



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West
Besluit Stadsdeelraad

Directie:
Afdeling:

Projectbureau Houthaven & De Hallen
De Hallen

Datum behandeling:
Besluitnummer:
Portefeuille:

5 juni 2012
2012-5658
De Hallen (Tramremise)

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan De Hallen Tramremise

Planning van de bespreking en besluitvorming

• Idee + Informatie	Datum
• Mening/consultatie	Datum 22 mei 2012
• Besluit	Datum 5 juni 2012

Aard / doel van de bespreking:

Idee + Informatie:

Mening; voorbereiding besluitvorming vaststellen bestemmingsplan De Hallen Tramremise

Wijze van bespreking (in te vullen door de Griffie):

Deze kaderstellende bespreking wordt als volgt gestructureerd.

Raadsleden worden verzocht om in de eerste termijn zo duidelijk mogelijk stelling te nemen over de voordrachten, en deze en eventuele vragen aan de portefeuillehouder zo bondig mogelijk te motiveren. In de eerste termijn hebben de fracties ongeveer 3 minuten spreektijd. De portefeuillehouder reageert in ongeveer 10 minuten. In de tweede termijn is gelegenheid voor debat. Het zou goed zijn voor de gang van zaken tijdens de sessie om debatonderwerpen van te voren via de griffie aan de voorzitter te laten weten. Tenslotte krijgt het Dagelijks Bestuur de gelegenheid om kort op de beraadslaging te reageren.

Uiteindelijk inventariseert de voorzitter of de fracties de voordrachten besluitrijp achten, en of zij moties dan wel amendementen overwegen, en wat hiervan globaal de strekking zal zijn.

De stadsdeelraad besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan De Hallen Tramremise zoals opgenomen in bijlage 1 in beschouwing te nemen;
2. het bestemmingsplan De Hallen Tramremise gewijzigd vast stellen, met de volgende wijzigingen ten opzicht van het ontwerpbestemmingsplan:
 - het bestemmingsplan voorziet niet meer in de mogelijkheid een supermarkt te vestigen;
 - horeca categorie 2 (nachtzaak) is niet bij wijze van recht toegestaan; wel is een wijzigingsbevoegdheid hiertoe opgenomen;
 - het in de plankaart invoegen van een extra maatvoeringsvlak met een maximale bouwhoogte van 14 meter, ten behoeve van technische installaties
 - de bouwhoogte van de bestaande woningen aan te passen conform de werkelijk aanwezige situatie
 - de redactie van de algemene afwijkingsbevoegdheden zodanig aan te passen dat architectonische verbijzonderingen expliciet worden genoemd zodat hiervoor de maximum bouwhoogte met maximaal 5 meter mag worden overschreden.
3. geen exploitatieplan als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Korte samenvatting: (max. 10 regels)

In juni 2011 is gestart met het maken van het bestemmingsplan De Hallen Tramremise. Uitgangspunt hierbij was de tramremise zo globaal mogelijk te bestemmen om in te kunnen spelen op veranderende (markt) omstandigheden. Daarnaast moest het bestemmingsplan in eerste instantie zowel het plan van Lingotto, als TROM mogelijk maken, en -na de keuze voor plan TROM- het plan van TROM. Het ontwerp Bestemmingsplan heeft vanaf 1 december 2011 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 44 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn in de nota van beantwoording beantwoord. Naar aanleiding van deze zienswijzen en de uitgewerkte plannen van TROM is het ontwerpbestemmingsplan op een drietal punten aangepast. Hiermee is het bestemmingsplan gereed om vast te stellen.

Besluitnr: 2012-5658

Bestuurlijke achtergrond (aanleiding en context):*Besluit Dagelijks Bestuur 10 mei 2011: beoordelingsleidraad De Hallen - Tramremise*

Op 10 mei 2011 heeft het Dagelijks Bestuur de beoordelingsleidraad De Hallen-Tramremise vastgesteld met het doel op een transparante wijze te komen tot een keuze voor een voorkeurspartij waarmee de onderhandeling voor het sluiten van een realisatieovereenkomst en erfpachtovereenkomst ten behoeve van de herontwikkeling van de tramremise kon worden gestart.

In deze beoordelingsleidraad is opgenomen dat stadsdeel West er naar streeft eind april 2012 het bestemmingsplan De Hallen-Tramremise te laten vaststellen door de raad.

Besluit Dagelijks Bestuur 28 september 2011: voorontwerp naar wettelijk vooroverleg

Op 28 september 2011 heeft het Dagelijks Bestuur het voorontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor het wettelijk vooroverleg als bedoeld in art. 3.1.1 Bro.

Dit voorontwerp was vanwege de benodigde voorbereidingstijd (onderzoeken) gebaseerd op de plannen van TROM en Lingotto van 2010. Het in juli door TROM ingediende plan week op een paar punten hiervan af.

Besluit dagelijks bestuur 25 oktober 2011: voorkeurspartij gekozen

Op 25 oktober 2011 heeft het Dagelijks Bestuur besloten TROM als voorkeurspartij aan te wijzen voor het ontwikkelen van de tramremise en met deze partij derhalve de onderhandelingen te starten om te komen tot een realisatieovereenkomst.

De reacties naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, gecombineerd met de keuze voor TROM, hebben geresulteerd in een aantal aanpassingen van het voorontwerp.

Besluit dagelijks bestuur 22 november 2011: terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, geen milieueffectrapportage opstellen

Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur besloten het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, gedurende zes weken ter inzage te leggen. Tevens heeft het Dagelijks Bestuur besloten geen milieueffectrapportage op te stellen.

Besluit dagelijks bestuur 24 april 2012 vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, als bedoeld in de Wet geluidhinder

Besluitnr: 2012-5658

Reden van het besluit:**2.1 Globaal bestemmen conform raadsbesluit 10 mei 2011**

Op 10 mei 2011 heeft de raad ingestemd met het voorstel om besetmingsplannen in West zo globaal en flexibel mogelijk op te stellen. Uitgangspunt bij het formuleren van de inhoud, de bestemmingen, is het bepalen wat het stadsdeel op de bewuste plek NIET wil toestaan en de rest mogelijk te maken.

2.2 Hoewel globaal, toch noodzaak om aantal functies in oppervlak te begrenzen

In het bestemmingsplan wordt het rijksmonument zo globaal mogelijk bestemd. Een aantal functies zijn in oppervlakte begrensd om overmatige overlast (bijvoorbeeld door verkeersaantrekkende werking) te voorkomen, binnen de visie te blijven en in het kader van monumentenzorg.

2.3 /3.1 Naar aanleiding van zienswijzen twee wijzigingen m.b.t. toegestane functies supermarkt en horeca categorie 2

Naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot de functie supermarkt is nogmaals goed gekeken naar het reeds aanwezige aanbod aan supermarkten in de buurt. Geconstateerd is dat het aanbod voldoende is. Besloten is daarom de functie supermarkt niet langer mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Ook zijn zienswijzen gericht op de mogelijkheid een horeca categorie 2 functie (nachtzaak) te vestigen in de tramremise, met ondermeer als argument dat het toestaan van deze functie in strijd is met het horecabeleid binnen stadsdeel West. Het stadsdeel is van mening dat dit zeker niet het geval is, en dat de tramremise een goede locatie voor een dergelijke functie kan zijn. Anderzijds constateert het stadsdeel dat veel inwoners bezorgd zijn over mogelijke overlast van deze functie.

