hierna wordt de conclusies kort weergegeven en toegelicht.

'Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam'

In deze beoordelingsnotitie (bijlage 12) is onderzocht of bij de voorbereiding van de ruimtelijke besluiten over De Hallen, vanwege de eventuele belangrijke nadelige gevolgen die de ontwikkeling van de tramremise voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport (m.e.r.) moet worden gemaakt.

De conclusie van het onderzoek is dat de ontwikkeling van de tramremise geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben en dat er daarom geen m.e.r. behoeft te worden gemaakt. Deze conclusie geldt zowel voor de kenmerken van het project, de plaats van het project, als de kenmerken van de potentiële effecten.

Onderstaand wordt deze conclusie toegelicht.

Algemeen uitgangspunt

De voorgenomen ontwikkeling van de tramremise heeft betrekking op een stedenbouwkundige activiteit in een stedelijke omgeving. Het is, met andere woorden, niet vreemd (niet uitzonderlijk) dat er in het gebied van De Hallen stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Dit is een belangrijk uitgangspunt bij de m.e.r.-beoordeling. Omdat geen van de in bijlagen C en D van het Besluit M.e.r. genoemde drempels wordt overschreden volstaat in principe een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Om zo vroeg mogelijk in het proces extra inzicht te hebben in de gevolgen van het plan voor de tramremise, mede

in relatie tot het gehele project De Hallen, heeft het stadsdeel ervoor gekozen om wél een m.e.r. beoordeling uit te voeren.

Verder is van belang dat in het kader van de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure voor alle milieuaspecten de wettelijk noodzakelijke milieu-informatie wordt verzameld (zie eerder in dit hoofdstuk). Het gaat daarbij in elk geval om de volgende wettelijke kaders:

- de Wet bodembescherming;
- de Watertoets, met als onderdeel daarvan het wateradvies van de waterbeheerder;
- de Flora- en faunawet;
- Monumentenwet;
- de Wet Luchtkwaliteit;
- de Wet geluidhinder;
- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

In een deel van bovenstaande wettelijke regelingen zijn eisen opgenomen die erop zijn gericht het milieu te beschermen en zo belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen. Door in het kader van dit bestemmingsplan de milieueffecten te onderzoeken en ervoor te zorgen dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan - zo nodig door het treffen van maatregelen - wordt de kans op aanzienlijke nadelige milieugevolgen al op voorhand tot een minimale omvang teruggebracht. Een ander deel van bovenstaande wettelijke regelingen heeft tot doel randvoorwaarden te stellen voor projecten ter bescherming van kwetsbare/gevoelige bestemmingen. Ook dit draagt bij aan een beperking van mogelijke effecten.

De gevolgen

Kenmerken project

De omvang van de ontwikkelingen in het plangebied is, gerelateerd aan de stedelijke omgeving waarin zij plaatsvinden, niet zodanig dat sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen leidt evenmin tot bijzondere omstandigheden. De tramremise wordt gerenoveerd en opnieuw in gebruik genomen hetgeen uit het oogpunt van (her)benutting van grondstoffen positief is. De kwaliteit van de gebouwde en te bouwen voorzieningen en woningen zal minimaal voldoen aan het wettelijke kader van het Bouwbesluit. De wijziging van functies zal niet leiden tot ernstige verontreiniging of hinder dan wel risico van ongevallen. Er is in dit opzicht dan ook geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Ook bijzondere verkeerskundige effecten zijn niet te verwachten.

Plaats

De plaats van de activiteit kan een bijzondere omstandigheid zijn. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer een activiteit gepland is in de buurt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of wanneer een gebied deel uitmaakt van de Habitat- of Vogelrichtlijn. Voor het plangebied De Hallen en meer specifiek voor de tramremise is aan de orde dat het complex is aangewezen als Rijksmonument. De voorgenomen nieuwe activiteiten zullen echter geen negatieve invloed hebben op de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden. Met deze waarden wordt in de planvorming voldoende rekening gehouden. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de gemeentelijke Commissie voor welstand en monumenten hebben de plannen in vroeg stadium reeds beoordeeld, zijn ook momenteel betrokken bij de planvorming en hebben schriftelijk bevestigd geen bezwaren tegen de beoogde ontwikkelingen te hebben.

Effecten

Ten aanzien van de effecten van de geplande activiteiten zelf, de bouw van voorzieningen en woningen en de wijzigingen van functies wordt geconcludeerd dat geen sprake is van bijzondere milieugevolgen.

Overleg met instanties

De beoordelingsnotitie is voorgelegd aan diverse instanties, waaronder de Dienst ruimtelijke ordening van Amsterdam, Waternet en de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed. Alle partijen hebben aangegeven akkoord te zijn met de inhoud van de notitie. De door Waternet gevraagde tekstuele

aanpassingen met betrekking tot de waterparagraaf zijn zowel in de notitie als in het voorliggende bestemmingsplan verwerkt.

Advies voor de m.e.r.-beoordeling Commissie voor de milieueffectrapportage

De hiervoor beschreven beoordelingsnotitie is voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze heeft op 6 september haar advies over de notitie uitgebracht (bijlage 13).

In haar advies heeft de Commissie getoetst of de conclusie dat het voornemen niet tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden, terecht is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

De Commissie stelde vast dat op basis van de toegezonden stukken (nog) niet was uit te sluiten dat het voornemen tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden. Zij gaf dus aan (nog) niet te kunnen bevestigen of de conclusie juist is dat geen m.e.r. hoeft te worden doorlopen. De informatie die hiervoor ontbrak betrof de emissies (met name geluid) van de in de tramremise te vestigen activiteiten en functies op de omgeving. Hiervoor ontbrak nog een expliciete omschrijving van de toe te laten activiteiten, waaronder ook eventuele evenementen, en functies waaruit duidelijk wordt wat de maximale emissie vanuit het voornemen kan zijn. De Commissie achtte de enkele zin op pagina 29 van de beoordelingsnotitie "bedrijven met een milieuzonering...zijn ook niet gepland als onderdeel van het programma van het project De Hallen" hiervoor onvoldoende.

Verder merkt de Commissie op dat het verwarrend is dat in de achtergrondrapportages is uitgegaan van twee sterk verschillende verkeersmodellen.

Met betrekking tot het in concept aangeleverde voorontwerp bestemmingsplan, concludeerde de commissie, dat dat nog niet voldoende was uitgewerkt, zodat de Commissie (nog) niet kon beoordelen wat er precies in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en of dit overeenkomt met de in de Beoordelingsnotitie beschreven effecten.

De definitieve 'Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam' (bijlage 12) is naar aanleiding van het advies van de commissie op bovengenoemde punten nogmaals onderzocht en aangepast. De conclusie blijft echter onveranderd.

5. Juridische planopzet

5.1 Standaardisatie en digitalisering

Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan alle bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de daaruit volgende aanvullende regelingen. De Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stellen de digitalisering van ruimtelijke plannen en besluiten volgens daartoe gestelde standaarden verplicht.

Het nieuwe Bro stelt verplicht dat een bestemmingsplan in digitale vorm volgens de ro-standaarden voor de digitalisering wordt vastgesteld en dat daarvan tevens een analoge verbeelding wordt vastgesteld. De digitale versie prevaleert. Het voorliggende bestemmingsplan voldoet aan de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, en er is tevens een digitaal plan.