Omdat de plannen van TROM voor de tramremise niet voorzien in een vestiging van een nachtzaak én om een zeer zorgvuldige afweging van deze gevoelige functie te garanderen, is deze functie niet langer bij wijze van recht opgenomen; wel is hiertoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

3.2 Kleine wijzigingen plankaart

Bij de uitwerking van de plannen door TROM blijkt extra ruimte nodig te zijn voor technische installaties. Hiervoor is het nodig op dit één plek de maximale bouwhoogte te verhogen van 10m naar 14m.

Aangezien dit vlak zich tussen twee vlakken bevindt met een maximale hoogte van 27 meter, is deze verhoging stedenbouwkundig acceptabel. Ook voor bezonning en monumentenzorg is dit geen probleem.

Verder bleek bij controle dat op twee plaatsen in het bestemmingsplan uit 2002 verkeerde hoogten zijn gegeven voor de reeds bestaande gebouwen. Deze hoogten waren overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Tramremise maar moeten dus worden gecorrigeerd conform de werkelijke situatie. Het betreft de bestaande woningen en de architectonische verbijzondering op de hoek van de tramremise.

Beslulnr: 2012-5658

3.3 Er zijn verder geen zienswijzen ingediend die aanleiding geven tot wijziging bestemmingsplan

De inhoud van de overige zienswijzen, die zich toespitsen op de extra bouwhoogte, aantal parkeerplaatsen (zowel te veel, als te weinig), verkeer, luchtkwaliteit, en de m.e.r.-beoordeling, hebben geen aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de nota van beantwoording.

Er hoeft geen milieueffectrapportage te worden gemaakt

De conclusie van de "Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam" 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. De m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd over de gevolgen van het hele plan De Hallen. Bij de toetsing aan drempelwaarden voor de m.e.r.-beoordeling is dus ook gekeken naar het aantal te ontwikkelen woningen. Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur formeel besloten geen milieueffectrapportage te maken.

4.1 Het bestemmingsplan is zowel zelfstandig, als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving, uitvoerbaar

Het voorliggende bestemmingsplan is een onderdeel van de ontwikkeling van het plangebied De Hallen als geheel. Er is voor de programma-afhankelijke onderzoeken steeds uitgegaan van de totale planontwikkeling De Hallen. Duidelijk is dat dit bestemmingsplan zowel zelfstandig als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving uitvoerbaar is.

4.2 Er hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld

Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

3/4 Het is de bevoegdheid van de raad

Het vaststellen van het bestemmingsplan is de bevoegdheid van de raad.

de hogere grenswaarden zijn vastgesteld op 24 april jl.

Alvorens het bestemmingsplan vast te stellen, dienen de hogere grenswaarden te zijn vastgesteld. Dit is gebeurd op 24 april jl.. Het vaststellen van de hogere grenswaarden is een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur.

Besluit uitvoering Crisis en herstelwet van toepassing

Conform artikel 11 Besluit uitvoering Crisis en herstelwet, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing.

Kosten, baten en dekking:

Kosten worden gedekt uit de grondexploitatie van project De Hallen.

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg:

44 zienswijzen beantwoord in nota van beantwoording

Bestuurnr: 2012-5658

Meegezonden stukken (één bundel per fractie; en op raadsinformatiesysteem):

- a. bestemmingsplan: - papieren verbeelding (plankaart) en
- regels vergezeld van een toelichting, waarin de nota van
beantwoording is opgenomen
- b. tabel zienswijzen-beantwoording
- c. de vastgestelde hogere waarden, voor de ten hoogst toelaatbare
geluidsbelasting (conform onderbouwing hogere grenswaarde)
- d. DB-besluit 24 april 2012

Ter inzage:

- zienswijzen (bijlage 1)
- onderzoeken

Besloten in de vergadering van 5 juni 2012,

De stadsdeelraad van stadsdeel West,

Griffier:



S. Raben

Raadsvoorzitter:



K. Martowirōno

Paraaf Portefeuillehouder:

Paraaf Directeur:

Datum agendering:
Besluitnummer:
Portefeuille:



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Besluit Dagelijks Bestuur

A-besluit

Directie:
Afdeling:
Behandelend ambtenaar:
Telefoon:

Projectbureau Houthaven & De Hallen
De Hallen
Bouke Kapteijn
30418



Doc.Nr : 2012/5658
Zaak Nr : 2012/5658
PPMB

24 april 2012
2012-5658
De Hallen (Tramremise)

13

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan De Hallen Tramremise en hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, als bedoeld in de Wet geluidhinder

Het Dagelijks Bestuur besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan De Hallen Tramremise zoals opgenomen in bijlage 1 in beschouwing te nemen;
2. in te stemmen met de nota van beantwoording en deze op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan;
3. de raad voor te stellen het bestemmingsplan De Hallen Tramremise gewijzigd vast stellen, met de volgende wijzigingen ten opzicht van het ontwerpbestemmingsplan:
 - het bestemmingsplan voorziet niet meer in de mogelijkheid een supermarkt te vestigen;
 - horeca categorie 2 (nachtzaak) is niet bij wijze van recht toegestaan; wel is een wijzigingsbevoegheid hiertoe opgenomen;
 - het in de plankaart invoegen van een extra maatvoeringsvlak met een maximale bouwhoogte van 14 meter, ten behoeve van technische installaties
 - de bouwhoogte van de bestaande woningen aan te passen conform de werkelijk aanwezige situatie
 - de redactie van de algemene afwijkingsbevoegdheden zodanig aan te passen dat architectonische verbijzonderingen expliciet worden genoemd zodat hiervoor de maximum bouwhoogte met maximaal 5 meter mag worden overschreden.
4. de raad voor te stellen geen exploitatieplan als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
5. de volgende hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, als bedoeld in de Wet geluidshinder, vast te stellen:
 - voor de oostgevel aan de Tollenstraat (waarneempunt 1, waarneemhoogte vanaf 5 meter): 55 dB
 - voor de oostgevel aan de Tollensstraat (waarneempunt 1, waarneemhoogte vanaf 5 meter): 53 dB voor medische voorzieningen, zie paragraaf 7 onderbouwing hogere grenswaarden;
 - voor de gevel aan de Ten Katestraat (waarneempunt 8, waarneemhoogte 5-11 meter): 54 dB

Korte samenvatting: (max. 10 regels)

In juni 2011 is gestart met het maken van het bestemmingsplan De Hallen Tramremise. Uitgangspunt hierbij was de tramremise zo globaal mogelijk te bestemmen om in te kunnen spelen op veranderende (markt) omstandigheden. Daarnaast moest het bestemmingsplan in eerste instantie zowel het plan van Lingotto, als TROM mogelijk maken, en -na de keuze voor plan TROM- het plan van TROM.

Het ontwerp Bestemmingsplan heeft vanaf 1 december 2011 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 44 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn in de nota van beantwoording beantwoord. Naar aanleiding van deze zienswijzen en de uitgewerkte plannen van TROM is het ontwerpbestemmingsplan op een drietal punten aangepast. Hiermee is het bestemmingsplan gereed om vast te stellen.

Bestuurlijke achtergrond (aanleiding en context):

Besluit Dagelijks Bestuur 10 mei 2011: beoordelingsleidraad De Hallen - Tramremise

Op 10 mei 2011 heeft het Dagelijks Bestuur de beoordelingsleidraad De Hallen-Tramremise vastgesteld met het doel op een transparante wijze te komen tot een keuze voor een voorkeurspartij waarmee de onderhandeling voor het sluiten van een realisatieovereenkomst en erfpachtovereenkomst ten behoeve van de herontwikkeling van de tramremise kon worden gestart.

In deze beoordelingsleidraad is opgenomen dat stadsdeel West er naar streeft eind april 2012 het bestemmingsplan De Hallen-Tramremise te laten vaststellen door de raad.

Besluit Dagelijks Bestuur 28 september 2011: voorontwerp naar wettelijk vooroverleg

Op 28 september 2011 heeft het Dagelijks Bestuur het voorontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor het wettelijk vooroverleg als bedoeld in art. 3.1.1 Bro.

Dit voorontwerp was vanwege de benodigde voorbereidingstijd (onderzoeken) gebaseerd op de plannen van TROM en Lingotto van 2010. Het in juli door TROM ingediende plan week op een paar punten hiervan af.

Besluit dagelijks bestuur 25 oktober 2011: voorkeurspartij gekozen

Op 25 oktober 2011 heeft het Dagelijks Bestuur besloten TROM als voorkeurspartij aan te wijzen voor het ontwikkelen van de tramremise en met deze partij derhalve de onderhandelingen te starten om te komen tot een realisatieovereenkomst.

De reacties naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, gecombineerd met de keuze voor TROM, hebben geresulteerd in een aantal aanpassingen van het voorontwerp.

Besluit dagelijks bestuur 22 november 2011: terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, geen milieueffectrapportage opstellen

Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur besloten het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, gedurende zes weken ter inzage te leggen. Tevens heeft het Dagelijks Bestuur besloten geen milieueffectrapportage op te stellen.

Reden van het besluit:**2.1 Globaal bestemmen conform raadsbesluit 10 mei 2011**

Op 10 mei 2011 heeft de raad ingestemd met het voorstel om besetmmingsplannen in West zo globaal en flexibel mogelijk op te stellen. Uitgangspunt bij het formuleren van de inhoud, de bestemmingen, is het bepalen wat het stadsdeel op de bewuste plek NIET wil toestaan en de rest mogelijk te maken.

2.2 Hoewel globaal, toch noodzaak om aantal functies in oppervlak te begrenzen

In het bestemmingsplan wordt het rijksmonument zo globaal mogelijk bestemd. Een aantal functies zijn in oppervlakte begrensd om overmatige overlast (bijvoorbeeld door verkeersaantrekkende werking) te voorkomen, binnen de visie te blijven en in het kader van monumentenzorg.

2.3 /3.1 Naar aanleiding van zienswijzen twee wijzigingen m.b.t. toegestane functies supermarkt en horeca categorie 2

Naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot de functie supermarkt is nogmaals goed gekeken naar het reeds aanwezige aanbod aan supermarkten in de buurt. Geconstateerd is dat het aanbod voldoende is. Besloten is daarom de functie supermarkt niet langer mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Ook zijn zienswijzen gericht op de mogelijkheid een horeca categorie 2 functie (nachtzaak) te vestigen in de tramremise, met ondermeer als argument dat het toestaan van deze functie in strijd is met het horecabeleid binnen stadsdeel West. Het stadsdeel is van mening dat dit zeker niet het geval is, en dat de tramremise een goede locatie voor een dergelijke functie kan zijn. Anderzijds constateert het stadsdeel dat veel indieners bezorgd zijn over mogelijke overlast van deze functie.

Omdat de plannen van TROM voor de tramremise niet voorzien in een vestiging van een nachtzaak én om een zeer zorgvuldige afweging van deze gevoelige functie te garanderen, is deze functie niet langer bij wijze van recht opgenomen; wel is hiertoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

3.2 Kleine wijzigingen plankaart

Bij de uitwerking van de plannen door TROM blijkt extra ruimte nodig te zijn voor technische installaties. Hiervoor is het nodig op dit één plek de maximale bouwhoogte te verhogen van 10m naar 14m.

Aangezien dit vlak zich tussen twee vlakken bevindt met een maximale hoogte van 27 meter, is deze verhoging stedenbouwkundig acceptabel. Ook voor bezonning en monumentenzorg is dit geen probleem.

Verder bleek bij controle dat op twee plaatsen in het bestemmingsplan uit 2002 verkeerde hoogten zijn gegeven voor de reeds bestaande gebouwen. Deze hoogten waren overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Tramremise maar moeten dus worden gecorrigeerd conform de werkelijke situatie. Het betreft de bestaande woningen en de architectonische verbijzondering op de hoek van de tramremise.

3.3 Er zijn verder geen zienswijzen ingediend die aanleiding geven tot wijziging bestemmingsplan

De inhoud van de overige zienswijzen, die zich toespitsen op de extra bouwhoogte, aantal parkeerplaatsen (zowel te veel, als te weinig), verkeer, luchtkwaliteit, en de m.e.r.-beoordeling, hebben geen aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de nota van beantwoording.

Er hoeft geen milieueffectrapportage te worden gemaakt

De conclusie van de "Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam" 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. De m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd over de gevolgen van het hele plan De Hallen. Bij de toetsing aan drempelwaarden voor de m.e.r.-beoordeling is dus ook gekeken naar het aantal te ontwikkelen woningen. Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur formeel besloten geen milieueffectrapportage te maken.

4.1 Het bestemmingsplan is zowel zelfstandig, als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving, uitvoerbaar

Het voorliggende bestemmingsplan is een onderdeel van de ontwikkeling van het plangebied De Hallen als geheel. Er is voor de programma-afhankelijke onderzoeken steeds uitgegaan van de totale planontwikkeling De Hallen. Duidelijk is dat dit bestemmingsplan zowel zelfstandig als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving uitvoerbaar is.

4.2 Er hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld

Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

3/4 Het is de bevoegdheid van de raad

Het vaststellen van het bestemmingsplan is de bevoegdheid van de raad.

5.1 Om het bestemmingsplan De Hallen Tramremise te kunnen vaststellen, moeten de hogere grenswaarden zijn vastgesteld

Alvorens het bestemmingsplan vast te stellen, dienen de hogere grenswaarden te zijn vastgesteld. Het bestemmingsplan wordt naar verwachting in mei 2012 door de raad vastgesteld. Het vaststellen van de hogere grenswaarden is een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur.

5.2 De ingediende zienswijze m.b.t. de vaststelling van hogere grenswaarden, geeft geen aanleiding tot wijziging

De inhoud van de ingediende zienswijze bleek een misvatting over de gebruikte argumentatie ten behoeve van het vaststellen van een hogere grenswaarde.

Besluit uitvoering Crisis en herstelwet van toepassing

Conform artikel 11 Besluit uitvoering Crisis en herstelwet, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing.

Kosten, baten en dekking:

Voorbereiding en adviezen:

- bureau Van Riezen & Partners
- Frank Arents jurist ruimtelijk bestuursrecht stadsdeel West
- Oranjewoud (verkeer en luchtkwaliteit)
- M&P (akoestisch onderzoek)
- Peutz (windhinder)
- Edwards (bezonningsonderzoek)
- DRO (natuurtoets)

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg:

44 zienswijzen beantwoord in nota van beantwoording

Meegezonden/ter inzage gelegde stukken:

- bestemmingsplan: papieren verbeelding (plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting
- nota van beantwoording zienswijzen plus tabel zienswijzen
- de vastgestelde hogere waarden, voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (conform onderbouwing hogere grenswaarden)

Ter inzage:

- zienswijzen
- onderzoeken

Afhandeling:**Afschrift aan:**

Afdeling ruimtelijke ordening en grondzaken

Bekendmaking / publicatie:

Na vaststelling door raad bekendmaking in Staatscourant en op website stadsdeel.