5.2 Hoofdopzet

Dit bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand, regels en een toelichting. Het GML-bestand bevat de plankaart, waaraan de regels zijn gekoppeld. Deze vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

Verbeelding

Op grond van de Wro moeten alle plannen volgens de standaarden voor vergelijkbare bestemmingsplannen, de SVBP 2008, in elektronische vorm worden vastgesteld en vervolgens beschikbaar gesteld. Daarnaast moet een versie van het plan in analoge vorm worden vastgesteld.

Regels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2008, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

In het eerste hoofdstuk worden de begrippen en wijze van meten behandeld. Deze hebben als doel begrippen in de regels te verklaren en eenduidige richtlijnen te geven op basis waarvan de bouwmaten die zijn opgenomen in de regels dienen te worden gemeten.

In het tweede hoofdstuk zijn de regels opgenomen, die betrekking hebben op alle bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Het derde en vierde hoofdstuk omvat een aantal regels, die niet op een bepaalde bestemming betrekking hebben, maar voor het gehele bestemmingsplan gelden. Het overgangsrecht en de anti-dubbeltelbepaling zijn opgenomen in het Bro2008 met de verplichting deze over te nemen in het bestemmingsplan.

In een bestemmingsregel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij een vaste volgorde aangehouden.

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijking van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijking van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning)
- Omgevingsvergunning voor het slopen (voorheen sloopvergunning)
- Wijzigingsbevoegdheid

In de bestemmingsomschrijving is beschreven welke functies binnen de betreffende bestemming zijn toegestaan. In de bouwregels is weergegeven of en hoe gebouwd mag worden. Daarin wordt in algemene zin geregeld in alle bestemmingen dat er slechts gebouwd mag worden ten behoeve van de bestemming. In de navolgende (sub)leden zijn maten zoals oppervlakten en bouwhoogten opgenomen, die betrekking hebben op de toegestane gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde. In een aantal gevallen is een afwijking van bepalingen in de eerder genoemde leden als direct recht mogelijk, in andere gevallen moet het dagelijks bestuur een besluit nemen om af te wijken van de regels uit het bestemmingsplan.

In de specifieke gebruiksregels zijn nadere bepalingen gegeven over de functies die zijn vermeld in de doeleindenomschrijving. Zo kan bijvoorbeeld de omvang van bepaalde functies beperkt worden, of de situering van functies worden aangewezen.

5.3 Regels met betrekking tot de afzonderlijke bestemmingen

In een bestemmingsartikel wordt aangegeven waarvoor en – zo nodig – hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. Ter bevordering van de leesbaarheid en de raadpleegbaarheid is hierbij, zoals in paragraaf 5.2 is beschreven, een vaste volgorde aangehouden.

De bestemmingen van het onderhavige bestemmingsplan zijn geregeld (in alfabetische volgorde) in de artikelen 3 tot en met 7.

Artikel 3 Gemengd - 1

De gronden met de bestemming “Gemengd - 1” zijn bedoeld voor ateliers, bedrijven, een bioscoop, horeca, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, fitness, gezondheidscentrum met apotheek en wonen. In het gehele plangebied is maximaal één gezondheidscentrum en één apotheek toegestaan. Daarnaast zijn ook aan de hoofdfunctie ondergeschikte nuts- en vergelijkbare voorzieningen, verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding “parkeergarage” is een ondergrondse parkeergarage toegestaan.

Bedrijven zijn beperkt tot categorieën A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bedrijven uit deze categorie zijn over het algemeen niet groter dan 200 m².

In de bestemming Gemengd - 1 is horeca uit categorieën 3, 4 en 5 toegestaan. Per categorie is een maximum oppervlak vastgelegd.

Aangewezen bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale bouwhoogte, zoals met de bouwaanduiding ‘maximale bouwhoogte’ is aangegeven, mag niet worden overschreden.

Met betrekking tot geluidsgevoelige voorzieningen is een nadere eisenregeling opgenomen voor de uitvoering van gevels als dove gevels of vliesgevels.

Artikel 4 Gemengd - 2

De gronden met de bestemming “Gemengd - 2” zijn bedoeld voor detailhandel, één gezondheidscentrum met één apotheek (geldt voor het gehele plangebied), maatschappelijke voorzieningen met daarboven woningen en aan de hoofdfunctie ondergeschikte nuts- en vergelijkbare voorzieningen, verkeers- en groenvoorzieningen, tuinen, erven en terreinen. Behalve de woonfunctie en ruimten ten behoeve van de uitoefening van aan huis gebonden beroepen, die alleen in de tweede en de hogere bouwlagen zijn toegestaan, zijn de andere hoofdfuncties slechts toegestaan in de eerste bouwlaag van de gebouwen. Ter plaatse van de aanduiding “onderdoorgang - 1” is een passage toegestaan.

Aangewezen bouwvlakken mogen volledig worden bebouwd. De maximale bouwhoogte, zoals met de bouwaanduiding ‘maximale bouwhoogte’ is aangegeven, mag niet worden overschreden.

Met betrekking tot geluidsgevoelige voorzieningen is een nadere eisenregeling opgenomen voor de uitvoering van gevels als dove gevels of vliesgevels.

Artikel 5 Verkeer

De gronden met de bestemming “Verkeer” zijn bedoeld voor wegen, parkeervoorzieningen, voet- en rijwielpaden, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, bermen en watergangen, fietsenstallingen, straatmeubilair en dergelijke en voor speel- en verblijfsvoorzieningen. Er mogen alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Artikel 6 Verkeer – Verblijf

De gronden met de bestemming “Verkeer – Verblijf” zijn bedoeld voor voet- en rijwielpaden, pleinen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen, bermen en watergangen, fietsenstallingen, straatmeubilair en dergelijke en voor speel- en verblijfsvoorzieningen. Ter plaatse van de aanduiding “parkeergarage” is een ondergrondse parkeergarage toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding “onderdoorgang - 2” is een passage toegestaan. Via een afwijkingsbevoegdheid bestaat de mogelijkheid om ook kiosken toe te staan. Hiervoor geldt een maximum bebouwingspercentage van 10% van het bouwvlak.

Artikel 7 Waarde - cultuurhistorie (Dubbelbestemming)

Deze dubbelbestemming beschermt de cultuurhistorische waarde van de betreffende gronden. Het gaat hierbij om het rijksmonument “De Hallen”. In de regels is de mogelijkheid opgenomen voor het dagelijks bestuur van het stadsdeel om nadere eisen te stellen aan bouwplannen met betrekking tot afmeting en situering van bouwwerken en de stedenbouwkundige samenhang.

In totaal worden binnen het plangebied 4 verschillende bestemmingen en 1 dubbelbestemming onderscheiden.

5.4 Aanvullende en algemene bepalingen

Hoofdstuk 3 van de regels bevat een aantal bepalingen, die voor het hele plangebied gelden.

In artikel 8 is de anti-dubbelregel opgenomen. De algemene bouwregels (artikel 9) geven de toegestane overschrijding van in dit plan aangegeven bestemmings- en bouwgrenzen aan.

In artikel 10, de algemene gebruiksregels, is het toegelaten gebruik van de bebouwing en de gronden geregeld.

De algemene afwijkingsregels (artikel 11) zorgen voor flexibiliteit van het plan. Het dagelijks bestuur kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bestemmingsplan. Deze afwijkingen zijn niet specifiek op één bestemming gericht; zij kunnen gebruikt worden ten aanzien van alle bestemmingen.