Communicatie:

Zie hiervoor bekendmaking/publicatie

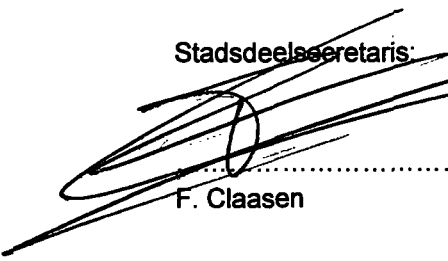
Verdere behandeling door de raad:

- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| - Ter kennisname: | Nee |
| - Bespreking op politieke avond op: | 22 mei 2012 |
| - Raadsbesluit gepland op: | 5 juni 2012 |
-

Besloten in de vergadering van:

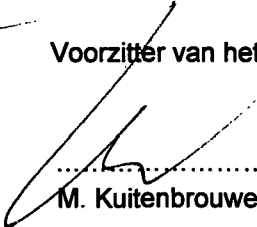
Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West,

Stadsdeelsecretaris:



.....
F. Claasen

Voorzitter van het Dagelijks Bestuur:



.....
M. Kuitenbrouwer



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West
Besluit Stadsdeelraad

Directie:
Afdeling:

Projectbureau Houthaven & De Hallen
De Hallen

Datum behandeling: 22 mei 2012
Besluitnummer: 2012-5658
Portefeuille: De Hallen (Tramremise)

Onderwerp:

Vaststelling bestemmingsplan De Hallen Tramremise

Planning van de bespreking en besluitvorming

- | | |
|----------------------|-------|
| • Idee + Informatie | Datum |
| • Mening/consultatie | Datum |
| • Besluit | Datum |

Aard / doel van de bespreking:

Idee + Informatie:

Mening:

Wijze van bespreking (in te vullen door de Griffie):

De stadsdeelraad besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan De Hallen Tramremise zoals opgenomen in bijlage 1 in beschouwing te nemen;
 2. in te stemmen met de nota van beantwoording en deze op te nemen in de toelichting van het bestemmingsplan;
 3. het bestemmingsplan De Hallen Tramremise gewijzigd vast stellen, met de volgende wijzigingen ten opzicht van het ontwerpbestemmingsplan:
 - het bestemmingsplan voorziet niet meer in de mogelijkheid een supermarkt te vestigen;
 - horeca categorie 2 (nachtzaak) is niet bij wijze van recht toegestaan; wel is een wijzigingsbevoegheid hiertoe opgenomen;
 - het in de plankaart invoegen van een extra maatvoeringsvlak met een maximale bouwhoogte van 14 meter, ten behoeve van technische installaties
 - de bouwhoogte van de bestaande woningen aan te passen conform de werkelijk aanwezige situatie
 - de redactie van de algemene afwijkingsbevoegdheden zodanig aan te passen dat architectonische verbijzonderingen expliciet worden genoemd zodat hiervoor de maximum bouwhoogte met maximaal 5 meter mag worden overschreden.
 4. geen exploitatieplan als bedoeld in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.
-

Besluitnr: 2012-5658

Korte samenvatting: (max. 10 regels)

In juni 2011 is gestart met het maken van het bestemmingsplan De Hallen Tramremise. Uitgangspunt hierbij was de tramremise zo globaal mogelijk te bestemmen om in te kunnen spelen op veranderende (markt) omstandigheden. Daarnaast moest het bestemmingsplan in eerste instantie zowel het plan van Lingotto, als TROM mogelijk maken, en -na de keuze voor plan TROM- het plan van TROM.

Het ontwerp Bestemmingsplan heeft vanaf 1 december 2011 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn 44 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn in de nota van beantwoording beantwoord. Naar aanleiding van deze zienswijzen en de uitgewerkte plannen van TROM is het ontwerpbestemmingsplan op een drietal punten aangepast. Hiermee is het bestemmingsplan gereed om vast te stellen.

Bestuurlijke achtergrond (aanleiding en context):

Besluit Dagelijks Bestuur 10 mei 2011: beoordelingsleidraad De Hallen - Tramremise

Op 10 mei 2011 heeft het Dagelijks Bestuur de beoordelingsleidraad De Hallen-Tramremise vastgesteld met het doel op een transparante wijze te komen tot een keuze voor een voorkeurspartij waarmee de onderhandeling voor het sluiten van een realisatieovereenkomst en erfpachtovereenkomst ten behoeve van de herontwikkeling van de tramremise kon worden gestart.

In deze beoordelingsleidraad is opgenomen dat stadsdeel West er naar streeft eind april 2012 het bestemmingsplan De Hallen–Tramremise te laten vaststellen door de raad.

Besluit Dagelijks Bestuur 28 september 2011: voorontwerp naar wettelijk vooroverleg

Op 28 september 2011 heeft het Dagelijks Bestuur het voorontwerp bestemmingsplan vrijgegeven voor het wettelijk vooroverleg als bedoeld in art. 3.1.1 Bro.

Dit voorontwerp was vanwege de benodigde voorbereidingstijd (onderzoeken) gebaseerd op de plannen van TROM en Lingotto van 2010. Het in juli door TROM ingediende plan week op een paar punten hiervan af.

Besluit dagelijks bestuur 25 oktober 2011: voorkeurspartij gekozen

Op 25 oktober 2011 heeft het Dagelijks Bestuur besloten TROM als voorkeurspartij aan te wijzen voor het ontwikkelen van de tramremise en met deze partij derhalve de onderhandelingen te starten om te komen tot een realisatieovereenkomst.

De reacties naar aanleiding van het wettelijk vooroverleg, gecombineerd met de keuze voor TROM, hebben geresulteerd in een aantal aanpassingen van het voorontwerp.

Besluit dagelijks bestuur 22 november 2011: terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, geen milieueffectrapportage opstellen

Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur besloten het ontwerpbestemmingsplan en het bijbehorende ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden geluidhinder, gedurende zes weken ter inzage te leggen. Tevens heeft het Dagelijks Bestuur besloten geen milieueffectrapportage op te stellen.

Besluit dagelijks bestuur 24 april 2012 vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting, als bedoeld in de Wet geluidhinder

Besluitnr: 2012-5658

Reden van het besluit:**2.1 Globaal bestemmen conform raadsbesluit 10 mei 2011**

Op 10 mei 2011 heeft de raad ingestemd met het voorstel om besetmingsplannen in West zo globaal en flexibel mogelijk op te stellen. Uitgangspunt bij het formuleren van de inhoud, de bestemmingen, is het bepalen wat het stadsdeel op de bewuste plek NIET wil toestaan en de rest mogelijk te maken.

2.2 Hoewel globaal, toch noodzaak om aantal functies in oppervlak te begrenzen

In het bestemmingsplan wordt het rijksmonument zo globaal mogelijk bestemd. Een aantal functies zijn in oppervlakte begrensd om overmatige overlast (bijvoorbeeld door verkeersaantrekkende werking) te voorkomen, binnen de visie te blijven en in het kader van monumentenzorg.

**2.3 /3.1 Naar aanleiding van zienswijzen twee wijzigingen m.b.t. toegestane functies
supermarkt en horeca categorie 2**

Naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot de functie supermarkt is nogmaals goed gekeken naar het reeds aanwezige aanbod aan supermarkten in de buurt. Geconstateerd is dat het aanbod voldoende is. Besloten is daarom de functie supermarkt niet langer mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

Ook zijn zienswijzen gericht op de mogelijkheid een horeca categorie 2 functie (nachtzaak) te vestigen in de tramremise, met ondermeer als argument dat het toestaan van deze functie in strijd is met het horecabeleid binnen stadsdeel West. Het stadsdeel is van mening dat dit zeker niet het geval is, en dat de tramremise een goede locatie voor een dergelijke functie kan zijn. Anderzijds constateert het stadsdeel dat veel indieners bezorgd zijn over mogelijke overlast van deze functie.

Omdat de plannen van TROM voor de tramremise niet voorzien in een vestiging van een nachtzaak én om een zeer zorgvuldige afweging van deze gevoelige functie te garanderen, is deze functie niet langer bij wijze van recht opgenomen; wel is hiertoe een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

3.2 Kleine wijzigingen plankaart

Bij de uitwerking van de plannen door TROM blijkt extra ruimte nodig te zijn voor technische installaties. Hiervoor is het nodig op dit één plek de maximale bouwhoogte te verhogen van 10m naar 14m.

Aangezien dit vlak zich tussen twee vlakken bevindt met een maximale hoogte van 27 meter, is deze verhoging stedenbouwkundig acceptabel. Ook voor bezonning en monumentenzorg is dit geen probleem.

Verder bleek bij controle dat op twee plaatsen in het bestemmingsplan uit 2002 verkeerde hoogten zijn gegeven voor de reeds bestaande gebouwen. Deze hoogten waren overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan Tramremise maar moeten dus worden gecorrigeerd conform de werkelijke situatie. Het betreft de bestaande woningen en de architectonische verbijzondering op de hoek van de tramremise.

Besluitnr. 2012-5658

3.3 Er zijn verder geen zienswijzen ingediend die aanleiding geven tot wijziging bestemmingsplan

De inhoud van de overige zienswijzen, die zich toespitsen op de extra bouwhoogte, aantal parkeerplaatsen (zowel te veel, als te weinig), verkeer, luchtkwaliteit, en de m.e.r.-beoordeling, hebben geen aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Zie hiervoor de nota van beantwoording.

Er hoeft geen milieueffectrapportage te worden gemaakt

De conclusie van de "Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen – Tramremise te Amsterdam" 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. De m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd over de gevolgen van het hele plan De Hallen. Bij de toetsing aan drempelwaarden voor de m.e.r.-beoordeling is dus ook gekeken naar het aantal te ontwikkelen woningen. Op 22 november heeft het Dagelijks Bestuur formeel besloten geen milieueffectrapportage te maken.

4.1 Het bestemmingsplan is zowel zelfstandig, als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving, uitvoerbaar

Het voorliggende bestemmingsplan is een onderdeel van de ontwikkeling van het plangebied De Hallen als geheel. Er is voor de programma-afhankelijke onderzoeken steeds uitgegaan van de totale planontwikkeling De Hallen. Duidelijk is dat dit bestemmingsplan zowel zelfstandig als in samenhang met de diverse ontwikkelingen in de directe omgeving uitvoerbaar is.

4.2 Er hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld

Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld omdat de gemeente Amsterdam volledig eigenaar is van de gronden waarop het bestemmingsplan van toepassing is. Het kostenverhaal, zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening, is verzekerd via het erfpachtstelsel.

3/4 Het is de bevoegdheid van de raad

Het vaststellen van het bestemmingsplan is de bevoegdheid van de raad.

de hogere grenswaarden zijn vastgesteld op 24 april jl.

Alvorens het bestemmingsplan vast te stellen, dienen de hogere grenswaarden te zijn vastgesteld. Dit is gebeurd op 24 april jl.. Het vaststellen van de hogere grenswaarden is een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur.

Besluit uitvoering Crisis en herstelwet van toepassing

Conform artikel 11 Besluit uitvoering Crisis en herstelwet, is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van deze wet van toepassing.

Kosten, baten en dekking:

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg:

44 zienswijzen beantwoord in nota van beantwoording

Besluitnr: 2012-5658

Meegezonden/ter inzage gelegde stukken:

- bestemmingsplan: papieren verbeelding (plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting
- nota van beantwoording zienswijzen plus tabel zienswijzen
- de vastgestelde hogere waarden, voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting (conform onderbouwing hogere grenswaarden)
- DB-besluit 24 april 2012

Ter inzage:

- zienswijzen
- onderzoeken

Besloten in de vergadering van:

De stadsdeelraad van stadsdeel West,

Griffier:

Raadsvoorzitter:

.....
S. Raben

.....
K. Martowirono

Tabel zienswijzen-beantwoording bestemmingsplan De Hallen – Tramremise
en besluit hogere grenswaarden (grijs gearceerd)

	Zienswijze	Reactie
1	Nachtzaak en horeca - in strijd met horecabeleid - te veel bezoekers voor een woonomgeving	- Niet in strijd met horeca beleid - Tegemoetkoming aan zienswijze: Horeca categorie 2 niet langer als direct recht toestaan, maar met wijzigingsbevoegdheid.
2	Vesting supermarkt, laden en lossen - nieuwe supermarkt niet nodig in buurt - bevoorrading en hieraan verbonden overlast niet wenselijk	Aanvullend onderzoek gedaan: - Aanwezige aanbod in de buurt is voldoende. - Tegemoetkoming aan zienswijze: Supermarkt wordt niet langer toegestaan in bestemmingsplan
3	Ondergrondse parkeergarage - aantal parkeerplaatsen te hoog, verkeersaantrekkende werking; gevolgen verkeersveiligheid en luchtkwaliteit niet acceptabel - aantal parkeerplaatsen te laag - in de parkeerbalans is geen rekening gehouden met "blik van de straat"	- Aantal parkeerplaatsen is berekend conform de hiervoor vastgestelde normen in stadsdeel West. - Gevolgen voor verkeersveiligheid, luchtkwaliteit zijn onderzocht en acceptabel bevonden. - In de parkeerbalans is rekening gehouden met "Blik van de straat"
4	Verkeer - gebruikte berekeningsmodellen zijn niet goed (heeft consequenties voor luchtkwaliteit) - waarom compensatie van Blik van de Straat, in de Da Costa buurt?	- Gebruik is gemaakt van het verkeersmodel dat voor dergelijke onderzoeken gebruikt dient te worden van DIVV: GENMOD. Dit model is vernieuwd en met recente tellingen "geijkt". - Het BP bepaalt niet waar de compensatie van "blik van de straat" toegepast wordt. Onderzocht zijn twee varianten: in de Bellamybuurt en in de Da Costa buurt.
5	Extra bouwhoogte/bouwvolume - 26 meter hoge torens onacceptabele aantasting van het Monument - Uitzicht belemmerend - Niet nodig voor TROM; dus ook niet als economische drager	- de extra bouwvolumes zijn gelocaliseerd op delen van het gebouw die nu ook al voorzien zijn van opbouwen; ruimtelijk gezien is het extra volume goed inpasbaar in de omgeving - effect op bezonning en windhinder is onderzocht. Geen problemen geconstateerd. - behalve economische drager, verbreedt en vergroot dit extra volume ook de bruikbaarheid van het gebouw
6	Aantasting monumentale waarde - het toestaan van hogere bouwhoogten van 26 meter is niet acceptabel - het daklandschap wordt aangetast - verwijzing naar studie Vlaardingenbroek & Weevers rechtvaardigt genoemde aantasting niet	- vervangen/verhogen van bestaande, in 1914 aan de remise toegevoegde opbouwen, is ook onder vigerend bestemmingsplan al uitdrukkelijk mogelijk gemaakt. Nieuwe plannen zijn voorgelegd aan RCE. Op het ontwerpbestemmingsplan is geen zienswijze van de rijksdienst ontvangen.
7	Geluidsemissie - geen onderzoek naar geluidsemissies van in de tramremise mogelijke functies op gevels in directe omgeving	- In kader commentaar van commissie MER op 1^e concept mer-beoordeling is aanvullend kwalitatief onderzoek uitgevoerd.