In hoofdstuk 4 van de regels is in artikel 12 het overgangsrecht opgenomen. Artikel 12 heeft ten doel de rechtstoestand tijdens de overgangsfase vast te leggen.

In het laatste artikel 13 wordt de titel weergegeven waarmee de regels dienen te worden aangehaald, te weten 'regels van het bestemmingsplan De Hallen - Tramremise van het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De gronden binnen het plangebied van dit bestemmingsplan worden uitgegeven in erfpacht. Hierdoor is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Bestemmingsplanprocedure

Voordat dit bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet ruimtelijke ordening.

7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" aan de volgende instanties worden gezonden:

1. VROM-inspectie, regio Noord-West
2. Rijkswaterstaat Noord-Holland
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
4. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noordwest
5. Provincie Noord-Holland, Afdeling Subsidies, Handhaving en vergunningen
6. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO)
7. Gemeente Amsterdam, dienst Milieu- en bouwtoezicht (dMB)
8. Gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum
9. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA)
10. Brandweer Amsterdam-Amstelland
11. Waternet
12. Kamer van Koophandel Amsterdam
13. Liander, Assetmanagement regio Amsterdam
14. N.V. Nederlandse Gasunie

De geadresseerden, hiervoor vermeld onder de nummers 01, 05, 07, 10, 13 en 14 hebben schriftelijk laten weten, dat het voorontwerpbestemmingsplan hen geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen. De opmerkingen van de geadresseerden, vermeld onder de nummers 03, 06, 09, 11 en 12 zullen hierna, vergezeld van de reactie van het stadsdeel daarop, puntsgewijs worden behandeld. Adressanten onder de nummers 02, 04 en 08 hebben niet gereageerd. Er wordt ervan uitgegaan dat het voorontwerpbestemmingsplan deze partijen geen aanleiding geeft voor het maken van op- of aanmerkingen.

3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

3.1 Opmerking

Adressant merkt op dat in de cultuurhistorische paragraaf van de toelichting wordt verwezen naar de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW-kaart) van de provincie Noord-Holland. Deze is volgens adressant niet meer van toepassing bij de provincie. In het kader van het MoMo (Modernisering Monumentenzorg)-beleid vormt de omgeving (context) van een monument een belangrijk aspect in de ruimtelijke ordening. In de toelichting wordt hier in relatie tot het monument geen of zeer beperkt aandacht aan besteed. Zo ontbreekt volgens adressant ook een beoordeling van de gevolgen voor het monument na stedenbouwkundig voorgestelde ingrepen (torens van 20 en 27 meter en parkeergarage). Om het plan en de gevolgen inzichtelijk te maken voor monumentale waarden zou volgens adressant goed zijn wanneer het bestemmingsplan meer in zou gaan op deze onderwerpen.

Beantwoording

De tekst van het ontwerp is op genoemde punten aangevuld.

3.2 Opmerking

Adressant vraagt zich ten aanzien van de dubbelbestemming "cultuurhistorische waarden" (artikel 8) af of deze regeling wel volledig gericht is op het beschermen van de cultuurhistorische waarden van de Hallen. Zo is het opnemen van de mogelijkheid voor een op- en onderbouw volgens adressant geen onderwerp om in dit artikel te regelen. Adressant verzoekt het stadsdeel om betreffend artikel aan te passen.

Beantwoording

Genoemd artikel is gericht op het beschermen van de cultuurhistorische waarden van de tramremise. De andere hier geldende bestemmingen maken daarnaast diverse bouwwerken en functies mogelijk. Door de dubbelbestemming wordt gewaarborgd dat deze bouwwerken of functies de cultuurhistorische waarde van de tramremise niet aantasten. Zo is met betrekking tot bouwplannen een nadere eisenregeling opgenomen. De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

6. Gemeente Amsterdam, dienst Ruimtelijke Ordening (dRO)

6.1 Opmerking

Adressant laat weten het plan getoetst te hebben aan de Structuurvisie Amsterdam 2040 (febr.2011) en aan de overige relevante beleidskaders. Adressant constateert dat het plan past binnen de ambities en uitgangspunten van de geldende structuurvisie.

Beantwoording

Het stadsdeel neemt kennis van deze opmerking.

6.2 Opmerking

Aangezien het bestemmingsplan in de bestemmingen Gemengd 1 en Gemengd 2 onbeperkt kantoren mogelijk maakt, geeft adressant aan dat een beperking van de omvang zijn voorkeur heeft. Adressant verzoekt daarom om kantoren in de regels aan een maximum te binden.

Beantwoording

In het ontwerp bestemmingsplan is in de regels voor kantoren een maximum aantal vierkante meter opgenomen.

9. Gemeente Amsterdam, Bureau Monumentenzorg en Archeologie (BMA)

9.1 Opmerking

Adressant is van mening dat de opname van gegevens uit de Cultuurhistorische Waardenkaart en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden niet voldoende is om archeologische waarden te borgen in dit bestemmingsplan. Dit zijn beleidskaarten op Provinciaal en Rijksniveau. Op basis van de Monumentenwet 1988 zijn juist gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met archeologische waarden (art. 38a.1). Hiertoe wordt een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van een dergelijk bureauonderzoek wordt bepaald of in het bestemmingsplan regels met betrekking tot archeologie moeten worden opgenomen.

Adressant verwijst naar een archeologisch rapport van BMA. Dit betreft een onderzoek uit 2006 in het aangrenzende gebied, gelegen aan de Bilderdijkkade en is daarom geen geldig uitgangspunt voor het voorontwerp Bestemmingsplan De Hallen-Tramremise. Bovendien stelt de conclusie van dit rapport dat ter plaatse van de ingang van de tramremise mogelijk restanten van zaagmolen De Vriendschap liggen.

In 2010 heeft BMA een bureauonderzoek opgesteld voor het bestemmingsplan De Hallen-Tramremise. Adressant verzoekt het rapport van 2006 te vervangen door het bureauonderzoek uit 2010. Om goed rekening te houden met de archeologische waarden binnen het bestemmingplangebied is het verder nodig dat de beleidskaart in het betreffende bureauonderzoek vertaald wordt naar de plankaart en naar regels. Deze vertaling gebeurt door opname van een dubbelbestemming.

Beantwoording

Archeologisch bureau onderzoek heeft uitgewezen dat zich geen archeologische waarden in het plangebied bevinden. Voor meer details wordt hier verwezen naar het rapport dat is opgenomen als bijlage van de toelichting.

11. Waternet

11.1 Opmerking

Adressant geeft aan dat het beleid van het hoogheemraadschap erop gericht is om het hemelwater maximaal af te koppelen van het bestaande gemengde stelsel, en vertraagd af te voeren naar het oppervlaktewater. Hiermee wordt volgens adressant het bestaande gemengde stelsel ontlast. Dit leidt tot een afname van riooloverstorten wat de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater verbetert. Adressant verzoekt het stadsdeel om een beschrijving van het bestaande gemengde rioolstelsel op te nemen en te verwoorden op welke manier invulling wordt gegeven aan het omgaan met hemelwater in het plan. Adressant geeft verder aan dat de andere waterthema's waaronder het oppervlaktewater, waterberging en demping van oppervlaktewater naar tevredenheid in het bestemmingsplan zijn opgenomen en toegelicht.

Beantwoording

In de nieuwe situatie zal de hemelwaterafvoering verbeteren ten opzicht van de huidige situatie. Momenteel werkt de ontwikkelaar nog aan een concreet voorstel.

11.2 Opmerking

Adressant verzoekt het stadsdeel om in de waterparagraaf het Plan gemeentelijke watertaken 2010-2015 "Plan Breed Water" op te nemen.

Beantwoording

Het genoemde plan is in de waterparagraaf van het ontwerp bestemmingsplan opgenomen.

11.3 Opmerking

Tenslotte verzoekt adressant om in de bestemmingsregels op te nemen dat de ondergrondse constructie geen verslechtering van de huidige grondwatersituatie tot gevolg heeft en voldoet aan de grondwaternorm van de gemeente Amsterdam.

Beantwoording

In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan is geohydrologisch onderzoek uitgevoerd, waardoor is aangetoond dat in de eindfase van het project aan de grondwaternorm wordt voldaan. Hiermee is in dit bestemmingsplan voldoende aandacht besteedt aan dit onderwerp.

12. Kamer van Koophandel

12.1 Opmerking

Adressant geeft aan de visie van het stadsdeel en de projectontwikkelaars op te toekomst van de tramremise positief beoordeelt. De in het bestemmingsplan geformuleerde hoofdlijnen sluiten goed aan bij de visie van adressant op het groter groeiende centrum van Amsterdam: Centrum XL. Hierin staat ook dat West een trekker nodig heeft om door te groeien naar een centrummilieu. Adressant vindt dat de tramremise bij uitstek geschikt is voor het toevoegen van een bovenlokale voorziening.

Beantwoording

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

12.2 Opmerking

Adressant is positief over de in het bestemmingsplan voorziene functiemenging en flexibiliteit. Meer diversiteit en minder regels betekenen voor ondernemers meer ruimte om te ondernemen.

Beantwoording

Het stadsdeel neemt kennis van de opmerking.

12.3 Opmerking

Adressant is kritisch over de toevoeging van het aantal vierkante meter detailhandel. Volgens adressant kent de markt al een behoorlijk overschot met als gevolg dat iedere toevoeging zal

leiden tot leegstand op de nieuwe locatie of in nabijgelegen gebieden. De aanname dat de ontwikkeling van 4.500 m² detailhandel zal leiden tot spin-off voor omliggende winkelstraten wordt daarom door adressant niet gedeeld. Adressant vindt zelfs dat dit een negatieve uitwerking zal hebben, aangezien er in en nabij het stadsdeel nog meer plannen voorzien in de toevoeging van detailhandel.

Beantwoording

In het ontwerp bestemmingsplan is de realisatie van detailhandel geen direct recht meer. De regels van het bestemmingsplan voorzien in een wijzigingsbevoegdheid voor 3.000 m², waarvan 1.500 m² voor één supermarkt. Voor overige detailhandelsvestigingen geldt dat de minimale omvang per vestiging 300 m² moet zijn.

7.3 Zienswijzen ontwerp

Het ontwerp van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise." heeft in de periode van 1 december 2011 tot en met 12 januari 2012 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

Er zijn in totaal 44 zienswijzen binnengekomen, waarvan 36 zienswijzen inhoudelijk gelijk zijn. Drie zienswijzen zijn te laat ingediend en zijn daarom niet ontvankelijk. In de zienswijzen worden de volgende onderwerpen aan de orde gesteld:

1. Nachtzaak en horecabeleid
2. Vestiging van een supermarkt
3. Ondergrondse parkeergarage
4. Verkeer
5. Extra bouwhoogte
6. Aantasting monumentale waarde
7. Geluidsemisatie
8. Luchtkwaliteit
9. Kantoren
10. Hogere waarden
11. Bezonnig
12. M.e.r. beoordeling
13. Overig

1. Nachtzaak en horecabeleid

1.1 Zienswijze

Adressanten geven aan dat de mogelijkheid om een nachtzaak in de tramremise te kunnen vestigen in strijd is met het horecabeleid. Een discotheek met 1.000 m² zou volgens adressanten, die zich op de brandweernormen beroepen, ruimte bieden aan 2.000 bezoekers die tot sluitingstijd om 3.00 uur aan weekdays en 5.00 uur in het weekend in het gebied zouden kunnen verblijven. In een woonomgeving is dat volgens adressanten niet gewenst.

Beantwoording

De beschrijving van het horecabeleid in het ontwerp bestemmingsplan betrof het toen nog geldende beleid van het voormalige stadsdeel Oud-West uit 2005. Ten tijde van het opstellen van het ontwerp bestemmingsplan was het nieuwe horecabeleid in voorbereiding. Inmiddels heeft de raad hierover een besluit genomen. Het nieuwe beleid is in werking getreden doordat de burgemeester bij brief van 31 oktober 2011 hiermee heeft ingestemd.

In de nieuwe horecanota van het stadsdeel West is het gebied De Hallen aangewezen als een gebied dat afwijkt van de hoofdstructuur. Hierbij horen met name gebieden die momenteel nog in transformatie verkeren. In een aantal van deze gebieden is ruimte voor nieuwe hotelinitiatieven, zoals in het onderhavige gebied. In de nota wordt verder gezegd dat horeca bij de herontwikkeling van een stedelijk gebied vaak een onderdeel van het (economisch) programma is. In stadsdeel West zijn er verschillende ruimtelijke projecten zoals De Hallen, waarbij horeca integraal in de plannen is opgenomen. Nog niet voor alle gebieden zijn de plannen uitgewerkt en vastgesteld, waardoor nog niet altijd bekend is in hoeverre er van de

hoofdstructuur horeca zal worden afgeweken. Dit is afhankelijk van de definitieve besluitvorming over de invulling van betreffende locatie.

De toevoeging van horeca, ook in de vorm van een nachtzaak, is dus niet in strijd met het nieuwe horecabeleid van West.

De tramremise is als gebouw en locatie geschikt voor diverse soorten horeca. De combinatie van horeca met andere functies biedt goede mogelijkheden, ook voor nieuwe formules. Een nachtzaak kan door de omvang van het gebouw goed gerealiseerd worden. Het gebouw zelf kan hierbij een geluidswerende functie vervullen. Er wordt voldaan aan alle milieueisen.

De ontwikkelplannen voor de tramremise voorzien niet in de vestiging van een nachtzaak. Het stadsdeel heeft in eerste instantie overwogen om horeca 2 vanwege de gewenste flexibiliteit in bestemmingsplannen alsnog uitsluitend via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk te maken, maar heeft de stadsdeelraad mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen overwogen om ook hiervan af te zien. Het bestemmingsplan maakt de vestiging van een nachtzaak dus niet meer mogelijk.

2. Vestiging van een supermarkt, laden en lossen

2.1 Zienswijze

Adressanten vragen zich af of een nieuwe supermarkt in de buurt überhaupt nodig is. Volgens adressanten is het bestaande aanbod aan supermarkten voldoende.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze is samen met Economische zaken van het stadsdeel nogmaals goed gekeken naar het reeds aanwezige aanbod aan supermarkten in de buurt. Op loopafstand zijn inderdaad diverse supermarkten van vergelijkbare omvang gevestigd. Ook is het bij een marktvrage van één grote supermarkt per circa 5.000 inwoners niet de verwachting dat er in de planperiode van dit bestemmingsplan extra behoefte zal zijn aan nieuwe supermarkten. Op dit moment is het aanbod voldoende. Er is daarom gekozen om geen supermarkt in het bestemmingsplan toe te staan.

2.2 Zienswijze

Adressanten vinden dat de het bij de tramremise niet gaat om een geschikte locatie voor een supermarkt, zoals beoogd in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan. Vooral de bevoorrading en de hieraan verbonden overlast wordt niet wenselijk geacht.