	uitgevoerd	- elk horeca bedrijf moet voldoen aan geluidseisen BARIM. Voor evenementen geldt dat deze via de APV worden geregeld. Grotere evenementen zijn gekoppeld aan een vergunningsstelsel.
8	Luchtkwaliteit - onderzoek Oranjewoud onbetrouwbaar, want correspondeert niet met cijfers GGD - onduidelijk is welke functies er komen en dus ook hoe de bijbehorende vervuiling is	- Oranjewoud is bij haar berekening uitgegaan van de meest recente verkeersgegevens uit het verkeersmodel GENMOD, zie 4. - Alle milieuaspecten zijn op basis van het worst-case scenario onderzocht.
9	Kantoren - waarom geen marktonderzoek naar verhuurbaarheid kantoorruimte? Er is al veel leegstand	- DTZ Zadelhoff heeft de verhuurbaarheid van de kantoorruimte in de Hallen aanvullend onderzocht. De Hallen is een kansrijke locatie wat betreft de verhuurbaarheid van kantoor- en bedrijfsruimten
10	Hogere grenswaarden - overschrijding niet te rechtvaardigen door te stellen dat, dit ook in andere steden en dorpen wordt toegepast	- Dit argument is niet gebruikt om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde te rechtvaardigen. Wel in kader mer-beoordeling gebruikt om aan te geven dat het geen bijzondere situatie is.
11	Bezinning - toename schaduwwerking evt. hogere bouwelementen onaanvaardbaar en waarde verminderend	- Er is meer schaduwwerking op m.n. enkele woningen in de omgeving (nieuwbouw zuid en noord en enkele bestaande woningen aan de oostzijde Tollensstraat). De optredende effecten zijn getoetst aan de TNO-normen voor bezinning en voldoen hieraan.
12	Mer-beoordeling - commissie MER heeft geconcludeerd dat de te verwachten geluidsemmissie van de horeca onderzoek moest worden en dat is nog niet gebeurd. - Commissie MER heeft bevestigd dat bij de in/uitgang van parkeergarages ongezond hoge concentraties NO2 en PM10 vrijkomen. Noodzaak van een hogere strijkrand ter bescherming van de spelende kinderen. - Vraag is in hoeverre het stadsdeel het advies van commissie MER m.b.t. te verwachten schadelijke effecten op het milieu heeft meegenomen	- zie antwoord 7 - de commissie MER adviseert in algemene zin om bij de uitwerking wel expliciet aandacht te besteden aan de in- en uitritten van ondergrondse parkeergarages. Dit zal ook worden gedaan. Hogere struikranden kunnen niet in een bestemmingsplan verplicht gesteld worden. - Naar aanleiding van het advies van de commissie is de definitieve Beoordelingsnotitie milieueffectrapportage De Hallen-Tramremise nader aangevuld. De conclusie dat de beoogde ontwikkeling toelaatbaar is, blijft onveranderd.
13	Overig - mogelijkheid tot realisatie binnenplaatsjes levert kans op hangjongeren en andere ongewenste personen. Binnenplaatsjes moeten worden afgesloten - waternet is tevreden over de wijze waarop hun opmerkingen in kader artikel 3.1.1. Bro zijn verwerkt - het bestemmingsplan maakt veel meer programma en bouwvolume mogelijk dan voor TROM nodig is.	- Het gaat niet om openbare ruimte. Binnenplaatsjes zullen beheerd worden door eigenaar. - Stadsdeel neemt kennis van reactie waternet. - Het stadsdeel heeft ervoor gekozen een flexibel bestemmingsplan op te stellen, conform raadsbesluit nr. 2011/3669.

Opmerking [bdk1]: Overal zelfde leestekens? ☹ wel/geen punten e.d.

Nota van Beantwoording zienswijzen Ontwerp bestemmingsplan De Hallen-Tramremise

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. Geluidsemissie
8. Luchtkwaliteit
9. Kantoren
10. Hogere waarden
11. Bezonning
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 weekdagen 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 op dit moment niet in de vestiging van een nachtzaak. Daarom wordt er op dit moment ook van afgezien om horeca uit categorie 2 per direct recht in het plangebied toe te staan. Omdat het bij de remise echter om een locatie (en gebouw) gaat wat goed geschikt is voor een nachtzaak en er voor de komende 10 jaar en dergelijke ontwikkeling niet uit te sluiten is, wordt de vestiging van een nachtzaak (horeca uit categorie 2) gekoppeld aan een wijzigingsbevoegdheid. Hierdoor kan het dagelijks bestuur te zijner tijd bij indiening van een aanvraag alsnog met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening de vestiging mogelijk maken.

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 marktvraag 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 beïnvloedt 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 twijfelen 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 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. 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 nieuwbouwwolumes 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' (Vlaardingenbroek & 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. Geluidsemissie

7.1 Zienswijze

Adressanten merken op dat geen onderzoek naar de geluidsemissies 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 Zienswijze

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 zienswijze 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. Bezonning**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 bezonning 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 bezonning van bestaande woningen aan het Bellamyplein wordt vrijwel niet beïnvloed. Negatieve effecten beperken zich tot de ochtend (tot circa 10 uur). De bezonning van enkele woningen in Nieuwbouw-Noord, -Zuid en enkele bestaande woningen aan de oostzijde van de Tollenstraat worden sterker beïnvloed, maar hier blijft de bezonning eveneens ruim voldoende. Optredende effecten op de bezonning kunnen in navolging van de Raad van State worden getoetst aan de TNO-normen voor bezonning. 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.