Beantwoording

De remise is zeer goed geschikt voor een supermarkt. Moderne supermarkten zijn van grotere omvang en hebben geen daglicht nodig. De in de remise beschikbare ruimte voldoet aan deze eis. Echter wordt ervan afgezien om een supermarkt in het plangebied toe te staan (zie 2.1). Het laden en lossen, speelt niet alleen voor de supermarktfunctie, maar ook voor horeca, bedrijven, een hotel, detailhandel en andere functies, zoals deze bij een gemengde bestemming in een gemengd binnenstedelijk gebied horen. Laden en lossen voor het tramremisecomplex is goed te faciliteren.

De bulk van het laden- en lossen zal plaatsvinden op de 'patio' voor Hal 4. Consequentie daarvan in de openbare ruimte is dat het vrachtverkeer via het Bellamyplein aan- en af moet kunnen rijden. Voor de grootste vrachtwagens zullen aanpassingen aan de huidige situatie noodzakelijk zijn. Elke individuele exploitant zal zich voor wat betreft het laden en lossen aan de geluidvoorschriften van het Besluit Algemene Regels Inrichtingen Milieubeheer (Barim) dienen te houden, zodat eventuele overlast beperkt blijft.

3. Ondergrondse parkeergarage

3.1 Zienswijze

Sommige adressanten zijn van mening dat het aantal parkeerplaatsen in het bestemmingsplan te hoog is. Gevreesd wordt voor een te grote verkeersaantrekkende werking door het grote aanbod aan parkeerplaatsen. Vooral in combinatie met de garages die in de aangrenzende gebieden (Nieuwbouw Noord en Zuid) zijn gepland. Ook de gevolgen van

het toenemende verkeer voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit zijn voor adressanten niet acceptabel.

Beantwoording

In het kader van het bestemmingsplan is beoordeeld of de mogelijk gemaakte functies tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de omgeving zouden kunnen leiden. Hiertoe is het aantal te toetsen parkeerplaatsen, overeenkomstig de in het Locatiebeleid Amsterdam 2008 voorgeschreven systematiek, bepaald voor een maximale invullingsvariant van het bestemmingsplan op het meest ongunstige tijdstip. Met behulp van bij de locatie passende kengetallen is de parkeerbalans gemaakt. In paragraaf 2.3 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is dit beschreven.

Het aantal parkeerplaatsen (aangevuld met betaald parkeren op straat op de drukste momenten) past bij het programma van de Hallen en zal naar verwachting niet leiden tot een onaanvaardbare parkeerdruk in de omgeving. Bij deze beoordeling is tevens rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het gehele gebied "De Hallen", dus ook met de behoefte in de plangebieden van "De Hallen Zuid" en "Nieuwbouw Noord".

De verkeersaantrekkende werking en de gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer, de verkeersveiligheid en het milieu zijn voor de gehele ontwikkeling De Hallen (dus De Hallen-Tramremise, De Hallen Zuid en De Hallen Nieuwbouw Noord tezamen) grondig onderzocht. Geconcludeerd wordt dat het verkeer probleemloos en veilig afgewikkeld kan worden. Er wordt aan alle milieueisen voldaan. In paragraaf 2.3 en in hoofdstuk 4 van de toelichting is dit beschreven.

3.2 Zienswijze

Andere adressanten zijn van mening dat het aantal parkeerplaatsen onvoldoende is en dat meer parkeerplaatsen benodigd zouden zijn. Adressanten stellen dat er een tekort aan parkeerplaatsen bij een maximaal scenario is. Adressanten vinden het onduidelijk hoe het tekort op straat opgevangen kan worden. Volgens adressanten wordt het tekort aan parkeerplaatsen en de hiermee samenhangende hoeveelheid aan verkeer negatief beïnvloed door de hogere bouwvolumes ter plaatse van hallen 2 en 4.

Beantwoording

Het hogere bouwvolume is al meegenomen in de berekeningen. Uit de berekeningen van Oranjewoud is gebleken dat het aantal parkeerplaatsen voldoende is. Vanwege het vervallen van de functie "supermarkt" in het bestemmingsplan is er ook bij een maximaal scenario op het meest ongunstige tijdstip geen tekort aan parkeerplaatsen.

Anders dan bij de beoordeling in het kader van het bestemmingsplan wordt bij een individueel plan een specifiek aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald, behorende bij de specifieke functies van dat individuele plan. Dat aantal benodigde parkeerplaatsen zal in de regel lager zijn dan het aantal dat thans bij de beoordeling van het bestemmingsplan wordt gehanteerd.

3.3 Zienswijze

Adressanten denken dat in de in het kader van het bestemmingsplan opgestelde parkeerbalans geen rekening is gehouden met het project "Blik van de straat".

Beantwoording

In de parkeerbalans is rekening gehouden met het genoemde project. Doordat bij een individueel plan het specifieke aantal benodigde parkeerplaatsen lager zal zijn dan thans in het kader van het bestemmingsplan is getoetst, ontstaat meer ruimte voor het project "Blik van de straat".

Daarnaast voert de gemeente Amsterdam een restrictief parkeerbeleid waaraan moet worden voldaan, zie paragraaf 3.5 van de toelichting.

4. **Verkeer**

4.1 Zienswijze

Adressanten twijfelen aan de betrouwbaarheid van de in het verkeersonderzoek (en hiermee samenhangend ook luchtkwaliteit) gebruikte berekeningsmodellen. Adressanten betwijfelen ook de weergegeven verkeersstromen. Zij wijzen op oudere cijfers die verschillen van de prognoses die ten grondslag liggen aan het bestemmingsplan. Tenslotte geven adressanten aan verbaast te zijn dat de compensatie op straat (blik van straat) in de Da Costabuurt

gepland staat, terwijl de al overvolle Bellamybuurt dan al het verkeer zal moeten verwerken, inclusief de auto's uit de Da Costabuurt.

Beantwoording

Voor de herontwikkeling De Hallen-Tramremise naar een centrum voor culturele en recreatieve voorzieningen is in 2005 een MER-procedure gevolgd en zijn in 2007 en 2008 ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure aanvullende onderzoeken uitgevoerd. In deze milieu-onderzoeken (lucht, geluid, verkeer) is uitgegaan van autonome verkeersintensiteiten op de betrokken wegen zoals die voor dat jaar destijds werden gehanteerd. Omdat in de milieu-onderzoeken telkens de milieu-effecten van de totale gebiedsontwikkeling zijn onderzocht (Tramremise, Zuid en Noord tezamen) zijn bij de milieu-onderzoeken voor de ontwikkelingen De Hallen-zuid (2009) en De Hallen-Noord (2010) vanwege de consistentie dezelfde autonome verkeerscijfers gehanteerd als voor de ontwikkeling De Hallen tramremise (2008).

Met het niet doorgaan van de ontwikkeling De Hallen-Tramremise tot een centrum voor culturele en recreatieve voorzieningen ontstond eind 2010 een nieuwe situatie. Bij de huidige herontwikkeling zijn in de milieu-onderzoeken nog steeds de milieu-effecten van de totale gebiedsontwikkeling onderzocht, maar is voor wat betreft de autonome verkeersgegevens uitgegaan van de meest recente inzichten (2011).

Ten opzichte van de in het jaar 2008 gehanteerde autonome verkeersgegevens levert de vernieuwde en met recente tellingen "geijkte" versie van het door DIVV gehanteerde verkeersmodel GENMOD op een aantal wegvakken afwijkende, lagere verkeersintensiteiten op.

Met name in de woonstraten (niet zijnde de doorgaande wegen) worden thans bij de milieuonderzoeken voor de autonome situatie (de situatie zonder planontwikkeling) aanzienlijk lagere verkeersintensiteiten gehanteerd. Dit komt doordat bij de onderzoeken in 2007 en 2008 voor deze wegen is uitgegaan van een plafondschatting (hoeveel motorvoertuigen kunnen hier redelijkerwijs maximaal rijden) en bij de huidige onderzoeken (2011) wordt uitgegaan van een reële inschatting gebaseerd op een woonstratenmodel. In beide gevallen is overigens, ter bepaling van de milieu-effecten, de verkeersgeneratie als gevolg van het plan opgeteld bij de gehanteerde autonome verkeersintensiteiten.

Voor meer details wordt hier verwezen naar de toelichting van DIVV die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.

Het bestemmingsplan De Hallen Tramremise bepaalt niet of het project "Blik van de straat" in de Da Costa-buurt gepland wordt of elders. In het kader van de milieuonderzoeken zijn voor wat betreft de verkeerseffecten een tweetal varianten voor het project "Blik van de straat" onderzocht. Dit betreft de varianten Blik van de straat Da Costabuurt en Blik van de straat Bellamybuurt.

4.2 Zienswijze

Het door adressanten geconstateerde tekort aan parkeerplaatsen (zie onder 3.2), zal naast de nieuwe functies in de remise ook nog bijdragen aan een verkeerstoename. Automobilisten zouden volgens adressanten op zoek naar parkeerplaatsen (die er niet zijn) voor meer verkeersbewegingen zorgen. In het kader van het genoemde project "Blik van straat" zou deze toename volgens adressanten ook nog versterkt worden.

Beantwoording

In het kader van de beoordeling van de verkeerseffecten van de varianten Blik van de straat Da Costabuurt en Blik van de straat Bellamybuurt is rekening gehouden met extra verkeersbewegingen als gevolg van "zoekende" automobilisten (eerst rijden naar de Da Costabuurt/Bellamybuurt, dan pas naar de parkeermogelijkheden bij De Hallen).

5. **Extra bouwhoogte/bouwwolume**

5.1 Zienswijze

Adressanten vinden de 26 meter hoge torens die volgens het bestemmingsplan mogelijk zijn een onacceptabele aantasting van het monument. Nu er gekozen is voor het plan van TROM is het volgens adressanten niet eens nodig om extra bouwhoogte in het bestemmingsplan op te nemen. De belemmering van het uitzicht is een negatief effect dat niet gewenst is.

Adressanten vinden het opmerkelijk dat het extra bouwwolume door het stadsdeel gerechtvaardigd wordt door de economische afweging dat hierdoor een extra economische

drager voor restauratie en beheer zou ontstaan, terwijl het plan van TROM ervan uitgaat dat dat niet nodig is. Het plan van Lingotto dat inmiddels is afgefallen ging hier wel van uit.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om extra bouwvolume op de Hallen 2 en 4 toe te voegen. Het gaat hierbij om de delen van de tramremise die reeds zijn voorzien van opbouwen. Het tot in werking treding van dit bestemmingsplan vigerend bestemmingsplan 'De Hallen en omgeving' voorziet reeds in een verhoging tot 17 meter. Dit bestemmingsplan maakt met 26 meter een grotere bouwhoogte mogelijk. Tussen deze dakopbouwen wordt een strook een bouwhoogte van 14 meter toegestaan ten behoeve van ruimten voor diverse installaties. Ruimtelijk gezien is het extra volume goed inpasbaar in de omgeving. Door het extra volume ontstaat een relatie met de plangebieden De Hallen Zuid en Nieuwbouw Noord. Daarnaast is het effect op de bezonning en eventuele windhinder onderzocht. Er worden geen problemen geconstateerd.

Doel van het toestaan van extra bouwhoogte is naast de door adressanten genoemde economische drager vooral ook het vergroten en verbreden van de bruikbaarheid van het monument. Zoals eerder in de beantwoording van zienswijzen is uitgelegd, is een van de doelen om een flexibel bestemmingsplan vast te stellen dat naast strakke bovengrenzen voor de omvang van functies, onder de aangegeven grenzen, voldoende ruimte geeft voor diverse ontwikkelingen, waardoor beter op veranderingen economische, maatschappelijke en andere ontwikkelingen ingespeeld kan worden. Een extra economische drager voor beheer en restauratie is dan ook niets verwerpelijks en komt uiteindelijk het totale monument De Hallen ten goede.

6. Aantasting monumentale waarde

6.1 Zienswijze

Adressanten vragen zich af of het stadsdeel weet dat het gehele complex van de tramremise onder Monumentenzorg valt. Adressanten zijn er van overtuigd dat Monumentenzorg het niet eens zal zijn met de voor de remise beoogde ontwikkelingen. Adressanten vinden verder dat de sloop van hallen 2 en 4 in verband met de hier toegestane hogere bouwhoogte van 26 meter niet acceptabel is. De nieuwbouwvolumes zullen dan ook een onevenredige aantasting van het monument met zijn typisch daklandschap betekenen. Ook de studie van Vlaardingenbroek & Wevers uit 1999, waar het stadsdeel in de toelichting van het bestemmingsplan naar verwijst, rechtvaardigen de genoemde aantasting van het monument volgens adressanten niet.

Beantwoording

Het vervangen/verhogen van de bestaande, in 1914 aan de remise toegevoegde opbouwen, is ook onder het vigerende bestemmingsplan al uitdrukkelijk mogelijk gemaakt. Deze mogelijkheid is gefundeerd op de 'Cultuurhistorische Verkenning GVB-terrein Amsterdam' (Vlaardingerbroek & Wevers, 1999), waarin op blz. 29 staat: 'Het behoud van de opbouw van de eerste verdieping uit 1914 boven de hallen 2, 3 en 4 is niet wezenlijk voor het behoud van de karakteristieke en monumentale waarden van het totale complex.' De nieuwe plannen zijn voorgelegd aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. In het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro heeft de rijksdienst aangegeven dat in het kader van het MoMo (Modernisering Monumentenzorg)-beleid de omgeving (context) van een monument een belangrijk aspect in de ruimtelijke ordening vormt. De rijksdienst gaf aan dat in de toelichting van het voorontwerp hier in relatie tot het monument nog te weinig aandacht besteed werd. Mede naar aanleiding van deze reactie is de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan aangevuld. Zo zijn de gevolgen van stedenbouwkundige ingrepen voor het monument uitgebreid behandeld, zie paragraaf 4.3 van de toelichting. Op het ontwerp bestemmingsplan is geen zienswijze meer van de rijksdienst ontvangen, zodat geconcludeerd wordt dat de rijksdienst akkoord gaat met de inhoud van het voorliggende bestemmingsplan.

7. Geluidsemisatie

7.1 Zienswijze

Adressanten merken op dat geen onderzoek naar de geluidsemisaties van in de tramremise mogelijke functies op de gevels in de directe omgeving is uitgevoerd.

Beantwoording

Naar aanleiding van het commentaar van de commissie M.e.r. op het 1^e concept van de uitgevoerde M.e.r.-beoordeling is aanvullend kwalitatief onderzoek naar geluidsemissies uitgevoerd.