ONDERBOUWING VASTSTELLING HOGERE GRENSWAARDEN WET GELUIDHINDER

Weglawaai

**in het kader van het bestemmingsplan De Hallen -
Tramremise**

Stadsdeel Amsterdam West

15 maart 2012

INHOUD

1. Inhoud van het plan
2. Akoestisch onderzoek wegverkeer
3. Cumulatie van geluid
4. Geluidsreducerende maatregelen
5. Gebied waarvoor de hogere grenswaarde wordt aangevraagd
6. Binnenwaarde
7. Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)
8. Schriftelijke en mondelinge reacties

Bijlagen:

1. Rapport 'Akoestisch onderzoek Bestemmingsplan De Hallen - Tramremise', M+P (4 juni 2011);
2. Verslag TAVGA (19 oktober 2011)

ONDERBOUWING ONTWERP BESLUIT VASTSTELLING HOGERE WAARDE

In het kader van het bestemmingsplan De Hallen - Tramremise

1. Inhoud van het plan

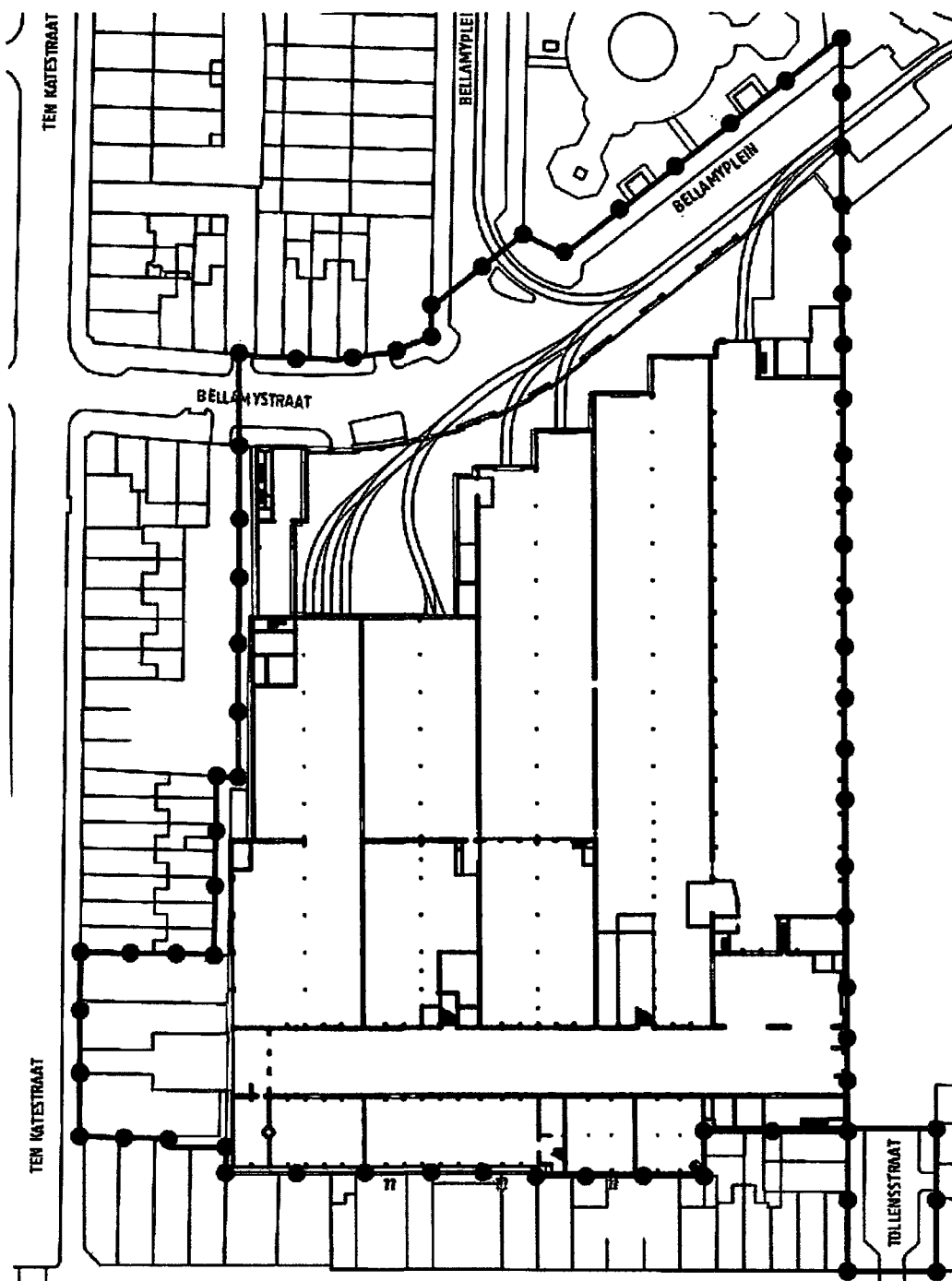
Het plangebied van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" is gelegen in het stadsdeel West van de gemeente Amsterdam en omvat de gebouwen van het monument Westelijke Tramremise en delen van de aangrenzende bebouwing. De ligging is in onderstaande afbeelding indicatief aangegeven.



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.



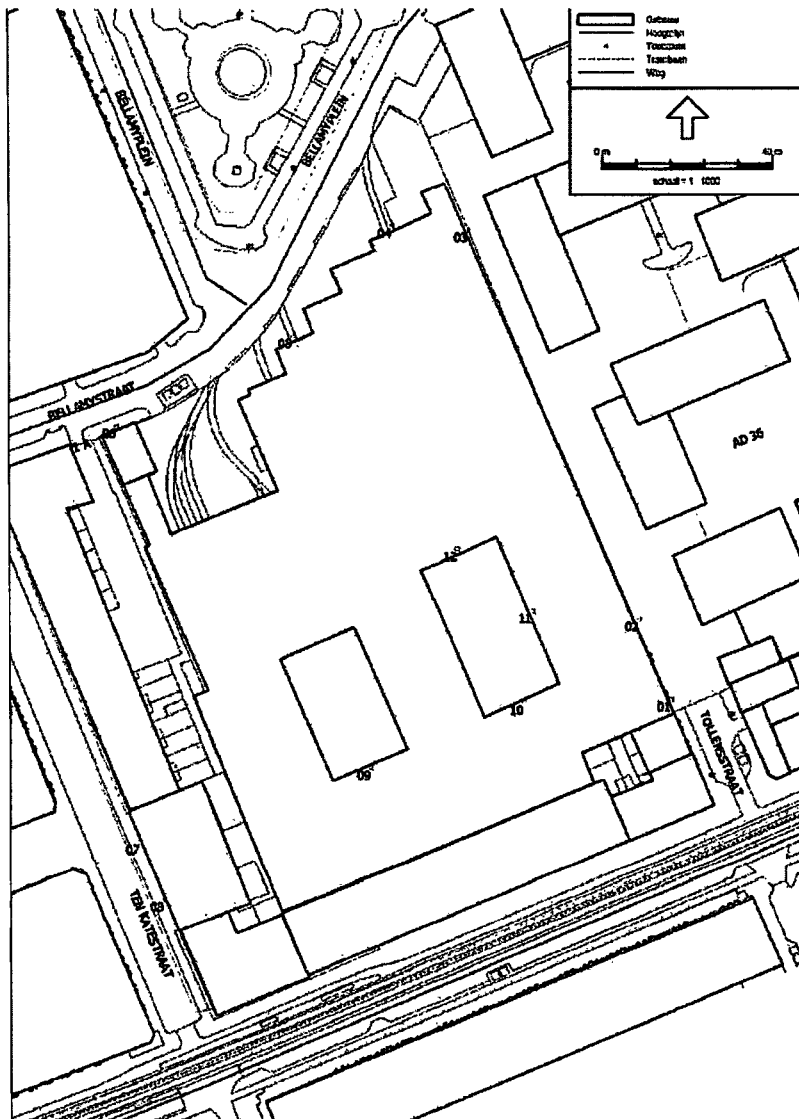
Afbeelding: Begrenzing plangebied De Hallen Tramremise

Dit bestemmingsplan voorziet in diverse ontwikkelingen, zoals horeca, ruimte voor bedrijven, één bioscoop, diverse maatschappelijke voorzieningen, een gezondheidscentrum, sportieve voorzieningen, een ondergrondse parkeergarage. Daarnaast bevinden zich in en om het plangebied bestaande woningen.