In het plangebied worden diverse horecafuncties mogelijk gemaakt. De horecafuncties zijn opgedeeld in categorieën en deze categorieën zijn in aantal vierkante meters beperkt in omvang. Het betreft hier geen in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein, zodat elk horeca-bedrijf dat zich vestigt individueel moet voldoen aan de geluidseisen zoals die zijn opgenomen in artikel 2.17 van het Besluit Algemene Regels voor Inrichtingen Milieubeheer (Barim of ook wel activiteitenbesluit genoemd).

Omdat de huidige planontwikkeling, waarbij diverse horecafuncties worden mogelijk gemaakt, niet wezenlijk verschilt van soortgelijke binnenstedelijke ontwikkelingen elders en de verschillende horecafuncties zijn beperkt in de totale omvang, is het niet de verwachting dat de eventuele cumulatie van geluid als gevolg van de mogelijke horecaontwikkelingen zullen leiden tot belangrijke negatieve milieugevolgen. Daarbij speelt tevens een rol dat de bestaande woonbebouwing verspreid rondom het plangebied ligt, waardoor een groot cumulatief effect (alle bedrijven belasten één enkele woning in het gebied maximaal) is uitgesloten. De ene woning zal immers voor het ene horecabedrijf maatgevend zijn, de andere woning voor een ander horecabedrijf.

Een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op omliggende woningen is overeenkomstig artikel 1.11 van het Barim in de regel verplicht voor individuele ondernemers van een horecabedrijf, waarvan het naar de aard van de horeca activiteit aannemelijk is dat harde muziek ten gehore wordt gebracht.

Voor evenementen geldt dat deze via de Algemene Plaatselijke Verordening van Amsterdam (APV) worden geregeld. Met uitzondering van kleinschalige evenementen zijn grotere evenementen hier gekoppeld aan een vergunningstelsel. Evenementen, die niet passen bij de bestemmingen of het karakter van een gebied, kunnen door de burgemeester worden geweigerd. De regeling geldt ook voor evenementen die binnen gebouwen plaatsvinden.

Kortom alle te vestigen horecafuncties dienen te voldoen aan de in het kader van het Barim gestelde geluids- en overige eisen. Binnen de muren van het monument is het mogelijk om zonodig voorzieningen te treffen zodat deze regels kunnen worden nageleefd.

8. Luchtkwaliteit

8.1 Zienschijve

Adressanten twijfelen aan de betrouwbaarheid van de door Oranjewoud doorgevoerde berekeningen. Men acht de resultaten van de GGD betrouwbaarder. Men vermoedt dat Oranjewoud is uitgegaan van verouderde gegevens.

Beantwoording

Oranjewoud is bij haar berekeningen uitgegaan van de meest recente verkeersgegevens uit het verkeersmodel GENMOD (zie ook zienschijve 4.1).

Ook op de Overtoom is, gebaseerd op het geactualiseerde verkeersmodel GENMOD, sprake van een daling van de in 2011 gehanteerde autonome verkeersintensiteiten ten opzichte van de in 2007 en 2008 gehanteerde autonome verkeersintensiteiten.

Deze lagere gehanteerde verkeersintensiteiten hebben overigens geen relevante invloed op de milieueffecten langs de Overtoom als gevolg van de totale planontwikkeling De Hallen.

Voor geluid ligt het planontwikkelingsgebied buiten de wettelijke geluidzone van de Overtoom en voor luchtkwaliteit zijn de effecten van de planontwikkeling op de twee berekeningspunten langs de Overtoom niet in betekenende mate, zodat onafhankelijk van de autonome verkeersintensiteiten op de Overtoom (en de eventuele daardoor optredende verschillen in de berekeningsresultaten) de besluitvorming over de planontwikkeling niet in strijd is met de wettelijke voorschriften op het gebied van de luchtkwaliteit.

- 8.2 Zienswijze
Adressanten zijn van mening dat door het flexibele karakter van het bestemmingsplan op dit moment nog onduidelijk is welke functies er precies zullen komen en welke vervuiling hiermee gepaard gaat.

Beantwoording

Alle milieuaspecten zijn uitgaande van een 'worst-case' scenario onderzocht. Er wordt in alle onderzoeken geconcludeerd dat de maximale invulling niet zal leiden tot problemen en overschrijdingen van wettelijke normen.

9. Kantoren

- 9.1 Zienswijze
Adressanten vragen zich af waarom geen marktonderzoek naar de vraag en verhuurbaarheid van kantoorruimte heeft plaatsgevonden. Met name gelet op de leegstand in en om Amsterdam. Adressanten vragen zich af of kantoorruimte wenselijk is.

Beantwoording

Door DTZ Zadelhoff is de verhuurbaarheid van de kantoorruimte in de Hallen onderzocht. Geconcludeerd wordt dat het bij de Hallen om een kansrijke locatie gaat wat betreft de verhuurbaarheid van kantoor- en bedrijfsruimte. Voor meer details wordt hier verwezen naar de notitie van DTZ (bijlage 14, toelichting).

Onderhavige projectlocatie valt in de kantorenstrategie "Amsterdam Kiezen en onderscheiden" in een gebied dat is aangewezen als een beperkt groeigebied. Voor het gebied van het stadsdeel West, dat binnen de ring ligt, ziet de strategie ruimte voor 3.000 m² aan nieuwe kantoren. In overleg met de Dienst ruimtelijke ordening is in lijn met het hiervoor genoemde beleid overeengekomen dat voor de tramremise maximaal 2.000 m² aan kantoren denkbaar zijn.

10. Hogere geluidswaarden

- 10.1 Zienswijze
Adressant vindt een overschrijding van de voorkeurswaarde niet te rechtvaardigen door te stellen dat dat ook in andere steden en dorpen wordt toegepast.

Beantwoording

Het in de zienswijze genoemd argument is niet, zoals door adressant gesteld, gebruikt om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te rechtvaardigen. In het kader van een m.e.r. beoordeling is het genoemde argument wel gebruikt om aan te geven dat het bij een overschrijding van de voorkeurswaarde niet gaat om een bijzondere situatie. In de onderbouwing, behorende bij de vaststelling van hogere waarden is dat argument dan ook niet gebruikt.

11. Bezinning

- 11.1 Zienswijze
Adressanten zijn van mening dat de toename van de schaduwwerking door de eventuele toevoeging van nieuwe hogere bouwelementen op woningen in de directe omgeving onaanvaardbaar is en tot waardevermindering van de woningen zal leiden. Zij vinden verder dat onvoldoende is aangetoond waarom ondanks de toename van schaduw, de bezinning zoals door het stadsdeel gesteld nog wel voldoende zou zijn.

Beantwoording

Uit genoemde schaduwstudie is gebleken dat de toename aan bouwvolume zal leiden tot een toename aan schaduwwerking op objecten in de directe omgeving van de tramremise. De bezinning van bestaande woningen aan het Bellamyplein wordt vrijwel niet beïnvloed. Negatieve effecten beperken zich tot de ochtend (tot circa 10 uur). De bezinning van enkele woningen in Nieuwbouw-Noord, -Zuid en enkele bestaande woningen aan de oostzijde van de Tollenstraat worden sterker beïnvloed, maar hier blijft de bezinning eveneens ruim voldoende. Optredende effecten op de bezinning kunnen in navolging van de Raad van State worden getoetst aan de TNO-normen voor bezinning. Er gelden twee normen:

- *De 'lichte' TNO-norm:* ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;
- *De 'strengere' TNO-norm:* ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam;

Deze regels worden alleen toegepast op gevels die zon kunnen ontvangen. De gevels rond het plangebied voldoen ook in de nieuwe planologische situatie aan deze TNO-normen.

12. M.e.r. beoordeling

12.1 Zienswijze

Adressanten wijzen erop dat de commissie M.e.r. geconcludeerd heeft, dat de te verwachten geluidsemissie van de horeca in de Hallen naar buiten niet is onderzocht en dat dat onderzoek nog wel plaats had moet vinden.

Beantwoording

Voor de beantwoording zie 7.1.

12.2 Zienswijze

Adressant geeft aan dat de commissie M.e.r. bevestigt dat bij de in/uitgang van parkeergarages ongezond hoge concentraties NO₂ en PM₁₀ vrijkomen. Het lijkt adressanten daarom ook noodzakelijk om het Bellamyplein aan de Hallenzijde van een hogere struikrand te voorzien ter bescherming van de spelende kinderen.

Beantwoording

De Commissie M.e.r. onderschrijft in haar advies de conclusie van het stadsdeel dat de beoogde ontwikkelingen in de tramremise wat betreft luchtkwaliteit zonder meer toelaatbaar zijn. De Commissie adviseert in algemene zin om bij de uitwerking van het project wel expliciet aandacht te besteden aan de in- en uitritten van de ondergrondse parkeergarages. Hier kunnen (eventueel) lokaal verhoogde concentraties van schadelijke stoffen optreden. Dit laatste aspect kan bij grote, ongeventileerde parkeergarages een rol spelen. Bij de ontwikkeling De Hallen worden alle parkeergarages ondergronds aangelegd, waardoor mechanische ventilatie van de parkeergarages verplicht is en dit aspect minder relevant is. Bij de uitwerking van de mechanische ventilatie op bouwplanniveau zal aandacht aan de situatie bij de in- en uitritten worden gegeven.

Hogere struikranden, zoals door adressanten voorgesteld, kunnen niet in een bestemmingsplan verplicht gesteld worden.

12.3 Zienswijze

Adressanten vragen zich af in hoeverre het stadsdeel het advies van de Commissie M.e.r. heeft meegenomen in het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van de te verwachten schadelijke effecten op het milieu.

Beantwoording

De Commissie stelde vast dat op basis van de toegezonden stukken (nog) niet was uit te sluiten dat het voornemen tot belangrijke negatieve milieugevolgen kan leiden. Zij gaf dus aan (nog) niet te kunnen bevestigen of de conclusie juist is dat geen m.e.r. hoeft te worden doorlopen. De informatie die hiervoor ontbrak betrof de emissies (met name geluid) van de in de tramremise te vestigen activiteiten en functies op de omgeving. Hiervoor ontbrak nog een expliciete omschrijving van de toe te laten activiteiten, waaronder ook eventuele evenementen, en functies waaruit duidelijk wordt wat de maximale emissie vanuit het voornemen kan zijn.

Met betrekking tot het in concept aangeleverde voorontwerp bestemmingsplan, concludeerde de commissie, dat dat op dit punt nog niet voldoende was uitgewerkt, zodat de Commissie (nog) niet kon beoordelen wat er precies in het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt en of dit overeenkomt met de in de Beoordelingsnotitie beschreven effecten.

De definitieve 'Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam' is naar aanleiding van het advies van de commissie op bovengenoemde punten nogmaals onderzocht en aangepast. De conclusie, dat de beoogde ontwikkelingen toelaatbaar zijn, er geen bijzondere omstandigheden zijn en er geen M.e.r. nodig is, blijft echter

onveranderd. De notitie is opgenomen in de bijlagen behorend bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan.

13. Overig

13.1 Zienswijze

Adressanten zien in de mogelijkheid tot realisatie van binnenplaatsjes een gevaar voor de komst van hangjongeren en andere ongewenste personen. Deze dienen dan volgens adressanten ook voor het publiek afgesloten te worden.

Beantwoording

Bij genoemde plaatsjes gaat het niet om openbare ruimte. Deze plaatsjes zullen beheerd worden door de eigenaar. Er worden dan ook geen problemen verwacht.

13.2 Zienswijze

Waternet heeft in zijn zienswijze aangegeven, dat alle in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro gemaakte opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan in het ontwerp naar tevredenheid zijn verwerkt.

Beantwoording

Het stadsdeel neemt kennis van deze zienswijze.

13.3 Zienswijze

Adressanten vinden dat het ter inzage gelegde bestemmingsplan niet strookt met het gekozen ontwerp van TROM en veel meer programma en bouwvolume mogelijk maakt dan nodig is.

Beantwoording

Het stadsdeel heeft ervoor gekozen om een flexibel bestemmingsplan op te stellen, waarin naast het tot nu toe gepresenteerde plan van TROM ook nog andere functies en meer volume mogelijk zijn. Dit is conform het raadsbesluit nr. 2011/3669, waarin het streven naar flexibiliteit is uitgesproken. Hiermee kan beter ingespeeld worden op eventuele wijzigingen en nieuwe ontwikkelingen. Een bestemmingsplan wordt immers voor een periode van 10 jaar vastgesteld. Kleine afwijkingen zullen anders vaak nieuwe planologische procedures tot gevolg hebben. Inspelen op marktontwikkeling wordt hierdoor moeilijker en langduriger. Aan de flexibiliteit zijn echter ook duidelijke grenzen gesteld. De maximaal mogelijke invulling van de tramremise met de grootste effecten op het milieu zijn onderzocht en er wordt op alle vlakken geconcludeerd dat het maximaal mogelijke programma niet zal leiden tot problemen of overschrijding van wettelijke normen.

Bijlagen

1. Rapport 'Verkeersonderzoek De Hallen – Tramremise', Oranjewoud (20 februari 2012)
2. Rapport 2004.1127-01: Saneringsplan plangebied 'De Hallen' te Amsterdam Stadsdeel Oud-West, Cauberg-Huygen (12 februari 2006)
3. Rapport 'Akoestisch onderzoek De Hallen - Tramremise', M+P (1 maart 2012)
4. Aanwijzing beschermd monument Besluit RW-2000-2158 (17 december 2001)
5. Brief en rapport archeologisch bureauonderzoek, BMA (9 november en december 2011)
6. Geohydrologisch onderzoek 'ondergrondse parkeergarage De Hallen/Bellamyplein', Waternet (29 maart 2007)
7. Aanvulling Geohydrologisch onderzoek 'ondergrondse parkeergarage De Hallen/Bellamyplein', Waternet (20 juli 2009)
8. Rapport 'Luchtkwaliteitonderzoek De Hallen - Tramremise', Oranjewoud (1 maart 2012)
9. Natuurwaardenonderzoek De Hallen, Dro (november 2011)
10. 'Bezonningsstudie nieuw bouwvolume Tramremise De Hallen', Stadsdeel West (november 2011)
11. Windklimaatonderzoek 'Postzegelbestemmingsplan De Hallen – Tramremise te Amsterdam', Peutz (15 november 2011)
12. 'M.e.r. beoordeling De Hallen – Tramremise', Van Riezen en Partners (9 november 2011)
13. Advies voor de m.e.r.-beoordeling 'De Hallen – Tramremise te Amsterdam', Commissie voor de milieueffectrapportage (6 september 2011)
14. Marktonderzoek kantoren, DTZ Zadelhoff (8 februari 2012)