2. Akoestisch onderzoek

Op grond van artikel 77 van de Wet geluidhinder is akoestisch onderzoek voor de wegen waar 50 kilometer per uur of meer wordt gereden verplicht. Het plangebied ligt in de geluidzone van de Kinkerstraat. Deze weg heeft een geluidzone van 200 meter.

Door onderzoeksbureau M+P is in opdracht van het stadsdeel Amsterdam West akoestisch onderzoek verricht. Dit is opgenomen in de bijlagen bij deze onderbouwing. Het akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan. Volgens de Wet geluidhinder artikel 76a worden bij een nieuw bestemmingsplan de hoogst toelaatbare waarden in acht genomen.



Afbeelding: Overzicht waarnemingen

Geluidbelasting door de Kinkerstraat (wegverkeer en trams)

Op een aantal zuidelijke geveldelen van de tramremise wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. Het gaat hierbij om meetpunten 1, 2, 7 en 8 (zie afbeelding pagina 5). De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De maximale overschrijding bedraagt 7 dB (waarneempunt 1) en 6 dB (waarneempunt 8). De hoogste geluidbelasting bedraagt 55 dB (waarneempunt 1, waarneemhoogte 5 en 8 meter). Het wel of niet realiseren van de nieuwbouw ten oosten van de tramremise is niet van invloed op de geluidsbelasting. Slechts op waarneempunt 2 (hoogte 2 meter) neemt de geluidsbelasting met 1 dB af tot 48 dB.

Conclusie

Vanwege het verkeer op de Kinkerstraat (wegverkeer en trams) wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met maximaal 7 dB overschreden. Bij waarneempunten 7 en 8 aan de Ten Katestraat bedraagt de geluidsbelasting maximaal 54 dB. Voor waarneempunten 1 en 2 is een maximale geluidsbelasting van 55 dB geconstateerd. Het bestemmingsplan maakt geluidgevoelige bestemmingen mogelijk (scholen en medische voorzieningen), waarvoor hogere waarden moeten worden aangevraagd.

De binnenwaarde voldoet overal aan de grenswaarden voor geluidgevoelige bestemmingen van 28 respectievelijk 33 dB.

De geluidbelasting is gecorrigeerd conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

In bijlage 1 van voorliggende onderbouwing is het akoestisch onderzoek van M+P opgenomen. In bijlage C van dat onderzoek is een tabel opgenomen met een compleet overzicht van alle waarneempunten.

3. Cumulatie van geluid

Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder dient, als een project binnen twee of meerdere geluidzones ligt, waarbij door twee of meer geluidsbronnen de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, de gecumuleerde geluidbelasting te worden berekend. Afgewogen moet worden of de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is.

De bebouwing van de Tramremise is alleen binnen de zone van de Kinkerstraat gelegen, zodat er geen sprake is van een cumulatief beoordelingsniveau.

4. Geluidsreducerende maatregelen

Het gaat bij het plangebied om een binnenstedelijke locatie, waar effectieve geluidswerende maatregelen, bijvoorbeeld een geluidscherm, moeilijk te realiseren zijn. Daarnaast is ook gebleken dat de realisatie van de nieuwbouw ten oosten van het plangebied weinig effect heeft als afscherming. Het is daarom wenselijk om hogere waarden voor de betreffende geveldelen aan te vragen.

5. Gebied waarvoor de hogere grenswaarde wordt aangevraagd

Gezien het voorgaande is het noodzakelijk om het dagelijks bestuur van het stadsdeel Amsterdam West te verzoeken hogere grenswaarden voor de in hoofdstuk 2 omschreven geveldelen vast te stellen.

1. Voor de oostgevel aan de Tollenstraat (waarneempunt 1, waarneemhoogte vanaf 5 meter) is een hogere waarde nodig van maximaal 55 dB.
2. Voor de oostgevel aan de Tollenstraat (waarneempunt 1, waarneemhoogte vanaf 5 meter) is een hogere waarde nodig van 53 dB voor medische voorzieningen, zie paragraaf 7.
3. Voor de gevel aan de Ten Katestraat (waarneempunt 8, waarneemhoogte 5-11 meter) is een hogere waarde nodig van maximaal 54 dB.

Voor een volledig overzicht van alle waarneempunten waarvoor hogere waarden moeten worden vastgesteld wordt hier verwezen naar het akoestisch onderzoek in bijlage 1.

Deze waarden zijn gecorrigeerd conform artikel 110g van de Wet Geluidhinder. Op grond van dat artikel moet het rekenresultaat gecorrigeerd worden omdat volgens verwachting de auto's stiller zullen worden. Hierdoor wordt voor stedelijke wegen 5 dB(A) afgetrokken. Ook voor trams is de aftrek van 5 dB, conform richtlijnen DMB, toegepast vanwege de stille types Amsterdamse trams.

6. Binnenwaarde

Conform artikel 111a lid 3 van de Wet Geluidhinder geldt voor leslokalen en theorielokalen van onderwijsgebouwen, onderzoeks- en behandelingsruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen, zoals voor onderzoeks-, behandelings-, recreatie- en conversatieruimten, alsmede woon- en slaapruiden van gebouwen, als bedoeld in artikel 87b, eerste lid, onder e, 3° (bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen, niet zijnde ziekenhuizen en verpleeghuizen), een maximale binnenwaarde van 28 dB. Voor theorievaklokalen van onderwijsgebouwen, ruimten voor patiëntenhuisvesting, alsmede recreatie- en conversatieruimten van ziekenhuizen en verpleeghuizen geldt een maximale binnenwaarde van 33 dB. Deze waarden mogen niet worden overschreden. Deze wettelijke binnenwaarde is uitgangspunt bij de ontwikkeling van de bouwplannen.

7. Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA)

Op 19 oktober 2011 is het plan in het Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) behandeld.

Er wordt erop gewezen dat de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een andere medische voorziening dan een ziekenhuis maximaal 53 dB bedraagt. De geluidsbelastingen vanwege de Tollenstraat en de Ten Katestraat liggen respectievelijk 2 dB en 1 dB boven de maximale toelaatbare geluidswaarde van 53 dB voor genoemde voorzieningen. Hiervoor kan geen hogere waarden worden aangevraagd dan genoemde 53 dB. Het stadsdeel past het bestemmingsplan aan waardoor de medische voorziening niet zonder geluidsreducerende maatregelen aan de te zwaar geluidbelaste gevel gesitueerd kan worden. Voor andere geluidsgevoelige voorzieningen

geldt een maximale ontheffingswaarde van 63 dB, waarvoor alsnog een hogere waarde wordt vastgesteld. Het TAVGA is verder akkoord met de onderbouwing en het bestemmingsplan.

8. Schriftelijke en mondelinge reacties

Het ontwerp besluit tot vaststelling van een hogere grenswaarde heeft samen met het ontwerp van het bestemmingsplan "De Hallen - Tramremise" 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.

Eén van de zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan had ook een relatie met deze onderbouwing en het hierbij horende besluit. De beantwoording van de zienswijze is opgenomen in de 'Nota van Beantwoording zienswijzen' en deze is opgenomen in de bijlagen behorend bij de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid wordt de beantwoording ook in deze tekst beknopt weergegeven:

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 voorliggende onderbouwing, behorende bij de vaststelling van hogere waarden is dat argument dan ook niet gebruikt.